



HAL
open science

Evolution des escales ferroviaires du bassin arachidier oriental jusqu'à la fin des années 1980 (Sénégal)

Sakho Papa

► **To cite this version:**

Sakho Papa. Evolution des escales ferroviaires du bassin arachidier oriental jusqu'à la fin des années 1980 (Sénégal). Géographie. Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1991. Français. NNT: . tel-00736781

HAL Id: tel-00736781

<https://theses.hal.science/tel-00736781>

Submitted on 29 Sep 2012

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.

UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR



Faculté des Lettres et Sciences Humaines
Département de géographie

Thèse de doctorat de 3ème cycle

Evolution des escales ferroviaires du bassin arachidier oriental jusqu'à la fin des années 1980 (Sénégal)

Présentée par Papa Sakho
Sous la direction du Professeur Cheikh Ba

Année universitaire 1990-1991

**Evolution des Escales ferroviaires du bassin arachidier
oriental à la fin des années 1980**

DEDICACES

- ❖ Mes parents,
- ❖ Mon épouse Soukeyna Kamara ;
- ❖ Mes enfants Papa Mamadou, Mame Diarra et El Hadj Malick ;
- ❖ Mes frères, sœurs et cousines Mesdemoiselles khadidiatou SAKHO, Mariétou SAKHO, Diariatou SAKHO, Aissatou SAKHO, Khardiata DIA, Messieurs Babacar DIOP, El hadj Malick SAKHO, Demba SAKHO ;
- ❖ Feue Adja Maimouna DIAW et famille ;
- ❖ Mes amis d'enfance de Thiès, Isaac DIOP, Ndiogou NDIAYE, Cheikh NDIAYE, feu-, Racine MANGANE, El hadj Malick MBODJ, les regrettés Ibrahima SECK, Mamour NDIONE ;
- ❖ Mes amis de Kounqheul, Bassirou SECK et Mame Ngoné SY ;
- ❖ Mes amis de Rufisque, Madame Salimata KANE GUEYE, Messieurs Daouda AMAR, Pierre Gomis et Madame Babacar THIAM, Leyti FLEUR ;
- ❖ Mes amis de Guédiawaye, Mesdemoiselles Soukeyna Suzanne NDIAYE, Diodio DIOUF, Magatte DIOUF et Messieurs Dame FALL, Mamour DIENG ;
- ❖ Mes collègues et amis, Messieurs Ibrahima SALL, Modou NDIAYE, Lamine BEYE, Ndiogou Wack SECK et leur famille ;
- ❖ Tous mes collègues des CEM Pikine-Est et Amadou TRAWARE ;
- ❖ Monsieur Papa Alassane SECK et son épouse Mame Seynabou NIANG ;
- ❖ Mes collègues et sœurs, en particulier Rosalie Aduayi Diop et Fatou Binetou Dial ;
- ❖ Le personnel administratif de l'IPDSR pour leur soutien fraternel, Mesdames Fatou Sarr Sall, Sohayata Maïga et M. Amadou Sy.

Merci du fond du cœur

REMERCIEMENTS

Ils vont en particulier à l'endroit du Professeur Cheikh BA qui a accepté de nous guider pendant près de quatre (4) ans la recherche dans le cadre de la thèse qui constitue la quintessence de cet ouvrage..Ils vont aussi à nos collègues enseignants du Département de Géographie qui nous ont initié aux études supérieures et soutenu tout au long de sa réalisation, en particulier Dr. Alioune BA, Chargé d'enseignement à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar..

Nous renouvelons nos remerciements à toutes les bonnes volontés qui nous ont manifesté leur disponibilité lors de la collecte des informations : notables, autorités locales, agents de l'administration. Tant à Dakar et à Kaolack que dans les « escales » et en particulier à nos collègues Ibrahima SALL à Kaffrine et Ndiogou Wack SECK à Kaolack et leur famille qui nous ont non seulement hébergé lors de nos multiples séjours mais aussi facilité de nombreux contacts fructueux.

Que Messieurs Chérif KOTE et Souleye SARR professeurs de Lettres, à Amadou TRAWARE et Mr Cheikh Tidiane SY professeur d'Histoire-Géographie au Lycée Lamine GUEYE qui ont usé de leur précieux temps pour relire la thèse trouvent ici l'expression de notre gratitude. Leurs critiques, observations et conseils nous ont été bénéfiques.

Ils vont également à ceux qui ont participé à la mise en forme du de la thèse, en particulier Madame Fatou Binetou NDIAYE DIME pour le traitement informatisé, Messieurs Papa Samba BA à l'imprimerie Nationale pour la reliure, Arona SQUARE à la SOCOCIM, Djibril SOW à la SBS et Leyti FLEUR à la SONATEL pour la reproduction des illustrations graphiques et photos et DIOP du CEM Amadou TRAWARE pour le tirage.

Nos remerciements vont pour la réalisation du présent document à Mme Ndèye Gnagna Diouf Kane, assistante administrative à l'IPDSR qui assuré la re-saisie de la thèse, à nos collègues Messieurs Momar Cissé, Maître de Conférences, Abdoulaye Berté, Maître Assistant tous les deux du Département des Lettres qui ont assuré la relecture et le Dr. Ibrahima Sylla du Département de géographie de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines qui repris toute l'iconographie..

ABREVIATIONS ET DES SIGLES

ATCR	Assistance Technique aux Communautés Rurales
BCEOM	Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-mer
BNR	Bureau National de Recensement
BOM	Bureau Organisation et Méthode
CCCA	Caisse Centrale de Crédit Agricole
CER	Centre d'Expansion Rurale
CFPAR	Centre de Formation et de Perfectionnement des Artisans Ruraux
CFTK	Chemin de Fer de Thiès à Kayes
CNRS	Centre National de Recherches Scientifiques
CRAD	Centre Régional d'Assistance pour le Développement
COGERAF	Comité des Oléagineux du Groupement d'Etudes et de Recherches pour l'Afrique
CFAO	Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest
CINAM	Compagnie d'Etudes Industrielles et d'Aménagement du Territoire
SERESA	Société d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales dans le secteur agricole
CEM	Cours d'Enseignement Moyen
DAT	Direction de l'Aménagement du Territoire
ENEA	Ecole Nationale d'Economie Appliquée
FIDES	Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social
GEMLC	Groupement d'Etudes M.L. Chapeaux
HLM	Habitations à Loyer Modéré
HOA	Huileries de l'Ouest Africain
JO	Journal Officiel
MCI	Ministère du Commerce et de l'Industrie
MDP	Ministère du Développement et du Plan
NOSOCO	Nouvelle Société Commerciale africaine
OCA	Office de commercialisation Agricole
ONCAD	Office Nationale de Coopération et d'Assistance pour le Développement Agricole
OPCE	Office de Postes et de Caisse d'Epargne
OPS	Opérateur Privé Stockeur
ORSTOM	Organisme de la Recherche Scientifique dans les Territoires d'Outre-Mer

PARCE	Projet d'Aménagement et de Reforestation du Centre-Est
PDESOM	Plan de Développement Economique et Social des Territoires d'Outre-Mer
PSAT	Projet de Schéma d'Aménagement du Territoire
RCFS	Régie des Chemins de Fer du Sénégal
SEACER	Secrétariat Exécutif des Activités des Centres d'Expansion Rurale
SEMA	Secteur Expérimental de la Modernisation Agricole
SEIB	Société d'Exploitation Industrielle du Baol
SODEFITEX	Société de Développement des Fibres Textiles
SODEVA	Société de Développement et de Vulgarisation Agricole
SHOA	Société des Huileries et Savonneries de l'Ouest Africain
SHROA	Société des Huileries et Rizeries de l'Ouest Africain
SIP	Société Indigène de Prévoyance
SNCS	Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal
SENELEC	Société Nationale de distribution d'Energie Electrique du Sénégal
SONATEL	Société Nationale des Télécommunications du Sénégal
SONEES	Société Nationale d'Exploitation des Eaux du Sénégal
SONED	Société Nationale d'Etudes de Développement
SONACOS	Société Nationale de commercialisations des oléagineux du Sénégal
SOABI	Société Ouest-Africaine des Bétons Industriels

Sommaire

DEDICACES	3
REMERCIEMENTS	4
ABREVIATIONS ET DES SIGLES	5
SOMMAIRE	7
INTRODUCTION	9
CHAPITRE 1. DES QUESTIONS THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES	12
1- Les considérations théoriques et conceptuelles.....	12
II Les stratégies d’approche	19
III Les méthodes et les outils	20
CHAPITRE2 ; L’EMERGENCE DEMOGRAPHIQUE DES DEUX AGGLOMERATIONS COSMOPOLITES DE KAFFRINE ET DE KOUNGHEUL	28
I- Démographie et spéculation arachidière dans le bassin arachidier oriental	28
II : L’affirmation démographique de Kaffrine au sein d’un environnement rural en crise (de l’indépendance aux années 1980)	40
III : Cosmopolitisme et hiérarchisation	53
Conclusion.....	62
CHAPITRE 3 : LES ENJEUX ET STRATEGIES SOCIOECONOMIQUES DE LA MISE EN VALEUR DE L’ESPACE DES ESCALES.	63
I : L’Escale et ses mutations	64
II : Espace, habitat et infrastructures	74

III : Equipements collectifs et réseaux de distribution : des prestations en deçà des besoins.	89
Conclusion.....	97
CHAPITRE 4 : RESEAUX, TRAFICS ET AIRES DE POLARISATION	99
I : La ligne ferroviaire, l'outil d'intégration des Escales dans l'espace économique colonial	100
II : La route et les réseaux de communication, les supports de la vie de relation dans le Saloum oriental	112
III : Des aires de polarisation tributaires de la fonction administrative.....	122
CONCLUSION GENERALE	128
BIBLIOGRAPHIE	132
LISTE DES TABLEAUX.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
TABLE DES MATIERES.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ANNEXES	158

Introduction

De 1945 à la fin des années 2000, la population urbaine du Sénégal est passée de 132 000 en 1945 à 375 000 en 1960, puis 1,3 millions en 1988, et 1,8 millions en 1995. Même ralentie puis tassée autour de 2,6% par an, elle est correspond en chiffres absolus à un accroissement annuel de 70 000 néo-citadins dont 18 000 migrants internes¹.

Elle est caractérisée par un double déséquilibre. D'une part, le littoral avec un taux d'urbanisation de 70,5% en abrite près des $\frac{3}{4}$ d'une population urbaine concentrée dans quatre des plus grandes agglomérations du pays, à savoir Thiès, Mbour, Saint-Louis et l'agglomération dakaroise. D'autre part, l'armature urbaine souffre de macrocéphalie, Entre 1988 et 1996, elle a connu un taux de croissance plus fort que celui des capitales régionales (3,58%), des villes secondaires (3,28%) et de l'ensemble national (3,66%)². Au cours des années 2000, avec une population de 2.267.356 habitants, Dakar concentre plus de 70% de la population urbaine du littoral, soit 53% de la population urbaine du pays, même avec un tassement de sa croissance autour de 3% l'an.

Ainsi ce double déséquilibre traduit l'impasse dans lequel se trouve la politique d'aménagement du territoire. Afin de renverser cette situation et corriger les inégalités dans l'occupation spatiale du pays, différentes mesures politiques ont été adoptées et mises en œuvre dont, en autres, la politique de décentralisation en 1972 et le Plan National d'Aménagement du Territoire (PNAT) à partir 1996. La première à pour but, avec le transfert de compétences aux collectivités locales dont les Communes, de promouvoir la prise en charge du développement des territoires urbains par la mobilisation des ressources locales et assurer une meilleure satisfaction des besoins des populations Quant au PNAT, la finalité est de de faire jouer à chaque niveau d'une hiérarchie fonctionnelle des établissements humains (métropole nationale, métropoles régionales d'équilibre, centres urbains secondaires, villages) le rôle qui lui est dévolu dans l'armature pour infléchir la tendance à la concentration urbaine littorale.

¹ -Cf.Orstom Actualités n°48, 1994, p 16

² -Valeurs statistiques calculées à partir des données tirées de BNR, Population du Sénégal, Répartition par sexe et par âge et projection de 1989 à 2015, Dakar

Si malgré tout la tendance se poursuit encore, il s'avère nécessaire de réfléchir davantage sur les correctifs à mener sur les politiques déjà en vigueur voire sur de nouveaux instruments en mesure d'infléchir la tendance.

Le retour sur les processus politique, économique et socioculturel de l'urbanisation permettrait de comprendre les mécanismes qui ont conduit à l'armature urbaine actuelle. En effet, deux séquences historiques ont marqué l'urbanisation. La première est la période coloniale durant laquelle, sous la houlette de l'administration coloniale et des acteurs économiques, les villes se sont constituées et développées. La seconde qui correspond aux deux premières décennies qui ont suivi l'indépendance du Sénégal en 1960 est marquée par la perte de vitesse des petites villes intérieures au profit de celles littorales, dont en particulier Dakar. Dès lors, se pose une question essentielle : quels sont les facteurs qui ont conduit à l'infléchissement de la dynamique urbaine coloniale ? La recherche de réponses à cette question a motivé la thèse sur « L'évolution des escales ferroviaires du Bassin Arachidier oriental (Sénégal) » soutenue en 1991. Le présent ouvrage porte sur les résultats de ce travail de recherche. Il est organisé autour de quatre chapitres.

Dans le premier, il s'est agi d'abord de s'arrêter sur le, à savoir l'Escale. Ce concept est fondateur des villes sénégalaises de l'intérieur, comme espace de jonction de l'action politique, administrative et économique des acteurs coloniaux. Si elle est la base sur laquelle a reposé l'action publique pour jeter les fondements de l'armature urbaine, elle est aujourd'hui ravalée au rang de quartier des villes dont elle a donné naissance. Il est ensuite question d'exposer les méthodes et outils d'investigation et d'analyse mobilisés. Cette étape est importante dans la mesure où, si l'information est abondante, n'est très souvent pas produite par des géographes.

Dans deuxième, les mécanismes de formation et de hiérarchisation retiennent l'attention. Ce chapitre analyse l'effet combiné des actes politiques et économiques sur le territoire qui a abouti à la hiérarchie des établissements humains du bassin arachidier et consacré l'émergence de deux d'entre eux comme centres urbains, à savoir Kaffrine et Kounghoul. Il met en exergue le degré de cohérence entre la vision politique et les actes d'aménagement du territoire sur l'évolution des établissements humains

Le troisième chapitre est consacré à l'inscription de cette évolution démographique et socioéconomique sur l'espace des localités et de leur hinterland. Il porte la réflexion sur le rôle des équipements et infrastructures sur le statut urbain.

Le quatrième et dernier chapitre est consacré aux rôles des réseaux de communication sur la dynamique et l'armature urbaine comme facteurs structurants des relations entre les villes et les villes avec leur hinterland.

Chapitre 1. Des questions théoriques et méthodologiques

L'escale comme toutes les autres formes d'aménagement et d'activités humaines sur l'espace, présente plusieurs thèmes de recherches susceptibles d'être privilégiés dans les études sociales et humaines. Dans la mesure où chacune d'elles a ses limites, il est opportun de s'appesantir sur la définition du concept, afin d'en cerner les contours. Pour nous géographes, il s'agira de dégager les éléments de l'environnement humain et spatial et les différentes fonctions résultant des diverses activités socio-économiques qui s'y déroulent. Nous nous proposons de réfléchir avant d'aborder les méthodes et outils d'investigation et d'analyse sur :

- 1- les contenus historiques et actuels du concept
2. e système socio-économique qui a présidé à la structuration de l'espace ;
3. les diverses fonctions de l'Escale.

1- Les considérations théoriques et conceptuelles

1. Les contenus du concept

a- Les origines du terme

Elles remontent, en Sénégambie aux premières opérations d'échanges précoloniales le long des cours d'eau de la sous-région. L'Escale désignait – suivant le sens étymologique - les points de relâche des navires de commerce européens.

Les négociants y rencontraient à l'époque (de manière sporadique) les indigènes qui leur proposaient divers produits. L'Escale correspondait en général au site le plus favorable de la rive fluviale au mouillage. Tel était le cas des escales du coq, du désert...sur le Sénégal, de Dangane, de Foundiougne...sur le Sine, de Kaur...sur la Gambie.

L'intérêt grandissant suscité par les produits locaux allait rendre ces rencontres d'abord périodiques et finalement permanentes avec la colonisation.

Sur place, des agents commerciaux étaient chargés d'assurer la collecte des produits dans l'attente des prochains passages des navires. Avec l'occupation coloniale effective - en particulier administrative et militaire - l'escale ne désignera plus que les établissements

relevant directement de l'administration française, par opposition à ceux où le commerce était subordonné au paiement de redevances ou « coutumes » aux chefs indigènes³.

Bien que le système ait finalement mis fin à la souveraineté des aristocraties locales, l'escale n'en perdait pas pour autant son régime de faveur. En effet, elle était régie par le régime de l'administration directe alors que le reste du territoire c'est-à-dire les autres localités, était soumis à la législation des pays de protectorat. De ce fait, elle recevait les avantages liés à son rang : aménagement du site, construction d'équipement à caractère public (école, marché, bureau de poste...), édification de règlements fiscaux, d'hygiène, de police, etc....

Et plus encore, il était fait obligation au commerce de s'y implanter. D'ailleurs au nom de la différenciation de statut juridique et politique, l'escale se distinguait nettement du village indigène attendant dont elle porte le nom, qui n'avait qu'une fonction résidentielle exclusivement indigène. Ainsi, dans les rapports et documents officiels, ils y étaient spécifiés « escale de ... », « village de ... » suivi du nom commun aux deux entités. Seulement, avec l'uniformisation des régimes juridiques et politiques, le terme est dans la littérature ; étendu à la nouvelle localité issue de l'unification des deux entités.

b- Le concept actuel d'Escale : quartier ou localité ?

Que reste-t-il du concept actuellement ? Sur le plan sociologique, la conscience collective des résidents assimile l'Escale au quartier des affaires et des services au centre ville. Cette perception émane à la fois de la survivance d'un certain vécu colonial et de l'empreinte de l'histoire récente. Sur le plan structurel, la physionomie actuelle de l'escale est identique à celle de la période coloniale. Pour cause, les implantations économiques et politico-administratives s'y poursuivent alors que les nouveaux quartiers résidentiels prolongent le « village indigène ». Les îlots habités de l'escale sont le fait, comme durant la période coloniale, des « privilégiés » : les hommes politiques, la haute hiérarchie de l'administration, les gros commerçants.

Sur le plan physique, l'Escale tranche avec le reste de la localité par son aménagement et le bâti. Et enfin, vue sous l'angle relationnel, elle s'affirme comme une entité spécifique assurant à la localité et à un hinterland plus ou moins étendu des prestations de services et la redistribution des biens de consommation.

³ Cf. FOUQUET J. (1970) La traite des arachides dans le pays de Kaolack et les conséquences économiques, sociales et juridiques, Amsterdam, p.20

En somme, l'Escale s'identifie plus au quartier d'une ville intérieure coloniale qu'à la localité elle-même, bien qu'elle influe sur son évolution. Par souci de clarté dans l'exposé, nous utiliserons les guillemets pour la localité.

2. La structuration de l'espace économique et la notion du bassin arachidier oriental. L'Escale apparaît comme le point modal de la trame politico-économique, support de la stratégie coloniale qui repose sur trois éléments :

- l'existence d'une aire de production spéculative ;
- l'édification de moyens de communication pour assurer le drainage des produits et la diffusion des informations ;
- la mise en place d'un encadrement administratif et économique pour promouvoir des mesures d'incitation et de contrôle.

Cette stratégie sous-tendant « ...le dessein d'une exploitation à grande échelle des ressources coloniales...de la métropole » débouchera sur l'extension rapide vers l'intérieur d'un espace économique longtemps limité à la côte atlantique et à la vallée du fleuve Sénégal, grâce à la culture arachidière⁴.

L'analyse des quelques données démographiques disponibles sur la période, avec tous leurs caractères approximatives et parfois contradictoires, permet de se faire une idée tout au plus du glissement d'Ouest en Est de l'espace de forte production, à travers les migrations de travail en direction du Saloum et en l'occurrence de sa partie orientale⁵.

L'accroissement de 3,46% au Sine Saloum contre 1,8% pour la colonie entre 1892 et 1904 traduit la vitalité du cercle. En effet, il est généralement admis que la confiance économique est facteur d'essor démographique dans les régions d'économie de marché. Cependant, cette évolution globale est sujette à des variations sectorielles.

A l'ouest, le Sine peu porté à la spéculation arachidière pour des raisons d'ordre sociologique et pédologique, donc hors zone d'économie de marché, s'exclut de la dynamique démographique dans la mesure où aucun facteur déterminant n'a été relevé dans nos sources.

⁴ Cf. RIEMBAU F. (1908) De Dakar au Niger, Paris, p.7. En préface à l'ouvrage, Lucien Hubert, à l'époque vice-président de la commission des affaires extérieures et des colonies au Sénat, définit la politique coloniale de la France.

⁵ Les données démographiques sont tirées de l'ouvrage de Becher C. et MARTINMARTIN V. (1978) Les premiers recensements au Sénégal, (le Sénégal centre-ouest et son évolution démographique), (Sine-Saloum, Baol, pays de l'ouest), CNRS, Kaolack, 1978. L'ouvrage reprend commentaires à l'appui, les résultats des dénombrements des administrateurs du Sine-Saloum Ernest Noirot en 1892 et Lefilliatre en 1904.

Par contre, le Saloum à l'Est est accrédité d'un accroissement moyen annuel de l'ordre de 2,28% contre 0,43% pour le cercle entre 1892 et 1908 en l'absence d'un indice de progrès médico-sanitaire notable ou d'une sécurisation socio-économique pouvant engendrer le bond d'une telle ampleur du croît naturel en moins de deux décennies.. On peut supposer que la dynamique démographique pourrait être le fait de l'apport d'un solde migratoire largement excédentaire. La même conclusion s'impose pour la région orientale du Saloum qui entre 1904 et 1908 a connu un accroissement moyen annuel de 2,33% contre 1,27% à l'ouest qui concentrait à l'époque les 2/3 de la population de la province.

La prééminence du croît naturel sur le solde migratoire conduirait logiquement au résultat inverse. D'ailleurs, cette vitalité des mouvements externes est corroborée par l'évolution de la répartition des hommes. De 1904 à 1908, alors que la part de la région orientale passait de 34,87% à 35,59%, celle de la partie occidentale régressait de 65,13% à 64,61%.

En définitive, compte tenu bien sûr de la prudence avec laquelle il faut prendre ces données quantifiées, les deux décennies 1890-1910 correspondent au Sine-Saloum à une dynamique démographique impulsée par un mouvement migratoire en direction des terres orientales du Saloum.

Durant la même période, la production arachidière passait de 8000 tonnes en 1891 à 12000 tonnes en 1901 puis à plus 25 000 tonnes en 1906 soit un triplement en quinze ans, dont un doublement dans les cinq dernières années. Cette performance est d'autant plus remarquable comme l'ont souligné Jean Claude Faure et Jean Tricart, qu'elle était intervenue dans un contexte de difficultés climatiques particulièrement sévères⁶.

Ces nouvelles données témoignent sans doute d'un engouement des populations locales pour la culture arachidière, principal facteur de l'amorce d'une migration de travail. Au moment où le paysan du Saloum était dorénavant acquis à la cause arachidière, celui des provinces du Walo, du Kajor et du Njambour déjà aliéné était confronté à une certaine dégradation pédologique affectant ses revenus. Poussé par les contraintes fiscales, il ne lui restait alors dans une agriculture de type extensif, que la recherche de terres plus productives. Dès lors, la proximité du Ferlo ne laissait d'autres alternatives que les terres du Saloum à occupation humaine discontinue et lâche, encore vide de « paysage agraires originaux et durables ».

⁶ Cf. FAUREFAURE J.C. (1965) La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939) Paris, , p.119 et TRICART J. (1955.) L'arachide au Sénégal : exemple d'économie de traite in extrait des cahiers d'information Géographique N°4-5, p.50

Seulement la perspective d'une extension de l'aire économique se heurtait à l'obstacle d'un moyen de transport efficient. Il s'y ajoute, dans la frange méridionale de la région, un commerce inféodé à l'influence britannique à partir de la Gambie.

L'idée de la construction d'une ligne de chemin de fer, longtemps repoussée, sera finalement concrétisée pour rendre plus fluides les relations avec le front militaire au Soudan et (remédier à cette situation). Pour atteindre cet objectif, la ligne dénommée « Thiès-Kayes » puis « Dakar-Niger », sera connectée au Dakar-Saint-Louis. et traversera le Saloum oriental à mi-chemin entre le Ferlo et la Gambie anglaise. Les sept gares d'arrêt distantes de 18 km à 33 km sur les 190 km à travers le Sine-Saloum livrées à l'exploitation entre 1910 et 1913 allaient permettre l'afflux des paysans déjà gagnés par la « fièvre arachidière », des commerçants qui disposaient d'une nouvelle possibilité de transfert facile des produits et marchandises entre les ports et l'intérieur et de l'administration. Pour les uns et les autres la proximité de la ligne ferroviaire devient un des facteurs déterminants de tout choix de site d'implantation et en l'occurrence de l'Escale

3. L'Escale : un établissement humain multifonctionnel

a- Un centre de collecte et de redistribution commerciale

D'abord comme point de traite, elle abritait les opérations de collecte et de conditionnement des arachides d'un hinterland circonscrit sur un rayon de 25 à 30 km à la ronde relié au lieu de production. En effet, l'interdiction de l'utilisation du camion dans cette aire consacrait le découpage du cercle en autant d'aires de polarisation que de points de traite. Le choix des sites déterminé par les critères démographiques, de la capacité de production et du degré de désenclavement, peut être considéré comme le premier pas vers l'aménagement territorial colonial. Ensuite comme site d'une implantation durable du commerce, elle devenait le centre de redistribution des biens de consommation où venaient s'approvisionner les populations de l'hinterland en marchandises importées.

Dans chacune d'elles, le fonctionnement des installations commerciales et des équipements liés à la traite des arachides nécessitait la mobilisation d'une main-d'œuvre indigène permanente ou saisonnière, selon les besoins servant d'appoints aux traitants et ouvriers qualifiés, généralement européens. Ainsi, ces derniers disposaient d'un personnel d'employés de commerce, de domestiques mais aussi d'intermédiaires commerciaux. Ceux-ci appelés maîtres de langue étaient des rabatteurs ou courtiers natifs de la région ou propriétaires des

animaux de bat. Ils se chargeaient du transfert à leur propre compte des récoltes des paysans qu'ils auront auparavant aiguillonnés vers leur « client ». A ce personnel quasi spécialisé s'ajoutent durant la traite généralement de décembre à mars des manœuvres pour la manutention et le conditionnement. Cet appel de main-d'œuvre non qualifiée animera un courant migratoire saisonnier qui, faible au début ira s'amplifiant avec les difficultés du monde rural pour donner naissance au phénomène de l'exode rural.

Mais l'« Escale » ne vit pas seulement au rythme de la traite, paroxysme des activités. L'après-traite ou période de soudure pour le paysan aux champs est tout aussi décisif dans l'affermissement des relations entre l'Escale et son aire de collecte. En effet, la transition commerciale entre deux traites était assurée par l'institutionnalisation du bon de crédit ouvrant aux producteurs l'accès aux produits de première nécessité. Finalement, tout au long de l'année l'Escale reste pour son hinterland un retour indispensable pour la solution de ses besoins, tout au moins économiques.

b- Un relais administratif

Qu'elle ait créé son aire de polarisation par son dynamisme comme Birkelane, Maka-yop ou Malem-Hodar ou qu'elle ait profité de relations antérieures comme les chefferies traditionnelles qu'étaient Kaffrine et Koungheul, l'Escale s'imposait aux autorités coloniales comme un relais de choix dans la diffusion des décisions administratives et le contrôle de leurs applications locales. Si toutes ont joué le rôle de dernier maillon de la hiérarchie, divers réorganisations et découpages territoriaux ont été réalisés compte tenu de leur dynamisme, de leur capacité de polarisation et de la fluidité des communications avec les centres de décisions.

c- Un point de rupture de charge

La structuration tant sur le plan économique qu'administratif de l'espace fait de l'« Escale » un passage obligé dans la circulation des biens et des informations entre le sujet indigène producteur et exécutant et le centre local de décision. Elle apparaît comme un maillon essentiel dans les relations entre la colonie et la métropole. Elle permet ainsi aux autorités centrales et milieux d'affaires coloniaux d'exercer un contrôle sur leurs intérêts, sujets, personnels, activités et produits.

Nonobstant ce rôle déjà primordial dans le système colonial, l'imposition d'un réseau de communications à double vitesse fait de l'Escale un point de rupture de charge. En amont, le

transport par portage ou à dos d'animaux élargit la gamme d'activités liées à la traite tout en minorant le coût d'exploitation de l'indigène et incidemment le prix d'achat au producteur. En aval, l'utilisation de la voie ferrée, le camionnage ou la télégraphie assure autant au négoce qu'au pouvoir central l'acheminement des produits et marchandises pour les uns et des décisions administratives pour les autres dans les conditions optimales de sécurité en toute célérité, à l'époque.

Générée par un système colonial révolu il y a près de trois décennies, l'Escale a sans aucun doute perdu ses fonctions économiques pour redevenir au terme de son évolution, ville ou village intérieur du Sénégal. Par contre, elle garde ses caractéristiques premières comme centre de la vie de l'établissement humain.

II Les stratégies d'approche

La problématique nous conduit à retenir deux objectifs généraux à atteindre :

- faire ressortir les transformations démographiques, sociales, spatiales et économiques subies par les Escales sous l'impact des facteurs dont nous avons fait allusion plus haut,
- dégager la dynamique urbaine

Pour les atteindre nous avons adopté une stratégie reposant sur trois objectifs opérationnels.

1- Elaborer des tableaux synoptiques et synchroniques des Escales

Cette stratégie nécessitera plusieurs étapes :

- a-** arrêter les thèmes qui déterminent les composantes de la vie de chaque Escale à savoir la démographie, la sociologie, l'économie, l'habitat, l'organisation de l'espace, les équipements de services et l'aire d'influence ;
- b-** définir des repères historiques démarquant les transformations majeurs tels que la genèse, la fin de la période coloniale et le présent, il s'y ajoute d'autres non moins importants comme l'arrivée de la ligne du Dakar-Niger, les périodes extrêmes de la spéculation arachidière, la construction et le prolongement de la Nationale n°1. En somme, tous les événements remarquables intervenant dans l'environnement des « Escales » seront autant de repères pour cerner les étapes majeures de leur évolution.

2-Dégager les dynamiques d'évolution

Le second objectif opérationnel est de saisir le fil conducteur reliant les différentes transformations subies par les Escales. Il s'agira pour y arriver de faire dans un premier temps une synthèse thématique à partir des tableaux synoptiques commentés. La Dynamique sera donc fonction :

- de facteurs exogènes que sont l'impact de l'environnement sur la vie des Escales et l'évolution des établissements humains du bassin arachidier et,
- de la capacité de chacune d'elles à assurer les changements ou mutations nécessaires à son essor.

Une synthèse globale nous permettra de déterminer, dans un deuxième temps, l'ensemble des flux relationnels entre les « Escales » d'un côté, les Escales et leur environnement immédiat

ou lointain de l'autre. Par superposition des images obtenues, les limites des aires d'influence pourront alors être tracées. Il restera alors à insérer la dynamique dans les deux formes classiques d'évolution des établissements humains, à savoir urbanisation et ruralisation.

3- Cerner les tendances d'évolution

Le tableau synoptique des Escales du bassin arachidier sera donc le produit de la combinaison d'un ensemble des facteurs analysés, directrice des dynamiques. La mesure de leur impact nous permet d'envisager les schémas d'évolution qui sont les comportements des établissements humains face à ces facteurs. Il s'agira bien sûr de faire la critique de ces facteurs pour définir les comportements les plus plausibles et par conséquent le schéma le plus probable.

Dans le cadre d'un aménagement du territoire adapté, nous tenterons de préconiser des esquisses de corrections sur des facteurs maîtrisables. Le but est d'influer sur l'évolution future des « Escales » pour leur faire jouer un rôle conforme à leur place dans la hiérarchie urbaine au Sénégal.

III Les méthodes et les outils

Les stratégies s'appuient sur des moyens d'informations et d'analyse tirées de deux sources, les ressources bibliographiques et les données de terrain.

1-Considérations sur la bibliographie

Les ressources bibliographiques ont été constituées à partir de divers sites de bibliothèques, archives et centres de documentation.

A Dakar, ont été visités les Archives Nationales du Sénégal,

- les bibliothèques de l'Université de Dakar et l'Institut Fondamental d'Afrique Noire « Cheikh Anta DIOP » et de l'ENEA

- les services de documentation du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat (MUAH), de la Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT)..

A Kaolack, ce furent

-les archives des bureaux régionaux de l'Urbanisme, du Cadastre, de la Statistique

-le centre de documentation de la Chambre de Commerce et de l'Industrie

-et les services externes des différentes structures centrales dans les Escales.

Les nos investigations appellent quelques considérations critiques sur la bibliographie et ensuite sur le résultat de notre travail de terrain.

De prime abord, l'importance du nombre de documents recensés laisse apparaître l'intérêt que constitue la filière arachidière pour les décideurs et chercheurs, de la production à la consommation de ses débuts à la fin de la décennie 70-80. .

Deux thèmes majeurs ont surtout attiré notre attention : l'espace de production baptisé « bassin arachidier » et la commercialisation compte tenu du nombre de documents y afférant. à part l'aspect quantitatif, l'analyse montre une variation dans les méthodes d'approche d'une période à l'autre pour des motifs et contextes propres.

a- La période coloniale

Durant celle-ci le bassin fut un champ d'études privilégié au Sénégal pour les chercheurs en sciences sociales et humaines, agronomes, sociologues, historiens, juristes, économistes, commis par l'administration, les bureaux d'études et sociétés d'intervention métropolitaines. Il fut l'objet d'une réglementation continue par les administrateurs.

Dans le premier quart de siècle, l'intérêt est porté tout particulièrement sur le « bassin oriental » pour deux raisons : la première est son érection en zone pionnière suite à une relative surpopulation et à une baisse de rendement après l'intensification de la production dans le bassin arachidier originel. . La seconde est la construction de la ligne du chemin de fer Dakar-Niger engendrant une série d'études sur son opportunité et la rentabilité des différents tracés proposés.

L'espace est alors perçu comme devant être le résultat d'une volonté du négoce (international en général et français en particulier) de satisfaire les besoins en matières premières des industries européennes naissantes du XIX^{ème} siècle.

Ainsi se développera un vaste réseau commercial régi par les centres de décisions de Bordeaux, Marseille, Amsterdam, Londres, Liverpool et autres grands ports européens. Cette initiative mercantiliste de drainage « des produits coloniaux » vers les métropoles et de fourniture de « marchandises » à l'Afrique ne pouvait avoir meilleur support que le chemin de fer. Toute la littérature coloniale est sous-tendue par cette vision du rôle économique de l'Afrique, de la colonie du Sénégal et plus spécifiquement du « bassin arachidier ».

En amont, l'Escale trait d'union entre le producteur et le négociant doit faire un mariage de raison avec les différentes gares de la ligne de chemin de fer. De l'attrait exercé par ce moyen de transport révolutionnaire sur les négociants (ou traitants) et paysans producteurs naîtra l'Escale ferroviaire, désormais centre de la vie économique, sociale et culturelle du « bassin ».

Ce rôle moteur se traduit dans la littérature de cette période par la présence du souci d'une plus grande rentabilité économique permanente. Elle justifie toutes les mesures réglementaires du circuit arachidier et les études d'optimisation des capacités de production et de transport. L'Escale est toujours liée à une valeur chiffrée et/ou comparative : tonnage, volume, marge bénéficiaire des entreprises commerciales, perte, nombre de structures de commerce, d'encadrement, de chefs de carré imposable, en valeur absolue ou relative. Ces types de données reviennent dans tous les documents.

L'aspect spatial et sociodémographique ne sera que d'un intérêt secondaire par rapport aux enjeux économiques qui l'ont généré. Ainsi, la démographie, de par son importance dans l'évaluation des recettes fiscales fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'administration. Les services des statistiques plus tard érigés en directions des statistiques et de la documentation ont assez périodiquement fait paraître des répertoires de localités avec des estimations des populations indigènes.

b- La période postcoloniale jusqu'à la décennie 1970-1980

Il faut attendre véritablement les années 1960 pour voir se dessiner une timide « réaction » pluridisciplinaire. Les recherches menées par des universitaires en sciences sociales, généralement dans le cadre des thèses de doctorat auront été les plus fécondes. Elles font montre d'un effort évident de synthèse et de réflexion sur les phénomènes socio-économiques et leur impact sur l'espace.

Hormis l'ouvrage de FOUQUET (J), la traite des arachides dans le pays de Kaolack... (1958) qui a suscité quelques réactions, les publications les plus significatives datent de la période (1960-1970). Outre « les paysans du Sénégal : les civilisations agraires... » de Paul PELLISSIER (1966), l'élément bibliographique indispensable pour la compréhension de l'économie rurale du Sénégal, nous citerons les récents « un exemple d'économie coloniale » : de Mohamed MBODJ (1978) et « Rapport d'étude sur la vallée du Sénégal » de l'OMVS (1980). Sans pour autant être axés sur l'étude des Escalles du « bassin arachidier », à vrai dire, ils nous ont permis de nous faire une opinion sur les caractères sociaux, politiques et

économiques de l'espace Sénégalais du XIXe Siècle et de la première moitié du XXe siècle. En fait, jusqu'à la fin « des années 1960 » le « bassin arachidier » en général et oriental en particulier est encore perçu dans son aspect global. Pour cause, seuls deux ouvrages ont porté sur les « Escales », à savoir le rapport de la CINAM-SERESA, « Etude de la région arachidière » (1960) où quelques annexes sont consacrées à l'aspect physique des « Escales », et le rapport de stage de TERNIER et DEYROLE, « Etude des liaisons entre la brousse et les Escalesportant sur BIRKELANE. Mais très superficiel, il ne fait que reprendre certaines recommandations et statistiques du précédent.

En revanche, les années 1980 sont celles d'un effort assez particulier des institutions étatiques de mettre sur pied des structures de collecte et de vulgarisation des données pour une meilleure connaissance des réalités régionales et par conséquent, des Escales. L'implantation de bureaux régionaux a permis l'élaboration d'« une situation économique » annuelle au niveau de chaque région et à l'échelle nationale.

Même si elles sont loin d'être exhaustives ou très fiables, elles constituent un pas important dans la diffusion de l'information au Sénégal. La mise en œuvre du programme d'établissement de plans directeurs d'urbanisme pour les villes secondaires, en fait des anciennes Escales a nécessité la réalisation d'enquêtes sociodémographiques par les bureaux d'études tels que la SONED ou le BCEOM. Les rapports sont aussi sources d'informations non négligeables car il a aussi fallu procéder à une couverture des localités en photographie aérienne et établir par la suite des états de lieu et plans de lotissement.

Au bout du compte, la bibliographie très volumineuse apporte un grand nombre d'informations. Mais elle présente aussi de nombreuses ruptures chronologiques et des paramètres d'analyses, et surtout plusieurs secteurs socio-économiques passés sous-silence pour diverses raisons.

2-La collecte de données sur le terrain

Quant à la collecte de données sur le terrain, a été réalisée en 2 temps une première sortie sur le terrain en Aout-Septembre 1987à Kaffrine et une seconde en 1988à Kounghoul, Malem et Maka Yop.

Elle porte sur quelques thèmes retenus après la lecture des différentes méthodologies d'approche, la compilation des données brutes déjà recueillies et un premier passage sur le terrain. Ce sont : l'origine des Escales, l'extension spatiale, la démographie, l'habitat, les

infrastructures, les services, les relations ville-campagne et interurbaines (à travers les transports, le commerce).

Dès le début de notre premier séjour, nous avons fait la visite du terrain de Kaffrine à Maka yop avant de porter le choix d'entamer nos recherches par Kaffrine. Plusieurs raisons l'ont motivé. Kaffrine est le plus grand centre urbain après la capitale régionale. Elle nous donnait l'opportunité de mettre à contribution notre expérience, fut elle encore peu étoffée des études urbaines pour élaborer une stratégie d'approche globale. Les conditions financières dans lesquelles nous avons réalisé ce premier séjour ne nous auraient certainement pas permis d'assurer des déplacements à un rythme satisfaisant entre les différentes localités où nous n'avions pas de bases fixes.

Nous avons combiné les 2 approches en matière de collecte de données. L'approche qualitative a consisté en entretiens individuels et collectifs pour recueillir des témoignages sur les thèmes liés à l'histoire de l'Escale, à savoir les origines, l'extension spatiale et les équipements. L'approche quantitative a, quant à elle, consisté à en une enquête ménage et une enquête sur le trafic routier pour appréhender les relations ville-campagne.

Interview et recueil de témoignages liés à l'histoire

Notre première démarche fut une série de visites de courtoisie auprès des autorités et des dignitaires avant d'aller vers les traditionalistes. Le premier à nous recevoir fut Ibrahim FAYE, vieux griot descendant du Niambali. Il nous fit la généalogie des Ndwakunda. nous avons ensuite pris l'attache de M. BASSE, directeur de l'école primaire publique « Tagoy waly NDAW » réputé pour sa connaissance du Ndwakuman. Lors de nos entretiens, nous avons profité des apports de M. DRAME, chercheur linguistique à la Fondation « Léopold Sédar SENGHOR » de Dakar, de M. COULIBALY Directeur de l'école primaire de Boulel et des jeunes griots de Kaffrine à l'occasion de la mise en scène d'une pièce de théâtre historique sur le Ndwakuman. Il s'est instauré un débat fort enrichissant sur les origines des NDAW, le poids politique de Kaffrine sur la province et la naissance de l'Escale. Puis ce fut au tour de M. NDAW dit « M3 » principal du CEM « Babacar Kobar NDAW » de nous entretenir du Ndwakuman, de la transition du belep au chef de canton et de l'histoire de son établissement.

Sur l'histoire des extensions successives de l'Escale, nous avons pu rencontrer les différents délégués de quartiers en fonction, les descendants leurs prédécesseurs tous décédés et notables avec l'aide de M. le chef de l'AICR. Suite à la rencontre nous pu mener des

entretiens individuels avec Messieurs. Mapenda CISSE de Kaffrine II, Ibrahima NDAW de l'Escale, Pape NDIAYE fils et assistant dans les dernières années de sa fonction de Ndéné Diodio NDIAYE, premier délégué de quartier de DIAMAGUENE..

Nous avons également recueilli des témoignages sur la vie commerciale de l'Escale pendant les périodes de traite coloniale, notamment auprès de M. LOUM de la Commune, Bara LOUM commerçant (installé à Kaffrine depuis 1952), El hadj SARR, notable. Nous déplorerons le mutisme des derniers libano-syriens encore établis dans l'Escale.

Le dernier et non le moindre de nos informateurs est M. Cheikh GAYE, professeur de ...Sciences Naturelles à Ziguinchor, originaire du Ndukuman. Non seulement il nous a fourni une somme importante d'informations inédites sur l'histoire du Ndukuman et de Kaffrine. mais il nous a apporté par son esprit d'ouverture et sa clairvoyance beaucoup d'éléments de réponse à des questions soulevées pendant les débats contradictoires que nous avons eus avec les notables et les traditionalistes. D'ailleurs, il est l'un des promoteurs du « comité d'Etudes historiques sur le Ndukuman » qui venait de voir le jour.

Si certaines des thèses sont en porte-à-faux les unes avec les autres sur des hauts faits d'armes des Belep, nous retiendrons surtout la concordance de vue dans les différentes reconstitutions de l'espace traditionnel sur lesquelles nous avons principalement insisté.

Dans cette première phase, nous avons mené une seconde série de visites dans les services et infrastructures. Ainsi, nous avons eu des entretiens avec les autorités municipales : adjoints au Maire non disponible, Secrétaire municipal, percepteur municipal, les chefs d'agence de la SONATEL et du bureau de l'OPCE , le chargé de la carte scolaire à l'IDEE, le chef de gare, le receveur principal du Trésor, les chefs de centres de la SONEES et de le SENELEC, le chef de la division aménagement du PARCE, l'agent voyer et cumulativement des travaux publics, le chef de l'ATCR, le chef des services de l'agriculture et de la douane. Avec chacun d'eux, nous avons discuté des infrastructures et en particulier de leur état et des prestations. L'insuffisance de moyens et des infrastructures, de l'avis unanime, sont les caractéristiques du fonctionnement des structures de la localité. Un manque de volonté politique aussi souvent évoqué par nos interlocuteurs. Certains projets sociaux sont aujourd'hui en léthargie : réfection du marché, construction d'un marché municipal, extension des HLM...etc.

Pour des informations complémentaires, nous nous sommes adressé aux agents des services régionaux sis à Kaolack, en particulier ceux de la statistique, de l'urbanisme, des domaines et

des impôts. A ce niveau règne un certain flottement dû au dédoublement en cours de l'ex-région du Sine-Saloum en une région de Kaolack (à laquelle appartiennent nos Escales) et de Fatick.

A Maka Yop, nous avons pris l'attache du chef de village Younoussa SARR et El hadj DEME, fils de traitant indigène. A Malem Hodar, nous avons recueilli les témoignages de Toubèye FAYE, ancien navétane originaire du Djolof sédentarisé en 1959 et d'un notable Ndawkunda de 78 ans ayant préféré garder l'anonymat. Enfin à Koungheul, nous avons eu des entretiens avec Messieurs Omar DRAME ancien payeur de l'O.C.A puis agent du contrôle économique en retraite exploitant forestier, de Abdoulaye CAMARA conseiller rural, Omar GAYE fils du traitant feu El Hadj Abdoulaye GAYE, Ibrahima SAKHO chauffeur, Momath NDAW le chef de village, des chauffeurs employés des sociétés de transports et autres transporteurs individuels. Nous nous sommes aussi entretenu avec des agents de la douane, du chemin de fer et de la sous-préfecture.

b-Enquêtes quantitatives

Elles ont porté sur deux thèmes, à savoir d'un côté la démographie et l'habitat, de l'autre, les relations ville-campagne qui regroupent les rubriques commerce et transports.

L'enquête ménages sur la démographie et l'habitat a été précédée d'une préparation préalable à savoir la réalisation d'un échantillon et de la fiche-questionnaire. La première a été opérée sur la base d'un cliché de photographie aérienne de 1980, mise à jour après des observations directes, et d'un plan de masse cadastral au 1/2000. Après analyse, nous avons découpé la ville en quatre secteurs selon les critères de la densité du bâti, des dimensions du parcellaire et de la durée d'occupation des lieux. Sur les 2820 parcelles recensées, nous avons retenu 71 soit un sondage au 1/40. Ce choix tient à une certaine homogénéité notée lors d'une enquête-test et aux contraintes de temps auxquelles étaient soumis mes deux enquêteurs.

Tableau 1 : **répartition de l'échantillon d'enquête à Kaffrine**

Secteur	Dénomination	Nombre de parcelles	Echantillon
I	Escale I - Pèye Mbamba I	214	5
II	Kaffrine II - Pèye Mbamba II	992	25
III	Escale II - Diamaguène I	627	16
IV	Diamaguène III -	987	25
Ensemble	Kaffrine	2820	71

Les difficultés majeures rencontrées sont de deux ordres : une certaine réticence au premier contact et le manque de précision dans certaines réponses.

La première résulterait d'une expérience des populations des enquêtes généralement menées auprès d'elles par les agents du fisc et de la sécurité. Elle relèverait aussi de la répulsion sociologique du milieu africain à étaler au grand jour les questions liées à la famille. En incidence les réponses sont alors évasives ou délibérément inexactes. C'est aussi le cas concernant l'âge des enquêtés de sexe féminin qui se font en général plus vieilles qu'elles ne le sont. Par contre, l'imprécision est généralement liée à l'analphabétisme, l'évènement est alors situé par rapport à un repère historique tel, l'année du « vent de sable », l'année des « balles de Dakar », l'année de la « disparition de Cheikh Amadou Bamba »...etc. Dans ces différents cas, nous avons eu recours soit à nos historiens de circonstance soit à des regroupements avec d'autres faits ou des informations glanées dans le voisinage.

B- Enquêtes sur le commerce et les transports

Le commerce fait l'objet de deux fiches-questionnaires distinctes : une sur le commerce de gros et une autre sur le commerce de détail. Si pour le premier nous avons mené une enquête exhaustive sur les douze commerçants que compte l'Escale, pour le second nous sommes limité à un sondage au niveau du marché et des différentes pistes y convergeant. Il y apparaît la disparition des maisons coloniales et celles des traitants libano-syriens relayés par des immigrants Sénégalais dont certains ont été leurs employés.

A la fin de notre séjour, nos Escales nous ont laissé l'impression de localités fortement enracinées dans leurs valeurs traditionnelles. Par exemple, l'ancienne famille princière des Ndawkunda se retrouve à presque tous les niveaux des institutions et surtout politiques. Elle fait graviter autour d'elle une vaste famille malgré un fort cosmopolitisme ayant son origine dans la mise en place des activités économiques coloniales à savoir traite de l'arachide et chemin de fer du Dakar-Niger. Le dynamisme du trafic, l'animation et l'achalandage du marché, avec entre autres des produits venant des pays limitrophes et en l'occurrence de la Gambie voisine, en cette fin de saison des pluies font de Kaffrine et Koungheul des centres actifs. Mais leur attrait sur les populations environnantes souffrent de l'insuffisance ou tout simplement l'inexistence des structures de services.

Chapitre2 ; L'émergence démographique des deux agglomérations cosmopolites de Kaffrine et de Koungheul

Après un demi-siècle de spéculation arachidière, les Escales ont aujourd'hui perdu leur raison d'être première tout en gardant, pour celles qui ont assuré leur mutation urbaine une double fonction économique et administrative qui est la leur, avec cependant de grandes disparités. Celle-ci en fait des centres plus ou moins polarisateurs de flux de populations à la recherche d'une activité rémunératrice et d'un éventuel mieux-être, dans un environnement de moins en moins attractif.

Ainsi banalisée, l'Escale entre dans le lot commun des agglomérations du Sénégal. Sa place dans la hiérarchie tient des critères classiques : taille démographique et spatiale, qualité de l'habitat et contenu socioculturel, et capacité de satisfaction des besoins socio-économiques des habitants par ses infrastructures de service. Au terme de cette analyse, elle peut être alors rangée dans une des deux catégories d'établissement humain à savoir centre urbain, semi-urbain ou rural.

I- Démographie et spéculation arachidière dans le bassin arachidier oriental

La toponymie des sites donne quelques éléments du contexte de l'implantation des Escales. Elle ramène le lecteur averti à l'histoire de la Ségambie. Celle-ci est marquée par les migrations aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles des peuples du Mandé (le Ndo) en direction de l'Ouest passant par le Djoloff pour les Ndawkunda et le Gaabu pour les Kamara⁷. Les premiers issus de métissage avec l'aristocratie wolof du Nord seraient les véritables fondateurs des villages de peuplement qui ont nom Kaffrine, Malem, Kanantoung, site de Koungheul dont les origines remonteraient à l'arrivée des Kamara venus du sud. Hodar serait une fondation des Kâ venus du Fouta (d'Agnam Sivol). Kaffrine et Koungheul deviendront les résidences des chefferies du Ndukuman et du Bas-Nani et Malem un important centre religieux. Elles ont été également les lieux de hauts faits d'armes, qui feront leur notoriété

⁷ Pour plus d'informations sur ce sujet cf. : DIOUF G.A. (1984) Les royaumes du Sine et Saloum des origines au XXe siècle » (Thèse de 3^{ème} cycle en histoire), Université de Dakar, , pp 225-226 ; BA A. B. (1976), Essai sur l'histoire du Saloum et du Rip in *Bulletin de l'IFAN*, série B, T 38, N°4, oct.1976, pp 858, 857 ; BCEOM (1974) *Ville de Koungheul : monographie*, Paris, , p 22 ; Témoignages de M. DRAME, linguistique à la Fondation Léopold Sédar Senghor

dans l'histoire tant précoloniale que coloniale. Maka Yop par contre est un village de colonisation Wolof fondé seulement en 1908.

En 1911, toutes ces localités se présentaient comme d'importants établissements humains qui leur vaudront les préférences des techniciens du rail comme site des futures gares, comme les attestent les éléments de l'habitat disponibles⁸.

Dès 1904, certaines d'entre elles étaient relativement peuplées : Malem Thiérigne comptait 326 habitants, Kaffrine 226 et Kougheul 116⁹. L'importance démographique est sans aucun doute liée aux 60 lots de 50 m sur 50 m de lotissements des villages indigènes alors que celui de Maka Yop (d'ailleurs la moins peuplée) n'en comportait que 45. (Cf. Tableau 2)

Tableau 2 : Données sur l'habitat des établissements humains du Saloum oriental en 1911.

Localité	Nombre de cases	Nombre de puits
Hodar	362	3
Malem Thierigne	200	3
Kougheul	143	1
Kanantoung	91	1
Kunady	10	1
Maka Yop	38	1

Source : Chemin de fer de Thiès à Kayes (1911), Région traversée par le tracé de Guinguinéo à Koussanar, Saint-Louis, (E1/100.000)

Au terme de la période coloniale, l'évolution démographique des Escales de traite est caractérisée par 2 cas de figures. Certaines comme Kaffrine et Kougheul s'affirment alors que d'autres à l'image Malem Hodar et Maka Yop stagnent. Dans ce contexte, 3 facteurs peuvent avoir été déterminants : le poids spéculatif, le rôle de relais administratif ou encore la situation géographique des localités par rapport à l'évolution de la zone arachidière et en particulier, aux foyers récepteurs des mouvements de migration spontanée et organisée (Terres neuves).

⁸ cf. Chemin de fer de Thiès à Kayes, Région traversée par le tracé de Guinguinéo à Koussanar, Saint-Louis, 1911, (E1/100.000)

⁹ BECKER (C.) MARTIN (V), op.cit.Kaolack, 1978.

Pour évaluer l'impact des uns et des autres dans une époque où les éléments statistiques sont rares et souvent contradictoires, nous privilégierons dans notre analyse l'Escale de Kaffrine. Les données plus fournies permettent d'être confrontées et comparées pour aboutir à une série assez cohérente et susceptible de nous renseigner sur les réactions de l'Escale à l'impact des facteurs invoqués plus haut.

Tableau 3 : Evolution Démographique de Kaffrine de 1904 à 1958

Année	1904*	1930**	1949***	1958****
Population	226	1300	1500	2300

Sources : *Becker (c) Martin (V), les premiers recensements au Sénégal (Le Sénégal centre ouest et son évolution démographique), CNRS, Kaolack, 1978 ;**Metge (P.), Structures traditionnelles et développement, s.d.n. ;***Metge (P.), peuplement du Sénégal, DAT, Dakar 1966, t 2, Annexe IV, P 123 ;****Verrière (L.) La population du Sénégal, Dakar, 1965, Annexe 1.

L'évolution démographique de Kaffrine est caractérisée dans la période coloniale par la discontinuité perceptible à travers les taux d'accroissement moyen entre les dates repères (18,3 % entre 1904 et 1930, 0,8% entre 1930 et 1949 et 5,9% entre 1949 et 1958). Ces fluctuations ne seraient certainement pas très significatives si elles n'étaient pas intervenues dans des contextes historiques politico-économiques particuliers tant à l'échelle internationale que locale.

Ainsi la première phase couvre la période de la mise en place du système colonial français en Afrique. Elle est marquée dans la décennie 1920-1930 par l'exploitation tout azimut des ressources jusqu'à la crise économique et notamment de l'expansion arachidière au Sénégal. La seconde allant de la sortie de crise (1930) à la fin de la Seconde Guerre Mondiale (1939/1945) est celle des tensions économique, politique et sociale dans l'empire colonial.

Elle est surtout dominée par une certaine réorganisation de la politique coloniale qui, sur le plan économique, se traduit par l'intervention des autorités sur un secteur jusqu'alors laissé à l'initiative privée. La dernière, couvrant la période menant à l'indépendance est celle de la reprise économique après le marasme de la guerre avec l'étatisation du circuit économique et l'expérience de ruralisation de la spéculation arachidière par le développement du système coopératif.

1-L'expansion démographique et l'entrée du Saloum dans le bassin arachidier (1904/1930)

L'accroissement spectaculaire de la population au taux annuel de 18,3% en un quart de siècle, soit plus qu'un quintuplement, est significatif du rôle attractif de Kaffrine et en général des Escales ferroviaires. Sans être déterminant, Kaffrine est d'abord une agglomération historique traditionnelle, une des plus peuplées du Saloum Oriental. Mais il faut certainement chercher le catalyseur tant dans sa situation au front de l'aire de culture arachidière que dans son érection en Escale ferroviaire.

En effet, l'érection des Escales, concomitante à l'avancée de la pose du rail, marque le coup d'envoi de la fixation des traitants indigènes et libano-syriens d'abord et ceux des grandes maisons de commerce métropolitaines ensuite dans les localités du Saloum oriental. Ces derniers, du reste, montraient une certaine impatience¹⁰. Ils préférèrent dans un premier temps s'installer dans les Escales les plus « sûres » dont Kaffrine « premier village du Saloum oriental » et Malem Hodar qui, jusqu'en 1912, était le chef-lieu du Canton de Ndukuman et poste militaire le plus avancé au front de la colonisation. Au-delà, englobant les Escales de Maka Yop et de Koungheul, s'étendait la « zone d'insécurité » fief des commerçants maures, wolofs et levantins jusque dans les années 1920¹¹.

A la population commerçante va s'ajouter celle d'ouvriers, de charpentiers et de menuisiers, attirés par le marché de la construction des bâtiments destinés à abriter maisons, fonds de commerce et infrastructures ferroviaires. Les besoins en bois comme matériau et en source d'énergie pour la marche des locomotives avaient créé une activité en expansion rapide dans la « zone d'insécurité » : l'exploitation forestière. Malgré les mesures conservatoires prises dès 1916, elle avait déjà commencé à dégrader le patrimoine forestier en 1912¹².

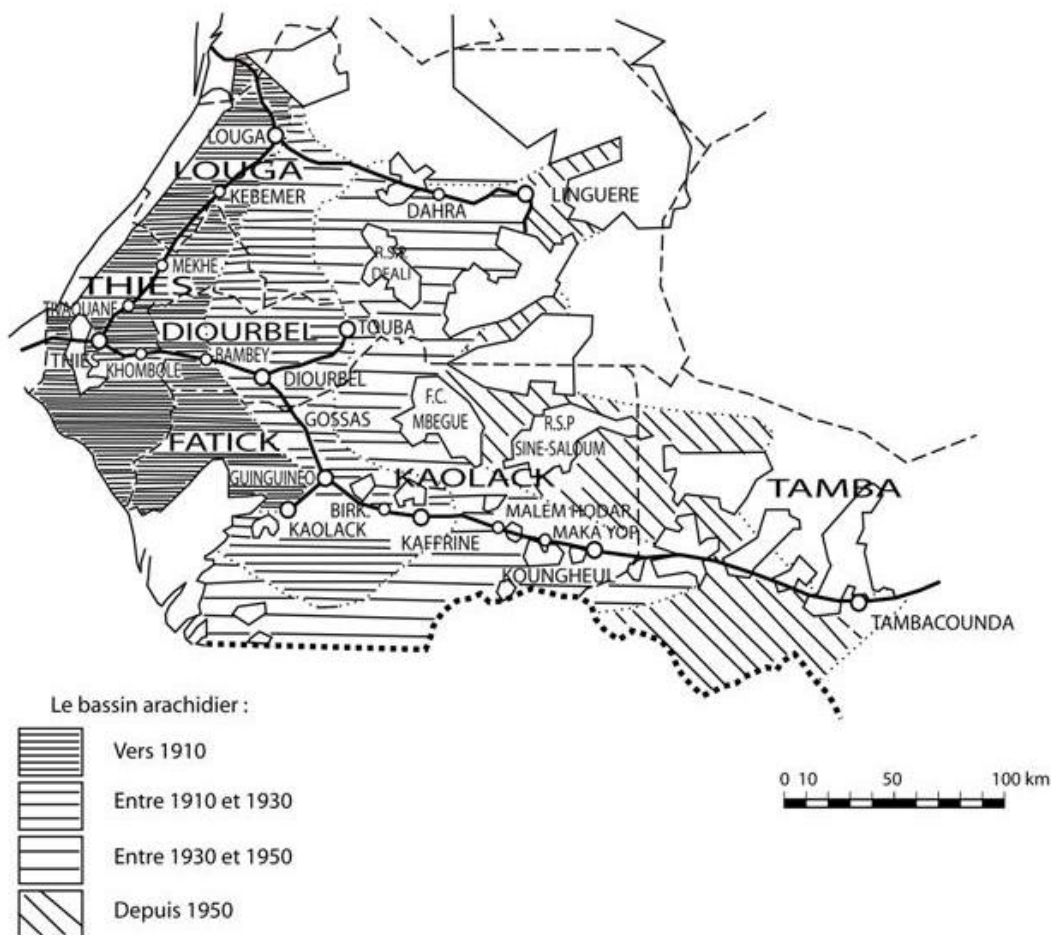
¹⁰ Cf. AUJAS L. Région du Sine-Saloum le port de Kaolack, 1929 à 1981 ; cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble de mai à juillet 1911, Rapport mensuel d'ensemble, mai 1912 et Rapport politique annuel d'ensemble 1926

¹¹ Les rapports mensuels d'ensemble des mois d'avril et mai 1912 et de mars 1913 du Commandant de cercle du Sine-Saloum au Lieutenant Gouverneur du Sénégal faisaient état de l'impatience voire l'énervement du milieu du négoce local face au retard dans les lotissements du Saloum oriental. Ils laissaient deviner dans le discours officiel la forte pression que le milieu exerçait sur les autorités pour la finalisation des aménagements

¹² Cf. Décisions de vente de lots autorisés dans les escales du Sine-Saloum au journal officiel du Sénégal 1913 à 1918 cercle du Sine-Saloum, Rapport mensuel d'ensemble décembre 1913 et arrêté N°352 au 12.02.1924 ; journal officiel du Sénégal 1924 pp 162-172

La culture arachidière, principale activité économique de la colonie, progressait en direction elle aussi du Saloum oriental ; du Bas-Saloum au début du siècle, elle avait atteint Kaffrine en 1912 et s'étendait sur 230 000ha en 1927 contre 70 000 seulement en 1914 selon les rapports des commandants de cercle¹³. Il ressort des données fournies qu'en 1926, le Saloum oriental disposait de 59,8 % des terres arachidières et produisait plus de la moitié des récoltes dont 1 /5 dans les cantons traversés par le rail (cf.fig.1).

Figure 1 : Evolution du bassin arachidier du début du XX^{ème} siècle à la fin des années 1980



Sources : DAVID Philippe (1980) *Les navétanes : histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours*, N.E.A, Dakar-Abidjan ; LERICOLLAIS A. (1988) Le bassin de l'arachide in *Atlas du Sénégal*, Jeune Afrique, Paris, p. 50-53.

Ces performances économiques dans une aire naguère qualifiée de zone de peuplement lâche et discontinu sans « paysages agraires originaux », selon Paul PELISSIER dans « Les paysans

¹³ COSNIER H. L'Ouse africain français, 1912, 35-38 ; Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble, août 1911, février 1912 ; rapport politique annuel 1926, p 7 ; AUJAS, op. cit., 1929, p 125 ; MBODJ M. (1978), Un exemple d'économie coloniale

de la Sénégambie », ne peuvent logiquement se réaliser sans un apport de main-d'œuvre rurale. La comparaison des chiffres de population des années 1912 et 1926 du Sine-Saloum et du Saloum oriental confirme cette hypothèse (cf. Tableau 4).

Tableau 4 : Evolution démographique dans le Cercle du Sine-Saloum de 1912 à 1955

Circonscription	Population		T.A.A	Population		T.A.A
	1912 (1)	1926		1935 (4)	1955	
Saloum oriental	22 593	120 000	50,79	60 030	101 400	3,4
Sine-saloum	195 117	280 000	3,10	391 974	489 400	1,2
Part du Saloum oriental	11,57	42,85		15,3	20,6	

Sources : (1) Cdt cercle de Kaolack, rapport mensuel d'ensemble, Février 1913 ; (2) Cdt cercle de Kaolack, rapport politique annuel d'ensemble 1926, P 25 ; (3) Aujas L. Région de Sine-Saloum : port de Kaolack, 1929, P.102 ; (4) Cdt cercle du Sine-Saloum, mise en valeur des terres neuves, 1937, pièce 18 ; (5) Direction de la statistique, population du Sénégal au 1.1.1956, P.8 ; (6) Pélissier P. les paysans du Sénégal, 1966, P.352.

Si la dynamique démographique dans le cercle est conforme à l'expansion économique qui s'y déroule, celle enregistrées par contre dans sa contrée orientale mérite sans doute réflexion. En effet, dans la même période, cette contrée est sous le coup d'une véritable explosion démographique avec un taux de croissance de 30,8 %. Sa population qui aura plus que quintuplé était passée à un peu plus des 2/5 de celle du cercle.

Le croît naturel s'exclut comme facteur essentiel de cette croissance effrénée car aucune des sources consultées n'en avait fait état. Elles ne recelaient non plus aucun indice susceptible d'étayer cette thèse. Un fort excédent du solde migratoire d'origine extrarégionale ne saurait non plus à lui seul l'expliquer. Dans ce cas, certainement la population du Cercle, - dont le Saloum oriental n'en est qu'une des Subdivisions - aurait connu un taux de croissance supérieur à 3,10%. Dès lors, évoquer un transfert de population des autres subdivisions du Cercle vers le Saloum oriental comme complément du mouvement né hors du Sine-Saloum, peut être retenu à juste raison¹⁴.

D'ailleurs la fondation du village de colonisation de Maka Yop confirme cet afflux récent de main-d'œuvre agricole facteur de l'expansion des terres arachidières dans le Canton le plus

¹⁴ Cf. arrêté N° 130 du 09.02.1916 réglementant l'exploitation forestière et le transport, journal officiel du Sénégal 1916, p.474-475 et AUJAS L. op.cit.1929, p 110 qui faisait état de la dégradation avancée en 1927 des forêts de Maka Yop et de Koungheul à peuplements de bambous fort appréciés dans la construction de l'habitat

occidental du Saloum oriental traversé par le rail à savoir celui de Malem Hodar¹⁵. En 1930, près du quart (23,5%) de la population rurale du Saloum oriental était concentrée dans les 44 villages des deux Cantons traversés par le rail¹⁶. Parmi ceux-ci, dans l'ordre Kaffrine, Malem Hodar, Maka Yop et Koungheul avaient l'avantage de disposer d'une Escale sur l'axe ferroviaire. En plus, les deux premiers profitaient de leur situation à l'époque au front du mouvement de la colonisation. Ces divers atouts expliquent la forte croissance du rythme annuel de 18,3% enregistrée à Kaffrine.

2- La stagnation démographique de Kaffrine, les mutations du bassin arachidier oriental et les crises (1930-1949)

A partir des années 1930, les Escales entièrement aménagées entrent dans une ère marquée par une nouvelle configuration de la zone de production. Le front progresse en direction de Koungheul tout en s'élargissant vers le Nord de la ligne du Thiès-Kayes dans un contexte de crise économique des « années 30 » et politique de la Seconde Guerre mondiale remarquable par l'interventionnisme étatique.

La comparaison des données démographique du Sine-Saloum dans les deux périodes 1912-1926 et 1935-1955 (Cf. Tableau 3) révèle une certaine stabilisation de la croissance et surtout la fin du rush en direction du Saloum oriental. Cependant les 3,4% contre 1,2% de croissance pour le Cercle traduisent encore l'attrait que celui-ci exerce sur les populations extrarégionales et intra-régionales. Qu'est ce qui explique dans ce cas la stagnation de Kaffrine qui n'enregistre plus qu'un gain annuel de 0,8% ? A quelles Escales profitent les flux s'il y en a ?

Observons d'abord les foyers récepteurs de courants migratoires internes. Le flux wolof mouride n'intéresse essentiellement que les Cantons limitrophes du Baol, Colobane et Ngahayes. Celui non mouride spontané du Njambour et du Kajor prend la direction des Cantons de Gossas et de Birkelane¹⁷. La colonisation des terres neuves initiée en 1932 avec

¹⁵ Cf. COSNIER (H), l'Ouest africain français, 1912, pp 35-38 ; Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble août 1911 à février 1912 ; Rapport politiques annuel 1926, p.14 ; AUJAS(L), op.cit, 1929, p.126 ; MBODJ (M), un exemple d'économie coloniale,...1978.

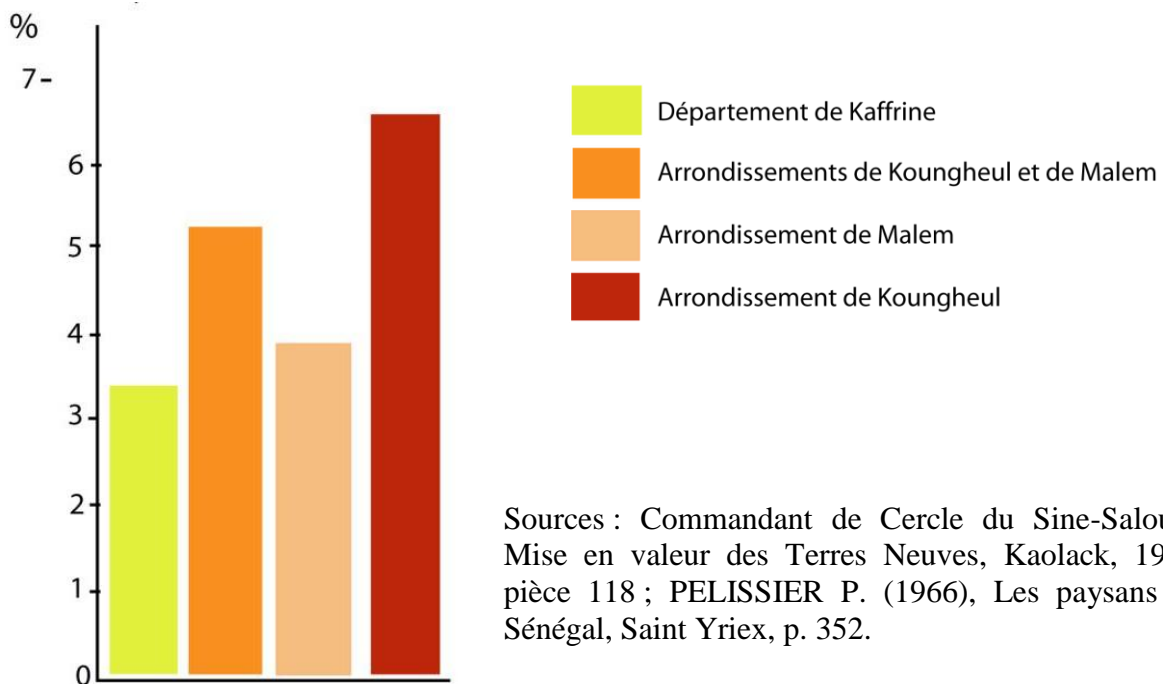
¹⁶ Dans les rapports mensuels de mai à juillet 1911, le Commandant de Cercle notait les nouvelles demandes de semences résultant de l'extension des cultures...faites par les indigènes du Canton de Malem

¹⁷ Selon les chiffres tirés de DAVID P.(1900) les navétaanes..., p 95.

l'installation des paysans séréres à l'Est et au Nord du Canton de Malem Hodar ne portera que sur 7059 colons entre 1934 et 1937. Elle sera suivie de nombreux retours sur les terres ancestrales¹⁸.

Si la croissance dans le Canton de Kaffrine reste dynamique dans cette période, elle n'a pas profité à l'Escale car les flux furent essentiellement dirigés au Nord du Canton plus proche des zones de départ. Cette orientation est matérialisée par la configuration de l'aire d'extension de la culture très élargie (Cf. Graphique 1)

Graphique 1 : L'accroissement démographique moyen annuel dans le Département de Kaffrine et les Arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop de 1935 à 1955.



Dans le Canton de Kougheul, la croissance de 3,9% devrait être favorable aux Escales à priori, car comprises dans l'aire de la localisation des « terres neuves ». Cependant, l'apport démographique de la colonisation arachidière au front de l'aire d'expansion de la culture ne peut atteindre le niveau enregistré à Kaffrine dans la période 1904-1930, eu égard à l'intervention des autorités coloniales dans le processus. En effet, dans le cadre de l'accroissement de la production, les flux étaient dorénavant orientés vers les terres vierges et fixés sur le territoire par une politique d'incitation quasi nouvelle de forage de puits et

¹⁸ Selon LOUVEAU E. (1926) Rapport politique du Sine-Saloum, pp 92 et 99, pour les encourager, l'administration avait nommé dans le premier un chef de canton mouride et avait multiplié les puits et forages dans le second.

d'érection de points de collectes appelés points de traite hors de l'aire de polarisation des Escales ferroviaires (cf. tableau 5).

Tableau 5 : Evolution de la part du Sine-Saloum dans l'effectif des points de traite au Sénégal de 1932 à 1937.

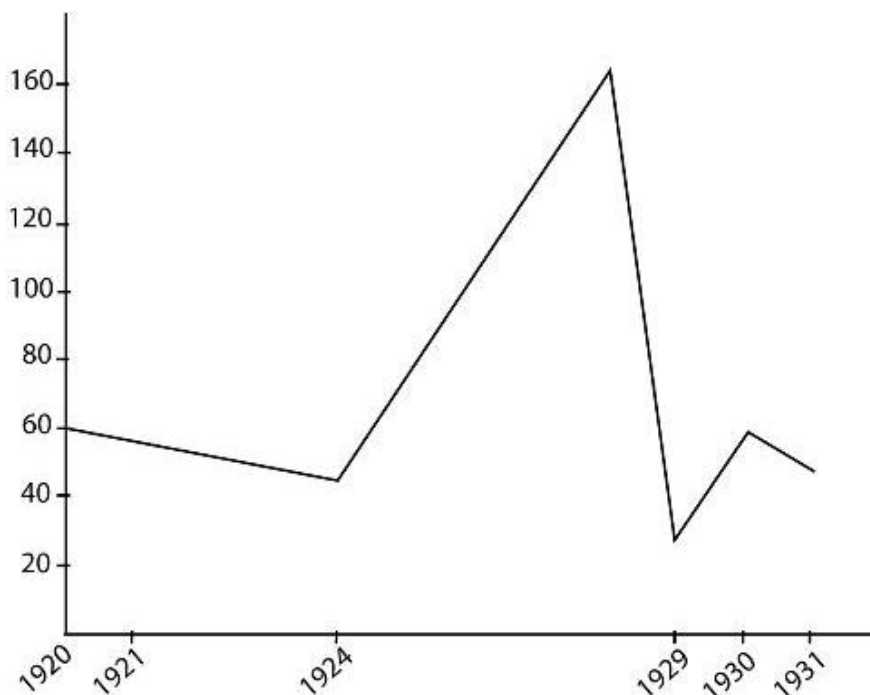
Année	Sénégal	Sine-Saloum	
		Eff.	%
1932*	140	35	25
1933**	135	38	28
1935***	168	44	26
1937****	175	49	28
Accroissement.	+ 35	+ 14	40

Sources : * Arrêté AE du 14.06.1932, J.O Sénégal 1932, pp 534-535 ; ** Arrêté AE du 03.10.1933, JO Sénégal, 1933, p 819 ; ***Arrêté AE du 25.09.1935, JO Sénégal, 1935, pp 778-779 ;**** Arrêté AE du 17.09.1937, JO Sénégal, 1937, p 719

Le Sine-Saloum aura enregistré 40% des créations nouvelles de la période contre 25% pour l'ensemble de la colonie. En d'autres termes, 15% des nouveaux points ne sont que des substitutions à des fermetures opérées dans d'autres Cercles. La localisation des points montre que 13 des 14 nouveaux points sont implantés non seulement au Saloum oriental mais au Nord de la ligne du chemin de fer. Cette aire de prédilection n'est autre que celle ayant reçu les migrations spontanées ou organisées.

Dans l'ensemble, les Escales ferroviaires n'ont guère profité des flux de populations plutôt poussées non seulement hors des Escales mais aussi au-delà des limites de la zone d'influence du Thiès-Kayes. Le contexte de crise était-il plus attractif et facteur de dynamisme démographique interne ? La récession économique mondiale connue sous le vocable de « crise des années 30 » qui avait affecté pendant une décennie les Escales du Sine-Saloum ne permet certainement pas de répondre par l'affirmative. (cf. Graphique 2).

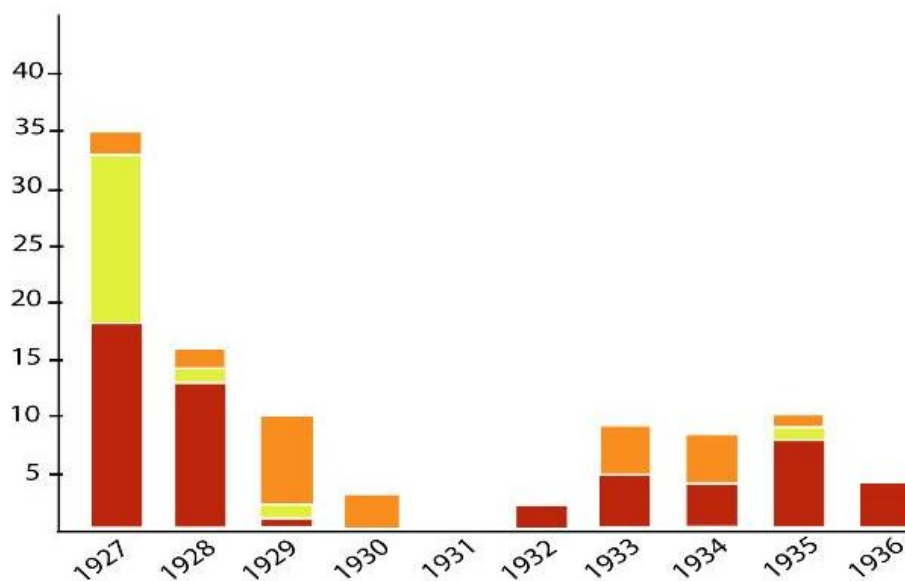
Graphique 2 : Evolution du prix d'achat au producteur des arachides au Sine-Saloum de 1920 à 1931 (f CFA)



Source : MBODJ M. (1978) Un exemple d'économie coloniale, UCAD, Dakar.

De 1927 à 1930, les faillites étaient en partie liées aux dérèglements des mécanismes du commerce international et local. De 1931 à 1936, voire 1938 à Kougheul, elles étaient le fait de vive concurrence entre les différentes communautés commerçantes. (Cf. Graphique 3)

Graphique 3 : Evolution des faillites publiées par le tribunal de Kaolack de 1927 à 1936



Source : MBODJ M. (1978) Un exemple d'économie coloniale, UCAD, Dakar

Les conséquences démographiques dans les Escales étaient globalement négatives : départ d'employés et traitants européens, expulsions des levantins pour cause de xénophobie¹⁹.

Les conditions économiques au cours de la Seconde Guerre avec les mobilisations et sollicitations au titre de l'effort de guerre, le rappel sous les drapeaux des expatriés français ne seront pas meilleures.

Pour sortir de ces crises, l'Etat interviendra de plus en plus dans l'économie arachidière. Malgré les réactions souvent violentes des traitants dans les Escales, il étendra par le décret du 9/11/1933 la compétence des sections de la Société Indigène de Prévoyance (SIP) à « la vente des produits de ses adhérents ». Par celui du 6/12/1940, il autorisera les huiliers locaux à acheter les graines directement par leur propre réseau brisant ainsi le quasi-monopole du milieu du négoce. La libéralisation sera définitivement consacrée par la mise en place du système coopératif qui aura entre autres tâches de contrer « l'emprise du gros commerce allié aux intermédiaires libanais et...les Sociétés (Indigènes) de Prévoyance dirigées par l'administration »²⁰. La conséquence sera un début de repli et de reconversion des maisons dans des activités plus lucratives telles l'import-export. Les premières Escales à en souffrir étaient celles dont les poids spéculatifs étaient les plus faibles. C'était Malem Hodar avec 6,4% et plus encore Maka Yop avec seulement 2% des collectes du Saloum oriental dans le quinquennat 1945/1946- 1949/1950.

En définitive, les décennies 1930/1950, ont été celles d'une lutte de survie des Escales face à la ruralisation de la collecte au profit du paysan producteur. Mais elles auront consacré l'intégration du Saloum oriental dans le bassin arachidier avec plus du 1/10 de la production de la colonie dont 15,7% et 6,2 % collectées respectivement par Kaffrine et Koungheul²¹. Cependant, elles ont peu profité à l'expansion démographique des Escales ferroviaires.

3- La reprise de croissance démographique et les mutations dans les Escales et l'étatisation de l'économie arachidière (1950-1958).

Dans la dernière décennie coloniale, la poursuite de l'action administrative et la réaction du négoce local ont-elles provoqué la reprise de l'expansion des Escales, d'une manière

¹⁹ Selon MBODJ (M), op.cit. 1978, p.403 les expulsions étaient au nombre de 752 en 1932 et 850 en 1933.

²⁰ Cf. FALL M.N. (1987.), la CCCA du 1991 à 1954 p.49

²¹ Cf. DAT (1966), Trente ans de commercialisation arachidière au Sénégal .

générale ? Ou la reprise n'a-t-elle intéressé que Kaffrine ? Des Escales du Saloum oriental, cette dernière a été la seule à profiter du repli stratégique des grandes firmes européennes sur les centres urbains. Au début des années 1980 y subsistaient encore les gérants des factoreries de NOSOCO, des Ets PETERSEN, MAUREL et Frères. Ce vide dans la population commerçante était comblé par l'afflux de Libano-Syriens et la substitution indigène aux départs²².

Ailleurs l'Escale était devenue, en général, un point de chute marginal du phénomène migratoire. Pour cause, la ruralisation de la commercialisation était accrue par la multiplication des points de traite, 6 des 21 nouveaux sont implantés au Saloum oriental entre 1951 et 1958. Le mouvement coopératif se développait de plus en plus

Dans cette dernière décennie, seules quelques Escales, en compensation du retrait commercial, avaient bénéficié des installations de décorticage et de groupage des graines, des services de contrôle et d'encadrement de la production. Si les perspectives d'emploi n'étaient pas réellement attractives, certains paysans, face aux incertitudes et mutations dans le monde rural, choisiront de venir constituer dans les grandes Escales suscitées ce que Catherine Coquery Vidrovitch appelle « le sous prolétariat (urbain ?) composé (...) de paysans misérables ».

Malem Hodar dans ce contexte tirait un certain avantage de son statut de chef-lieu d'Arrondissement pour compter près de 1300 âmes. Maka Yop, avec ses 174 habitants devenait ainsi un foyer d'émigration car ravalé au rang de village de production, relativement ancien par rapport aux villages de colonisation récente de l'Arrondissement de Koungheul. En 1957, cette circonscription comptait 10% des villages du Saloum oriental avec en moyenne 92 habitants par village.

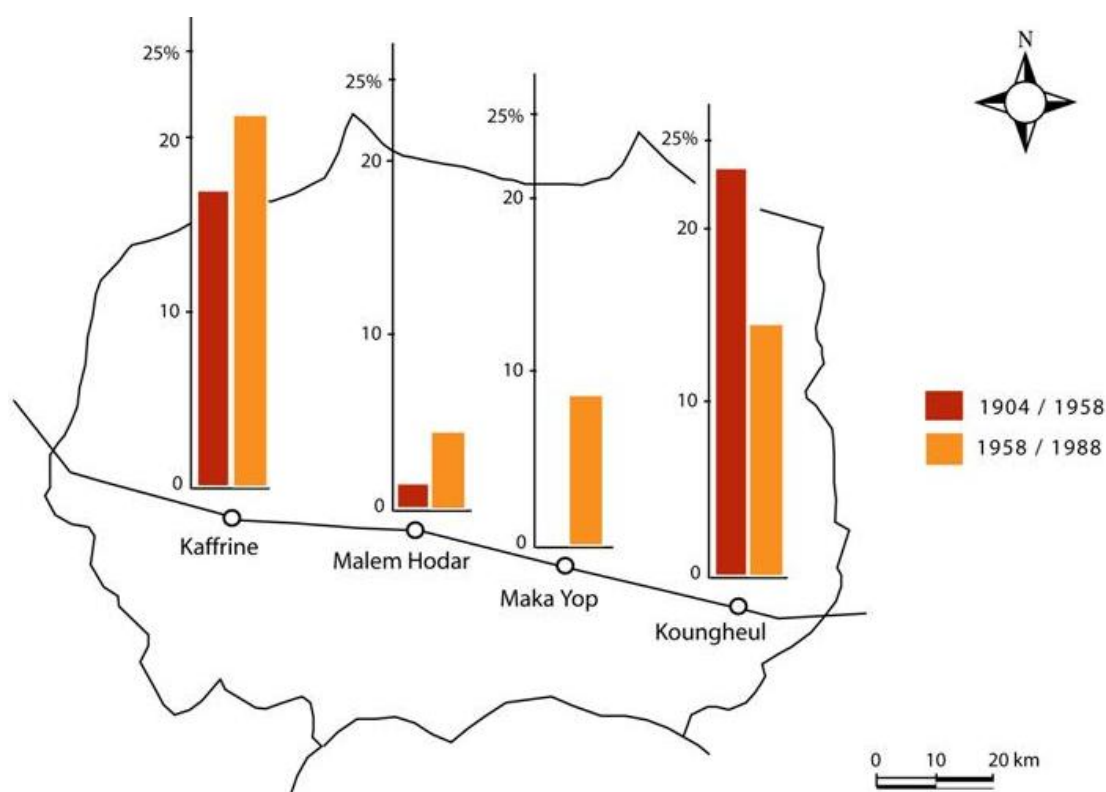
A la fin de la période coloniale, Kaffrine et Koungheul ont surtout profité des décisions politiques les érigeant en pôles administratifs, commerciaux et industriels que leur prédestinait leur situation géographique dans le bassin arachidier. A la veille de l'indépendance, elles regroupaient déjà plus de 60% de la population des 4 Escales du bassin arachidier oriental

²² Cf. Service de la Statistique et de la Documentation (1958) Répertoire des villages 1958, p 6.

II: L'affirmation démographique de Kaffrine au sein d'un environnement rural en crise (de l'indépendance aux années 1980)

L'indépendance constitue à la fois un tournant politique et démographique, tout au moins pour les Escales avec une reprise d'ensemble de la croissance démographique. Seulement, celle-ci reste encore liée à la période coloniale. D'une manière générale, aux plus grandes agglomérations de cette ère correspondent les taux d'accroissement les plus importants de la nouvelle page historique du Sénégal (Cf. Figure 2).

Figure 2 : Taus d'accroissement moyen annuel de la population des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental en 1904/1958 et 1958/1988.



Pour cerner cette évolution, nous avons dû faire des regroupements en confrontant entre elles les données souvent différentes voire contradictoires de sources assez importantes²³. Nous

²³ Cf. Atlas du Sénégal, Jeune Afrique, Paris, 1983, pp.12-43 ; -BALDE et alter (1975) Le village de Maka Yop, Dakar, 1975, p.4 ; -BCEOM, Ville de Kougheul : monographie, Paris, 1974 ; -BECKER C.) -MARTIN V. op.cit.1976 ; -Bureau Régional de Kaolack (Dir.stat), Répertoire de villages, Kaolack s.d ; -CROS C.(1960), Les migrations rurales vers la zone arachidière, Dakar, p.9 ; -DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Dakar 1972 ; -DAT, extrait de la base de données informatisée, Dakar 1987 ; -Metge (R) peuplement du Sénégal, Tome I, Dakar 1966, Annexe I, IV ; -Service de la statistique.et de la documentation, .Répertoire des villages du Sénégal, Saint-Louis 1958, pp 48-50 ; -Service de la Statistique, répertoire de villages, Dakar 1964 p.6-21 ; -

n'en avons retenu cependant que celles qui constituent des séries complètes, à même de constituer des bases comparatives qui nous serviront de référence d'analyse dans ce chapitre.

Ainsi, durant la période allant de 1958 à 1988, les populations de Kaffrine et de Kounghoul sont respectivement multipliées par plus de 10 et par 5. Dans le même temps, celles de Malem Hodar et Maka Yop n'auront tout au plus que doublé. Mais la comparaison des profils révèle trois phases principales délimitées dans le temps par les années 1958, 1964, 1976 et 1988 :

- De 1958 à 1964, une timide reprise d'ensemble, par à coups à Kaffrine, s'amorce dans une période caractérisée par la mise en œuvre des politiques nationales.
- De 1964 à 1976 suit une phase d'accélération du mouvement démographique plus ou moins marquée, d'une Escalade à l'autre, dans un contexte de crise climatique.
- Et de 1976 à la fin des « années 1980 », l'émergence de l'agglomération de Kaffrine et la hiérarchisation démographique se confirment dans un environnement frappé par la persistance d'aléas naturels et les réformes économiques dans le secteur rural.

1- Reprise de croissance et nouvelles politiques nationales

L'accession à l'indépendance politique est pour les nouvelles autorités nationales l'occasion de mettre en place une stratégie pour un « autre » développement rural. Parmi les diverses décisions à caractère économique nous retiendrons celles créant l'Office de Commercialisation Agricole (OCA) chargé de la gestion et du contrôle de la filière arachidière et de l'import-export, et des CRAD auxquels revenaient les opérations nationales allant de la collecte au transport des produits agricoles, du transport et de la redistribution des biens de consommation et d'équipement aux coopératives²⁴. Dorénavant tout commerçant devait être agréé comme Opérateur Privé Stockeur (OPS) par l'OCA avant de pouvoir participer aux opérations de traite à des conditions fort contraignantes telles l'achat de graines

THIAM P. (1972) Le développement agricole dans le Département de Kaffrine, Dakar, p.24 (données en contradiction avec les autres sources) ; -VERRIERE (L. (1965), population du Sénégal, Dakar, Annexe 10.

²⁴ La population Départementale était passée de 128 300 en 1960 d'après DUBOISDUBOIS (J.P). « Les sérères et la question des Terres neuves au Sénégal » paru dans le cahier de l'ORSTOM vol.XII N°1, 1975 p.86 à 176 920 selon Metge (R) op.cit., tome 1, 1966. Annexe 1 p.58 alors que la production commercialisée d'arachides passait de 102422 tonnes lors de la campagne 1959/1960 à 161655 pendant celle de 1964/1965, selon la DAT dans son étude « trente ans de commercialisation arachidière...de 1935 à 1966/1967 » Dakar, 1968

à des points préétablis, à des jours déterminés et pour le compte de l'office contre commission...etc.

Les résultats furent conformes aux objectifs à savoir ruralisation de la spéculation par l'éviction du secteur privé et généralisation du système coopératif²⁵. Il ne restera plus que les quelques commerçants non reconvertis en coopérateurs ou peseurs dans les Escales qui venaient ainsi d'être dépossédées de leurs fonctions premières. Les plus importantes, Kaffrine et Koungheul, seront érigées en centres de groupage, de conditionnement et de traitement (décorticage) arachidières.

Entrent dans cette nouvelle approche stratégique du développement les décisions d'ordre politico-administratif tendant à rapprocher l'administration et l'encadrement rural des populations par un nouveau redécoupage territorial. Si un renforcement de la présence des services publics est notable, par contre, sur le choix des localités, la continuité de l'ordre coloniale est patente.

Kaffrine, naguère chef-lieu de la Subdivision du Saloum oriental est érigé en chef-lieu de Département du même nom, couvrant l'ancienne entité. La principale innovation est surtout son élévation au rang de commune de plein exercice. Koungheul et Malem Hodar, anciens chefs-lieux de Canton deviennent chefs-lieux d'Arrondissement et Maka Yop, un village-centre.

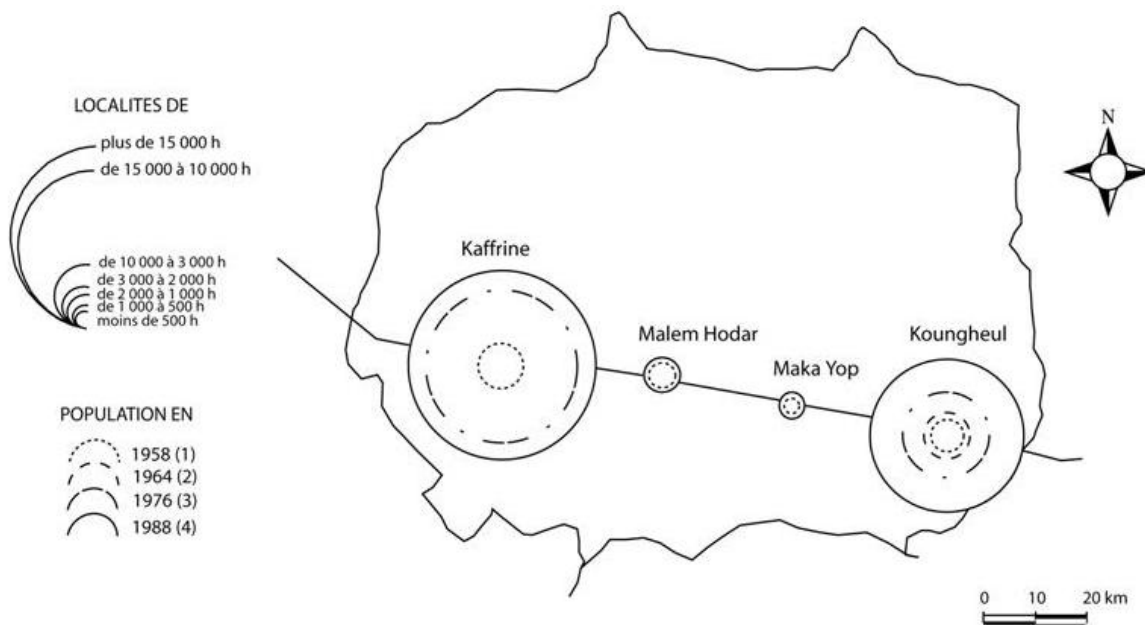
La substitution fonctionnelle, au delà de son caractère qualificatif que nous aborderons plus loin, présente des perspectives démographiques favorables. Non seulement l'afflux de fonctionnaires compense le repli commercial mais l'existence d'un marché de consommation plus stable et l'édification d'infrastructures à caractère socio-éducatif sont des facteurs attractifs pour des populations rurales ouvertes aux valeurs matérielles occidentales par un demi-siècle de colonisation. L'attachement à ces valeurs, motivation de base à l'expansion de la culture arachidière, est confirmé par la poursuite de la migration et surtout par la hausse de la productivité du paysan du bassin oriental. Le Département était accrédité dans cette période des taux d'accroissement annuel de 7,57% pour la population et de 9,6% pour la production arachidière. La faible amplitude des taux d'accroissement annuels entre 1958 et 1964

²⁵ Le village de Bamba Modou Coura est né du mouvement de migration rurale en direction des escales orientales en 1960 constaté par l'étude du CINAM/SERESA, Etude de la région arachidière, Dakar 1960

oscillant entre 4,45% et 4,91%, mis à part celui de Koungheul, est le signe d'une proportionnalité entre la taille des agglomérations à la veille de l'indépendance et leur croissance.

L'analogie entre la hiérarchie démographique et administrative nous amène à établir une certaine relation entre les deux. L'exceptionnel accroissement de la population de Koungheul s'expliquerait par le rattachement du village de colonisation agricole mouride de Bamba Modou Coura à l'Escale²⁶. (Cf. Figure 3).

Figure 3 : Evolution de la population des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988



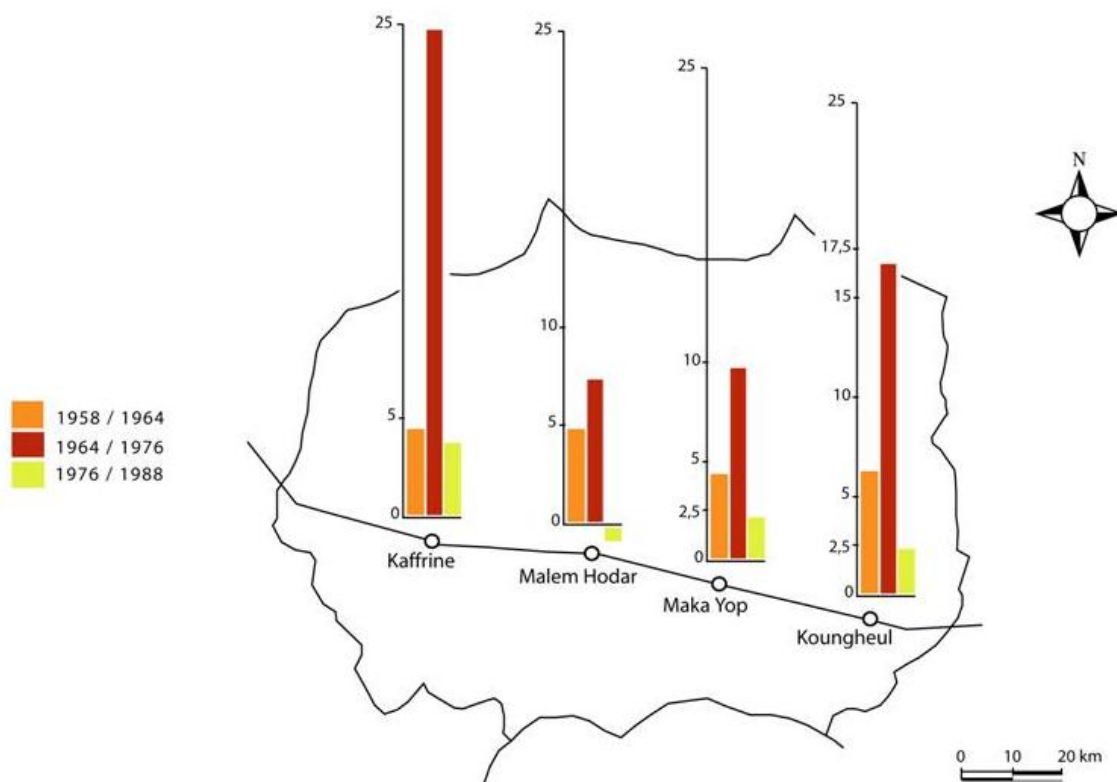
Cet apport lié à sa situation du front de colonisation avait hissé Koungheul au niveau de Kaffrine pour regrouper plus du 1/5 de la population leurs Arrondissements respectifs. Malem Hodar avec 7,53% de la population de la circonscription dont il était le chef-lieu pâtissait déjà de la proximité du chef-lieu de Département. Toutefois, il avait distancé Maka Yop le « sans grade » administratif des Escales de l'axe ferroviaire, cette dernière ne comptait que pour 0,6% dans la population de l'arrondissement de Koungheul.

²⁶ En 1965, selon Metge (R), op.cit.1966, Annexe I, p.58, les arrondissements de Malem Hodar et de Koungheul comptaient respectivement 48660 et 386000 habitants

2- Croissance démographique de Kaffrine et de Koungheul et crises des années 1970 dans le bassin arachidier.

Les excroissances remarquables bien que variables d'une localité à l'autre de la période 1964/1976 tranchent nettement d'avec les faibles écarts d'amplitude dans la tranche 1958/1964. (Cf. figure 4)

Figure 4 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.



Ces excroissances traduisent l'interruption de la stabilité démographique survenant dans un contexte marqué par deux événements d'importance. D'une part la France retire la garantie de l'écoulement de la production arachidière à un prix préférentiel à partir de la campagne 1944/1965. D'autre part le bassin est confronté à une crise climatique avec déficits hydriques et mal-répartition pluviométrique deux ans plus tard²⁷. Leur interaction entraînera une baisse substantielle du pouvoir d'achat du paysan du bassin arachidier.

²⁷ Le prix au producteur dorénavant indexé sur les cours internationaux connaît une baisse de près de 25% entre 1965 et 1977 (en passant de 22,75 F/kg à 17,25 F/kg d'après DAT op.cit.1972, p.214 et enquête personnelle. Parallèlement la production nationale d'arachides tombera de 912493 tonnes en 1965/1966 à 401000 tonnes en 1970/1971 soit une baisse de plus de 50% d'après DAT, op.cit. 1968

Les ruptures d'ordre démographique dans les Escales relèveraient-elles des bouleversements affectant leur environnement rural ? Les Escales seraient-elles privées dorénavant de fonction spéculative ?

Pour mieux cerner la question, nous allons examiner le contexte démographique dans lequel baigne l'espace de production. Si dans l'ensemble le Saloum oriental est marqué par une baisse de moitié, du taux d'accroissement de la population, il n'est plus que 3,14%, les deux Arrondissements de Kougheul et Malem Hodar traversés par l'axe ferroviaire restent encore assez dynamiques. Accrédités de taux de 5,19% et 4,34%, ils accueillent 72,1% de l'accroissement départemental soit respectivement 34,1% et 38%. Le nombre important de points d'eau qui y sont concentrés est sans doute un des atouts qui ont prévalu dans le contexte de déficit hydrique²⁸. Une analyse plus fine à l'échelle de la Communauté Rurale permet de saisir la localisation des mouvements démographiques tout au moins externes dans l'espace arachidier.

Ainsi Kaffrine la plus grande agglomération et pôle administratif du Département, est le plus sensible à la situation de crise et le bénéficiaire des mouvements de population. Par conséquent, avec un rythme annuel d'accroissement de l'ordre de 25%, sa population a presque quadruplé par un apport représentant 14% des gains enregistrés dans le Département et 36,98% de ceux de son arrondissement de tutelle. Sa capacité de polarisation explique en partie la forte ponction dont la Communauté Rurale de Malem Hodar toute proche est victime.

L'espoir qu'il a dû susciter chez le paysan est révélé par la simultanéité des premiers signes de la crise et le début de la reprise de croissance. Ainsi, dans l'Arrondissement de Malem Hodar plus du 1/7 de la population était concentré en 1975 dans les 17 villages de colonisation du Secteur Expérimental de Modernisation Agricole (SEMA) de Boulel. Il s'étend, sur les communautés Rurales du Nord de l'Escale de Kaffrine à savoir, celles Boulel, Dianké-Souf et Ndioum-Ngainthe²⁹. Ailleurs et surtout le long du rail qui ne dispose pas d'un encadrement rapproché, de semences sélectionnées suffisantes, de forage, de tractions bovines...réservées au colonat, l'évolution démographique est soumise à la disponibilité en terres arables. (Cf. Tableau 6).

²⁸ D'après Sambou (S), *physionomie de l'économie agricole du Département de Kaffrine*, Dakar 1975, p.11, le premier disposait de 237 puits et le second de 301 puits et 10 forages en 1975

²⁹ Cf. Sambou (S), *op.cit.*1975, p 15.

Tableau 6 : Evolution démographique des Communautés Rurales du bassin arachidier oriental traversées par la voie ferrée de 1965 à 1988.

Communauté Rurale	Population			T A MA	
	1965*	1976**	1986***	1965/1976	1976/1988
Kahi	-	10022	11089	-	9,9
Malem Hoddar	23217	17140	21942	2,37	2,3
Maka Yop	-	8540	18336		4,7
Koungheul	6654	21626	28942	20,45	2,8

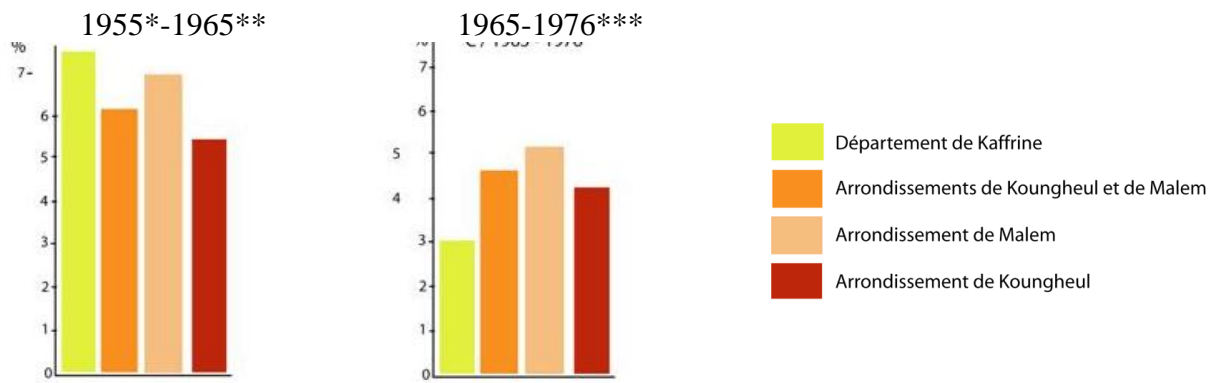
Sources : *DAT, projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Dakar, 1972 p.80 et Metge R. Population du Sénégal, T.Dakar 1966 Annexe I, P.58 ; **DAT, Extrait de la base de données informatisée, Dakar, 1997 ; ***Dir.Stat.(B.I), Répertoire de localités 1988, Dakar, s.d.

Dans ce cas, la régression démographique dans la Communauté Rurale de Malem Hodar au rythme moyen annuel 2,37% résulterait d'un redéploiement des populations rurales en direction des terres encore moins sollicitées du Nord-est (Darou Minam) et de l'Arrondissement de Koungheul. L'explosion dans la circonscription locale abritant le chef-lieu avec le taux remarquable de 20,45% découlerait, au moins sur le plan des perspectives agricoles, de l'état des forêts classées dans la Communauté Rurale de Maka Yop et de l'érection d'une seconde zone de Terres Neuves dont le peuplement débute en 1972 (Cf. Tableau 5).

Le fil conducteur de ces aires à l'évolution différenciée est un courant de migration vers l'Est, de l'Arrondissement de Malem Hodar vers celui de Koungheul et en particulier vers la Communauté Rurale du même nom. Alors que le premier perdait en 1976 plus du quart (26,17%) de sa population, le second recevait près de 1/3 de l'accroissement enregistré dans le Département, faisant passer sa part démographique de 1/5 à près du quart (24,13%). La Communauté Rurale de Koungheul, quant à elle ne recevra pas moins de 70% des gains de population de son Arrondissement pour en concentrer 18,2% en 1976. En conséquence, le nombre de villages de l'Arrondissement est passé de 263 à 321 avec hausse de 139 à 182 habitants en moyenne par village. En 1978, le ¼ des 321 villages étaient implantés dans la Communauté Rurale de Koungheul, avec en moyenne 296 habitants par établissement humain³⁰ (Cf. Graphique 3).

³⁰ Cf. Metge R. op.cit, tome 1, 1966 Annexe II, p.68 et Bureau Régional de Kaolack (D. Stat), Répertoire de villages, Kaolack, s.d.

Graphique 4 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population dans le Département de Kaffrine et les Arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop entre 1955 et 1988.



Sources: *PELISSIER P. (1978) Les paysans du Sénégal, Saint-Yriex ; **DAT (1972) Projet de schéma d'aménagement du territoire horizon 2000, Dakar & METGE R. (1966) Population du Sénégal, Tome 1, Annexe 1, Dakar ; ***DAT (1987) Extrait de la base de données informatisées, Edition du 9 novembre, Dakar ;

L'ampleur du mouvement de translation démographique du centre du bassin arachidier oriental vers la périphérie est un signe de la profondeur de la crise socio-économique dans l'espace de production. Dans un tel contexte, la vigoureuse reprise démographique dans les Escales ferroviaires caractérisée par un triplement de la population totale au rythme annuel de 18,97% fait de ces localités une alternative d'une nouvelle migration rurale. Elles sont d'autant plus porteuses d'espérances qu'elles sont quasi déconnectées de la spéculation arachidière au profit des prestations de service et des activités d'encadrement. Mais chacune d'elles présente une évolution particulière en intensité et en durée

En effet, à Kaffrine entre 1966 et 1967, début de la crise climatique, le nombre d'immigrants venant du bassin oriental avait plus que doublé le cumul des arrivées depuis 1960 d'après des statistiques fournies par Cros³¹. Cet espoir est d'autant plus grand que l'émigration vers l'Escale est l'alternative à la migration rurale pour le paysan de l'Arrondissement et en particulier des Communautés Rurales de l'axe ferroviaire sujettes à la saturation des terres due à la pression démographique³².

Pour cause, Koungheul son émule des premières années de l'indépendance, parce que situé dans un environnement plus favorable à la production, continuera de jouir de la stabilité

³¹ D'après CROS C., op.cit.1968, p 58 le nombre des arrivées entre 1960 et 1965 s'élevait à 173, soit autant qu'au cours de la seule année 1966. Il atteindra en 1967 le chiffre de 271

³² D'après le Bureau Régional de Kaolack (D. Stat.) op.cit.s.d. en 1976, l'Arrondissement comptait 224 villages peuplés en moyenne de 319 habitants. Par contre, en 1964 de 159 villages de 325 habitants en moyenne par village

démographique jusqu'à la péjoration de la crise climatique de 1970. Ainsi, sa population ne sera accrue que de 138 individus dans les 6 premières années contre 5238 dans les 8 autres.

Bien que distancé, il n'en gardera pas pour autant sa place de seconde agglomération du Département mais la première de son Arrondissement et de sa Communauté Rurale. En 1976, sa population représentait respectivement 13,96% contre 7,27 % en 1964 et 37,16% de celles des circonscriptions.

Même écrasés par le poids des deux « géants » Malem Hodar et Maka Yop n'en profitent pas moins des flux d'immigration. Ce dernier, tire parti de l'exploitation forestière assez lucrative dont il est le siège à partir de 1966 et de son forage, le seul de la Communauté Rurale. Au contraire, Malem Hodar qui, bien que disposant d'une fonction administrative est peu créatrice d'activités.

3- L'affirmation de Kaffrine dans les « années 1980 »

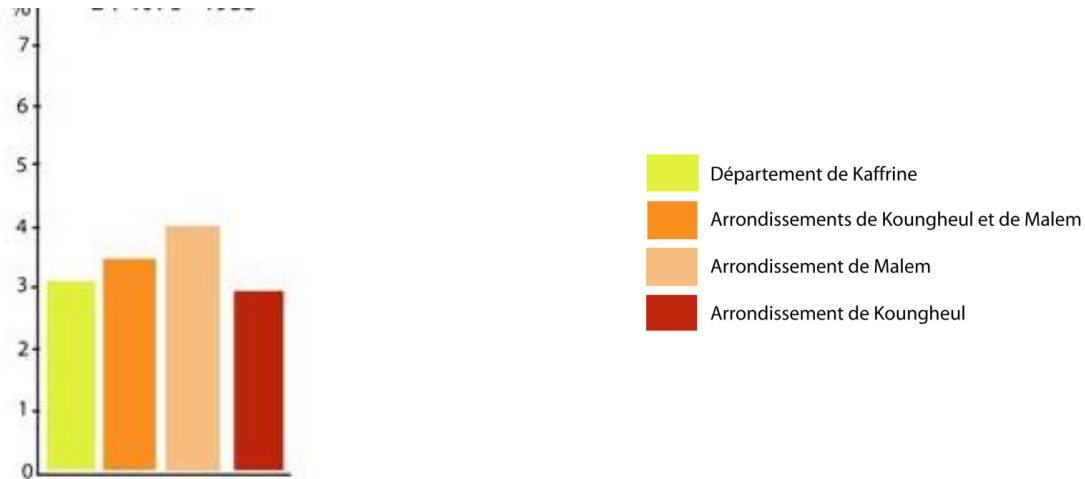
La persistance de la crise est particulièrement accentuée dans la seconde moitié des années 70. De surcroît, l'Etat initie au cours de la décennie 1980-1990 la libéralisation de l'économie agricole y compris surtout de la filière arachidière. Ces événements vont constituer la toile de fond peu reluisante de l'évolution démographique dans le bassin arachidier. Le tableau synoptique reflète le malaise du monde rural évoqué plus haut. Les mêmes causes générant les mêmes effets, il révèle un bassin arachidier oriental moins polarisateur que d'habitude et une recrudescence des mouvements de transfert de la région centrée sur l'axe ferroviaire vers la périphérie.

La stagnation du taux d'accroissement du Département de Kaffrine de 1976 à 1968 est significative du bouleversement dans la hiérarchie de valeur des indicateurs démographiques. La fourchette définie par les limites de variation du taux d'accroissement naturel moyen du Sénégal traduirait une prééminence du croît naturel sur le solde migratoire obéré par l'interaction simultanée du tassement du flux de peuplement et de la naissance d'un mouvement d'émigration, favorisés par la crise socio-économique.

Le second centre d'intérêt est l'intensité des mouvements démographiques à l'intérieur du Département, en particulier dans l'Arrondissement de Koungheul. En effet, l'évolution de la population dans cette circonscription est doublement significative des mouvements internes dans le bassin oriental. D'une part située à la périphérie, elle attire par la disponibilité en

terres cultivables, tant les populations extérieures qu'intérieures du bassin oriental (Cf. Graphique 5).

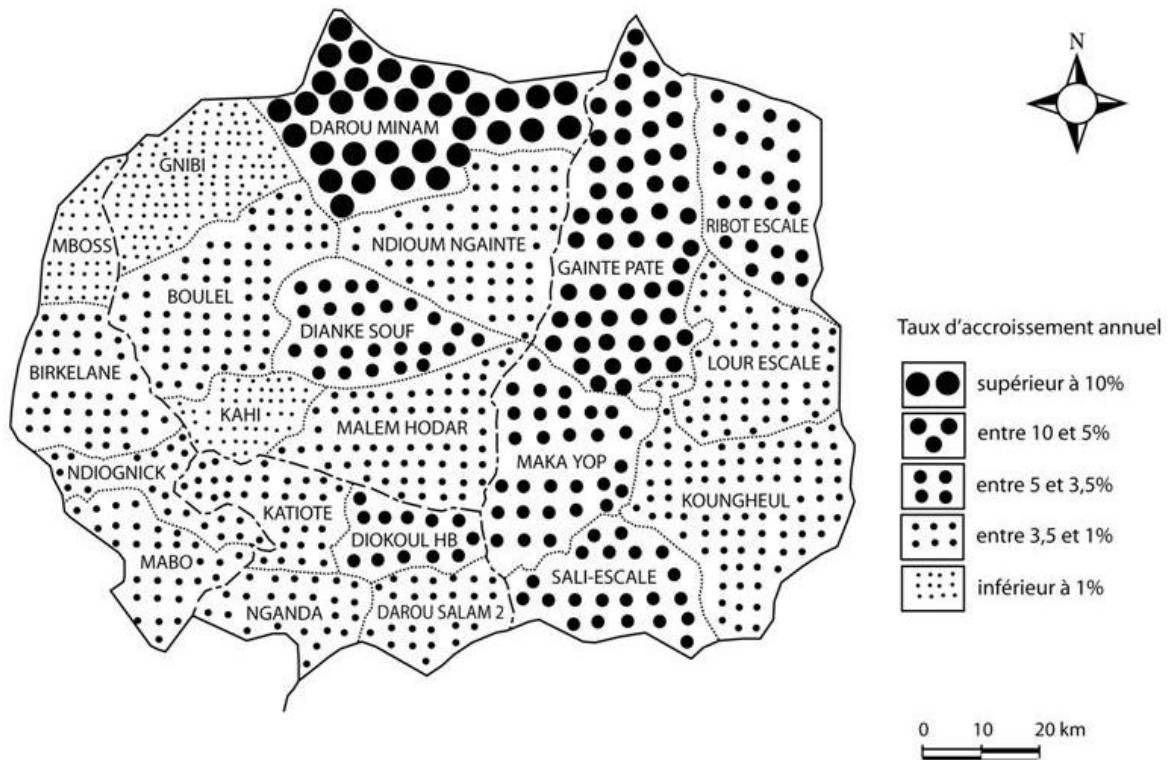
Graphique 5 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population dans le Département de Kaffrine et les Arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop entre 1976* et 1988.**



Sources: *DAT (1987) Extrait de la base de données informatisées, Edition du 9 novembre, Dakar ; **DAT (s. d.) Répertoire des localités 1988, Dakar.

Son accroissement est supérieur en valeur absolue et relative à celui du Département. Au sein de la circonscription, apparaît un net transfert du peuplement de l'axe ferroviaire vers le nord-est où la pression sur l'espace est encore moins intense, les terres Neuves en sont les témoins. L'accroissement y atteint de 50% à 100% de la population en 1976 notamment dans les Communautés Rurales de Lour-Escale et de Gainte Pâté avec des taux annuels de 3,1% et 9,10%. D'autre part, dans l'aire de polarisation de l'axe ferroviaire, la Communauté Rurale de Maka Yop, en offrant une alternative à la culture arachidière, attire une population rurale en quête de moyens de survie. Cette alternative est l'exploitation forestière et le développement de la culture du coton. Ce même schéma d'évolution de la répartition spatiale s'applique à l'Arrondissement de Malem Hodar avec cependant plus d'ampleur. (Cf. Figure 7).

Figure 5 : Evolution de la population des Communautés Rurales du Département de Kaffrine de 1976 à 1988.



Sources : BNR (1982) Recensement général de la population et de l'habitat 1976 ; DPS (1976) Répertoire des localités 1988. Auteur : Ibrahima Sylla

L'Arrondissement du fait de sa situation centrale dans le bassin oriental, est plus sujet à la pression démographique sur des terres plus éprouvées. A la régression dans la Communauté Rurale de Malem Hodar s'oppose l'accroissement substantiel dans la Communauté Rurale du Nord- principalement de Darou Minam et de Dianké-Souf, où la pression sur les terres est encore acceptable. En effet, à superficies comparables, elles sont 2 à 3 fois moins peuplées. La légère augmentation notée dans la subdivision locale de KAH I devrait résulter de sa situation de proche hinterland de Kaffrine. Le contexte d'une crise de plus en plus profonde du monde rural poussant certainement le paysan à tenter une activité de reconversion a profité de cette dernière. Un gain démographique global supérieur à sa population de 1976 fait de Kaffrine la principale agglomération du bassin arachidier oriental. Il comptabilise en 1980 17,4% et 5,2% des gains de population de sa sous-préfecture et de son Département.

Koungheul, qui jusqu'alors semblait pouvoir soutenir la concurrence, est virtuellement dépassé. Ses gains ne représentent dans cette période que les 6/10 de ceux de son émule. La forte baisse de son accroissement démographique s'explique notamment par la réorientation

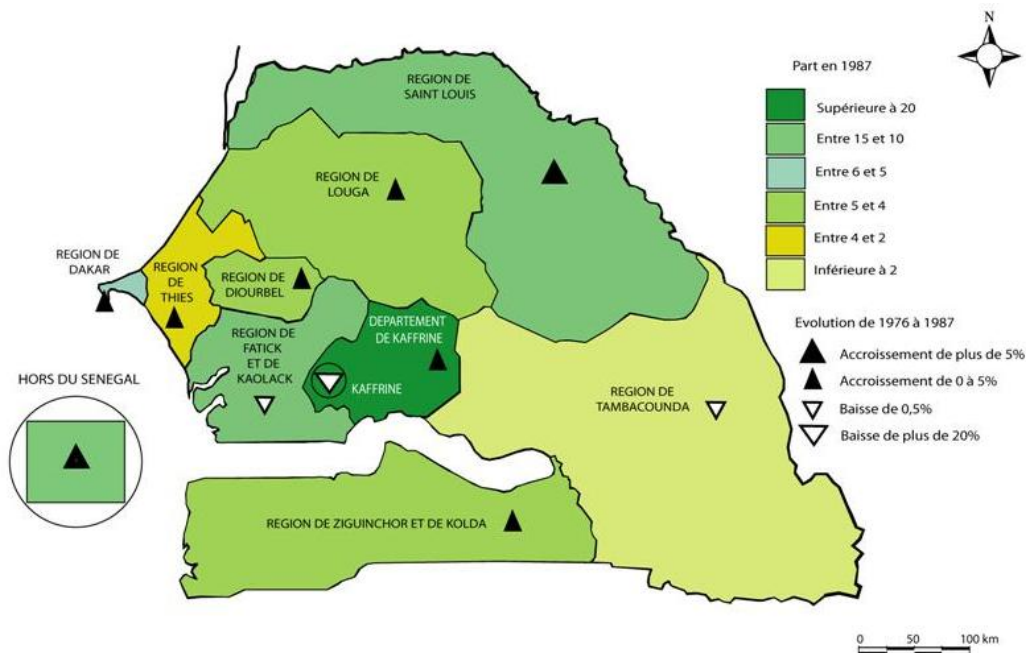
des flux migratoires vers les zones hors de l'axe ferroviaire où la pression sur les terres agricoles devient de plus en plus forte et en l'occurrence autour des Escales. Par contre, l'aggravation de la crise climatique et socio-économique a été plus favorable à Kaffrine, où le paysan espère trouver dans la stabilité du marché de consommation en denrées et biens, une activité rémunératrice. Ainsi, la polarisation démographique dépasse le cadre du bassin arachidier oriental et occidental pour englober l'ensemble des régions du Sénégal, voire la sous-région ouest-africaine.

Pour cerner la question des flux migratoires et en particulier d'immigration, nous avons travaillé sur la base des recensements de 1976 et de l'enquête démographique que nous avons réalisée en 1987. Les premiers nous ont permis de déterminer l'intensité et la tendance d'évolution des flux.

il faut noter tout d'abord, la tendance de la dynamique démographique interne à se diluer dans le rôle attractif Kaffrine. De 40% en 1976 les natifs sont passés à 20% de la population en 1987. La réduction du noyau originel découle-t-elle d'une forte baisse du croit naturel ou d'une évolution positive du solde migratoire ? Dans un tel cas est-ce dû à une importante émigration où à un afflux substantiel de migrants ? L'absence d'éléments statistiques cohérents sur les mouvements démographiques dans les publications du Bureau National du Recensement ne permet pas de donner une réponse quantifiée.

Néanmoins, n'ayant aucune information sur des évènements pouvant influencer considérablement sur la natalité et la mortalité, nous avons exclu le croit naturel comme facteur déterminant. Au vu des taux d'accroissement enregistrés et le contexte dans lequel évolue l'environnement rural, l'immigration vectrice de la hausse du solde migratoire nous paraît fort vraisemblable même si l'appel des grandes métropoles demeure réel. Trois traits caractérisent la polarisation de Kaffrine : tendance à la baisse de son attrait sur la population régionale, celle à la hausse sur l'étranger et la dualité des régions émettrices. La population originaire du Département a progressé de 4% pour égaler celle de la ville soit 1/5 de la population. Par contre, dans l'ex Sine-Saloum, le Département de Kaffrine exclu, elle a connu une baisse de près de 2% entre 1976 et 1987. Cette tendance devrait se confirmer avec l'attrait des villes de l'ouest dont en particulier Dakar. (cf. Figure 6).

Figure 6 : La distribution des origines de la population de Kaffrine en 1976 et 1987



Sources : * BNR (1982) Recensement de la population du Sénégal. Résultats définitifs corrigés, Dakar ; SAKHO P (1987) Enquêtes ménages à Kaffrine. Auteur : Ibrahima Sylla

La seconde aire émettrice de flux est l'étranger dont les originaires sont passés entre 1976 et 1987 de 5,4 % à plus de 1/10 de la population. Ceux-ci viennent principalement des pays limitrophes (la Mauritanie, la Guinée et le Mali) suite la sédentarisation après les indépendances. Les régions de Kaolack et Fatick ainsi que les pays voisins ont vu leur part passer de 37,2% à 45,6% de la population de la localité entre 1976 et 1987. Mais le Département de Kaffrine excepté, leur part est passée de 4/5 à 2/3 ; ceci montre non seulement la vitalité du mouvement de l'environnement rural proche vers l'Escale mais également la progression des originaires des autres régions du Sénégal passés de 1/5 à 1/3 de la population. Ils partent de deux aires géographiques, celle de l'Ouest et du Nord regroupe les Régions de Dakar et de Saint-Louis. Elles ont surtout alimenté les courants de colonisation agricole coloniale de migrants ruraux durant les périodes climatiques et de couverture administrative. En 1987, elle représentait 27,9% soit un accroissement de 11,8% depuis 1976.

La seconde aire à faible degré de polarisation est celle de l'Est et du Sud correspondant aux régions de Tambacounda, Ziguinchor et Kolda. Sa contribution, 5,9% contre 3,3% en 1976 et 1987 est imputable à plusieurs facteurs dont l'enclavement caractéristique des régions périphériques, la faiblesse démographique notamment de la région de Tambacounda, les spécificités socioculturelles.

III : Cosmopolitisme et hiérarchisation

Des origines à nos jours, l'évolution démographique des Escales a été et demeure étroitement liée aux mouvements migratoires internes, surtout d'origine rurale. Cependant, les motivations ont varié au fil de l'histoire, influant sur la nature des Escales réceptrices des flux.

Durant la période coloniale l'Escale était encore généralement une agglomération rurale où l'essentiel de sa population s'adonnait à la production arachidière. Sa principale source d'attraction était l'implantation commerciale sur l'axe d'évacuation. Seule Kaffrine, avec ses infrastructures de conditionnement et de service évoluait, visiblement vers le statut d'agglomération semi-urbaine avec la diversification des activités et surtout le développement de celles non agricoles.

Après l'accession à la souveraineté internationale, la ruralisation de la spéculation sur les produits agricoles, le déploiement de l'administration territoriale, la démultiplication des démembrements de l'état et les crises dans le monde rural ont fait évoluer les motivations. Les Escales attirent alors une importante masse de ruraux en quête d'activité de reconversion pour sa survie. Les pôles administratifs et commerciaux sont des cibles privilégiés.

Mais la persistance de la crise n'épargne pas les Escales. Elles sont non seulement tributaires des revenus des paysans mais aussi touchées par la politique de redressement avec notamment un renchérissement du coût des produits et biens de consommation. Dans ce contexte, si les flux d'immigration n'ont pas tari à la fin des années 70 et au début des années 80, ils sont compensés par un mouvement de départs en direction des métropoles où les possibilités sont à priori plus grandes. Partant, le sex-ratio, naguère favorable aux hommes est inversé³³.

Pour définir les agglomérations que constituent les Escales actuelles, nous allons tenter de répondre à deux questions. Les migrations ont-elles eu un impact sur les structures des populations ? La hiérarchie démographique correspond-elle à celle des indicateurs socio-économiques ?

³³ En 1973 à Koungheul, la population était masculine à 50,8% selon BCEOM, Programme de logement pour six capitales régionales et pour 9 centres secondaires...1974, Paris, P.28. Mais à partir de 1976, le sex-ratio était partout à dominante féminine. Il était évalué à 51,3% à Koungheul, 51,2% à Kaffrine et 51,5% à Maka Yop , .selon les statistiques tirés de BKR (d.s), op.cit.s.d et.BNR, Recensement administratif, 1987

1- Migrations et cosmopolitisme

L'ampleur du phénomène migratoire et l'éventail des aires émettrices sont attestés par un cosmopolitisme plus ou moins accentué d'une Escale à l'autre et ce, suivant la taille démographique.

Tout de même, des caractères communs à l'ensemble se dégagent. La forte présence wolof variant du ¼ aux 2/3 de la population des Escales est liée d'une part au peuplement du milieu d'accueil qui remonte à l'histoire des royaumes agricoles du Saloum Oriental. Celui-ci en effet, est essentiellement alimenté par le bassin originel englobant l'aire de peuplement wolof s'étendant du Walo au Baol passant par le Djolof, le Kajor, d'où le nom évocateur de bassin arachidier oriental. Dans les années 60, les wolofs constituaient près de 80% de la population du bassin soit 77,2% de celle de l'Arrondissement de Koungheul mais 96,7% de celle de l'Arrondissement de Malem Hodar³⁴. Le léger décalage est certainement imputable à un phénomène d'émigration des producteurs dans le bassin oriental³⁵. Celui-ci est plus marqué à Maka Yop resté un village de production où, face à la dégradation des conditions climatiques et économiques, le peuplement original Wolof est grevé par des départs importants.

Le groupe Hal Pulaar, entre 15 et 20% en moyenne dans les Escales, constitue la grande majorité de la population du village-centre de Maka Yop où il représente 64%. Mais là c'est plutôt la branche ethnique des Fulbé de la Guinée qui y est majoritaire. Elle y est en effet attirée par l'exploitation forestière. Par contre, dans les deux premières agglomérations, les Peul du Ferlo se sont sédentarisés à la suite de la crise climatique, fixés par les points d'eau permanents (forages) et par l'existence d'un marché de consommation.

Les wolofs et Hal pulaaren constituent dans les Escales plus de 50% de la population. Ils passent de 60% à quelques 90% à Maka Yop. Les autres groupes se partagent les 10 à 40% de la population dans les rapports variant d'une Escale à l'autre. De ces minorités se détachent les Sérères de l'ordre de 10% dans les deux grandes agglomérations. Ils sont en général des descendants de des générations des sujets déplacés dans le cadre de la première opération Terres Neuves des années 1960.

³⁴ Cf. CINAM/SERESA, Etude de la région arachidière, 1960 ; Dakar, tome 2- CROS (C), op.cit., 1968, Dakar, pp 17-18

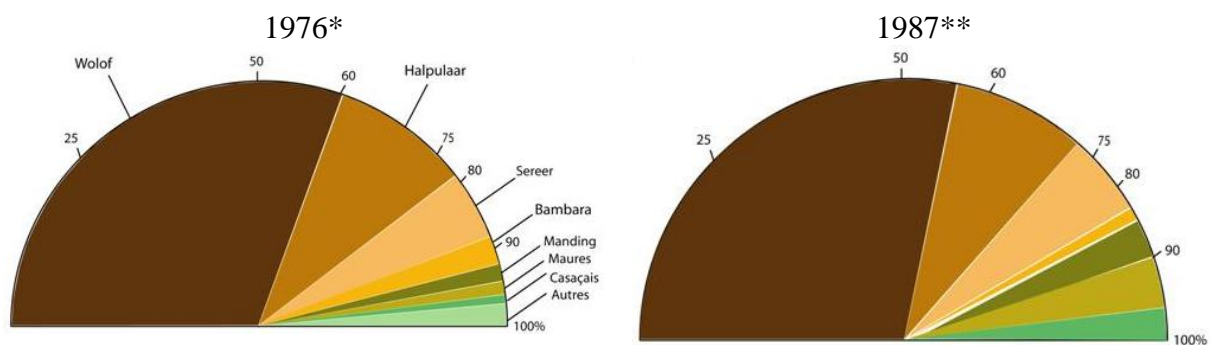
³⁵ D'après CROS C. op.cit.1968 Dakar p.58 les 2/3 des migrants de Kaffrine prenaient la direction de la zone rurale et 63% celle du bassin arachidier oriental en 1967

Koungheul garde un cachet particulier à travers le maintien d'une population de souche assez importante qui la relie à ses origines. En effet, après le groupe Wolof, vient celui des Mandingue (20%) et en particulier Socé. Bien qu'assimilée aux Wolof, cette frange de la population joue un rôle politique non négligeable dans un clan, celui des Kamara. Une certaine similitude de situation caractérise Kaffrine où les descendants des Ndawkunda, l'ancienne aristocratie mènent une intense lutte aux immigrés pour le contrôle politique de la ville.

Viennent les autres minorités telles les Bambara arrivés à l'époque du Dakar-Niger, les Maures spécialisés dans le commerce de détail et aussi dans la contrebande³⁶. Les Casamançais, dont une partie est constituée par des fonctionnaires et une autre par des saisonniers sédentarisés, sont surtout originaires de la région de Kolda.

Dans l'ensemble, il s'établit un certain parallélisme entre la taille des agglomérations et la diversité socioculturelle. A Kaffrine par exemple, à la fin des années 80, les grands groupes dominants de 1976 sont sujets à une légère baisse de leur représentativité. Les Wolof sont passés de 60% à 55,9%, les Hal Pulaar de 20% à 16,2% et les Bambaras de quelques 5 à 1,5%. (Cf. Graphique 6)

Graphique 6 : répartition ethnique de la population de Kaffrine en 1976 et 1987



Sources: *BNR (1982) Recensement de la population 1976. Résultats définitifs corrigés, Dakar ;
** SAKHO P. (1987) Enquêtes ménages Kaffrine, Aout-septembre

La tendance à l'uniformisation, quoique encore timide, n'est-il pas un signe de passage du statut semi-urbain à celui d'agglomération urbaine ? Traduirait-elle un recul de la prépondérance des activités rurales sur les autres secteurs ? Ce recul est compensé par

³⁶ D'après la douane de Koungheul, ils sont actifs tant dans le commerce que le passage de la frontière avec leurs troupeaux d'ânes et de chameaux.

l'accroissement notable des groupes spécialisés dans le commerce, en l'occurrence les Maures et les Soninké évalués en 1987 à respectivement 7,3% et 5,9% de la population.³⁷.

1- La tertiatisation et le sous-emploi

La recomposition ethnique qui s'opère, par la spécialisation de certains groupes, particulièrement dans les grandes Escales, se traduit dans la structure socioprofessionnelle. A défaut de données statistiques synchrones, l'analyse s'appuie sur les résultats d'un sondage effectué à Koungheul par le BCEOM en 1973 et l'enquête ménages menées dans le cadre de la thèse à Kaffrine en 1987³⁸.

Tableau 7 : Répartitions par catégories professionnelles de la population active de Koungheul en 1973 et de Kaffrine en 1987

Catégories	Koungheul (1973)* (%)	Kaffrine (1987)** (%)
Agriculteurs	49	26,2
Commerçants	17	26,2
Artisans	12	10,9
Salariés de l'Etat	11	16,9
Transport	2	7,7
Divers	9	6,1
Sans professions	-	6,1
Ensemble	100	100

Sources : *BCEOM, programme de logement pour six capitale régionales et 9 autres centres secondaires... ; 1974, Paris, p.49 ; **Enquête personnelle réalisée en Aout-Septembre 1987 à Kaffrine.

La répartition à Koungheul intervient dans une période de migrations rurales tournées plus vers la recherche de nouvelles terres à l'Est du bassin que vers des activités nouvelles de reconversion. Ainsi, près de la moitié de la population active de la localité est agricole. Cependant, Koungheul est plutôt une résidence principale pour la population qui, en hivernage, regagne les terres neuves jusqu'après les récoltes. La fraction restée dans l'Escale

³⁷ Les statistiques de 1987 sont les résultats d'un sondage personnel effectué à Kaffrine en aout-septembre 1987.

³⁸ Le premier fut réalisé dans le cadre de l'Etude d'un programme de logement, op.cit., 1974 et l'enquête ménages réalisée dans le cadre de la thèse,, se reporter à la méthodologie.

est plus portée vers les productions vivrières tels le mil, le maïs...etc Avec les difficultés dans l'espace de production, la part de cette population devrait s'atténuer pour gonfler les autres secteurs comme c'est le cas à Kaffrine, mais certainement dans des proportions moindres. En effet, dans cette dernière localité, la fonction agricole principale est de plus en plus le fait des agents de l'Etat en retraite. Ils immobilisent dans les terres neuves du Nord, leurs indemnités dans l'acquisition de moyens de productions agricoles. Après les grands producteurs mourides des années 50 et 60 nous assistons à la naissance d'un nouveau type d'entreprenariat agricole. Elle serait fort à encourager dans le cadre favorable du désengagement de l'Etat de l'économie rurale.

Les données révèlent aussi l'un des échecs les plus patents de l'aménagement de l'espace régional, à savoir l'inexistence d'unités de transformation dans des Escales implantées au cœur de la plus dynamique aire de production arachidière du Sénégal³⁹. Les unités de décorticage de l'ex-OCA ont été fermées et celle d'égrenage de coton transférée à Kahone, pratiquement à la limite sud de l'aire d'approvisionnement en matières premières.

Pour la consommation locale, l'installation d'une huilerie et d'une usine de transformation textile aurait au moins contribué non seulement à la revitalisation socio-économique des Escales orientales, mais minoré les coûts de transport des matières premières et de redistribution de produits finis, composantes de la détermination des prix au consommateur. Cette absence du secteur secondaire profite au tertiaire. Son développement est favorisé par le rôle des Escales de Kaffrine et de Koungheul dans la contrebande des marchandises frauduleuses en provenance de la Gambie. A Koungheul en 1970, une étude y évaluait à 40% le commerce illicite⁴⁰. Le commerce cohabite avec un artisanat de service au sein du secteur informel, refuge des immigrants récents.

La décentralisation administrative instaurée au lendemain de l'accession à l'indépendance est un autre facteur qui fait sentir les effets sur la répartition socioprofessionnelle. Un habitant actif sur 10 au moins dans les Escales est un salarié de l'Etat. L'essentiel de cette population de fonctionnaires est employé dans l'enseignement public, structures d'encadrement rural et

³⁹ Cf. DUBOIS J.P. (1975) les sères et la question des Terres Neuves au Sénégal in cahier de l'ORSTOM, p.84. Selon l'auteur la productivité était en 1971/1972 de 1130 kg d'arachide/rural dans le Département de Kaffrine contre 850 en moyenne dans l'ensemble du bassin et seulement 350 dans la région de Fatick.

⁴⁰ Cf. DIALLO (I), les migrations frontalières- Enquêtes en milieu rural Sénagambien (1970-1971), 1972, Dakar, p.100

l'administration dans les années 1970. Ces trois domaines réunis occupaient 55,70% des fonctionnaires de Kaffrine et 64,75% à Kougheul⁴¹. Kougheul devrait à l'avenir se hisser au niveau de Kaffrine avec les projets de développement tel celui de la réhabilitation de la voie ferrée, de gestion des réseaux de distribution d'eau et d'électricité par la SONEES et la SENELEC. Son érection en Commune devrait aussi être à l'origine d'un accroissement du personnel de gestion municipale.

Un autre secteur qui devrait dans l'avenir connaître un essor est celui du transport. Une certaine tendance à la reconversion des grands producteurs arachidiers dans le camionnage tertiaire est sensible, surtout à Kougheul. Le développement des secteurs tertiaire et quaternaire a fait entrer Kaffrine dans la strate des agglomérations urbaines. La majorité active est aujourd'hui tournée vers des activités non agricoles. Kougheul, avec l'équilibre activités agricoles/activités non agricoles, devrait passer de la strate semi-urbaine à la strate urbaine, si se réalisaient les divers projets d'amélioration de l'environnement,.

Le solde migratoire en tout temps excédentaire, principal facteur de hiérarchisation est également synonyme d'un gonflement de la tranche des actifs potentiels attirés par une hypothétique occupation rémunérée. Mais la faiblesse des capacités de résorption offertes par les localités, débouche sur le développement de l'informel et des sans-travail.

Tableau 8 : Répartition de population par grandes classes d'âge à Kaffrine et à Maka yop en 1976 et 1987

Classe d'âge	Population relative en 1976		Population relative en 1987***	
	Kaffrine*	Maka yop**	Kaffrine	Maka Yop
0-14 ans	41,1	35	41,1	51,5
15-54 ans	55,1	62	55,2	48,5
65 et plus	3,7	3	3,7	-

Sources : * B.N.R. Recensement de population 1976, Dakar ; **Baldé et alter, village de Maka Yop-monographie ; ***Enquête personnelles, Kaffrine, 1987

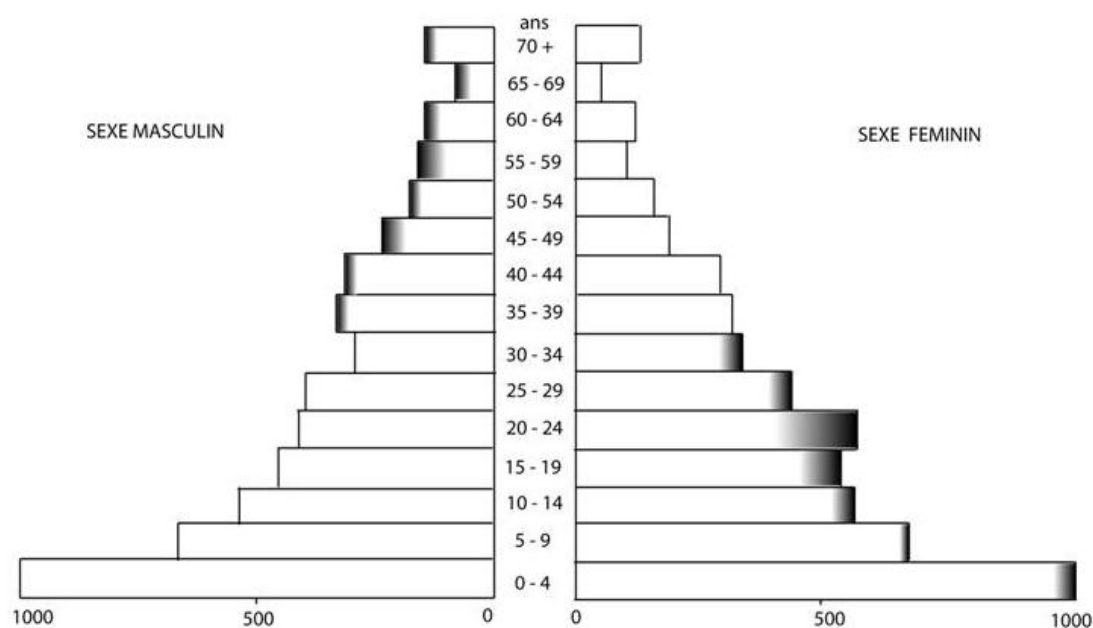
Ainsi à Maka Yop, l'inversion du rapport d'effectifs des deux classes d'âge 0-1 et 15-64 en faveur de la première entre 1976 et 1987 confirme le déclin économique et démographique de la localité. Les deux activités, essentiellement rurales, ne répondent plus à l'attente des

⁴¹ D'après le SOABI, la ville de Kaffrine, 1977 Paris, p.33, sur les 456 fonctionnaires de Kaffrine les trois secteurs en employaient 254. Cf. BCEOM, ville de Kougheul : monographie, 1974, Paris, p.60 et suivantes. À Kougheul, selon les statistiques sur les 122 fonctionnaires 79 d'entre eux étaient répartis entre ces trois secteurs

habitants. En 1987, le dénombrement administratif de la sous-préfecture de Koungheul fait état d'un taux d'émigration de quelque 6% par an, d'où une dynamique démographique impulsée par le croit naturel.

A Kaffrine, le maintien d'un rapport constant entre basses classes et classes supérieures dans une phase de croissance observée, répondrait moins à un tarissement du flux d'immigrants qu'à l'existence d'un phénomène compensatoire d'émigration tendant à égaliser le solde migratoire et le croit naturel. La pyramide des âges en 1976 corrobore cette thèse. En effet, jusqu'à 30 ans, un sex-ratio favorable aux femmes s'observe. Il s'expliquerait par un taux de natalité féminine plus élevé et une tendance chez les jeunes actifs (15 à 25 ans) à aller chercher fortune ailleurs et surtout vers les grandes métropoles. Dans les tranches supérieures, les excédents masculins sur le sexe féminin attestent de l'ampleur de l'immigration jusqu'aux années 1940, pendant lesquelles l'Escale était doublée d'une fonction de production arachidière. (Cf. Figure 9)

Graphique 7 : Pyramide des âges de la population de Kaffrine en 1976



Source : BNR (1982) Recensement de la population du Sénégal. Résultats définitifs, Dakar.

L'importance de la population sénile pourrait faire penser à priori à un relèvement de l'espérance de vie de la population de l'Escale et en particulier celle de la génération des immigrants de 1920, 1940. Mais un tel fait suppose une quantification de cette fraction, avec une très faible marge d'erreur. Dans ce cas, deux impondérables devraient être résolus. D'abord le genre féminin est encline à se donner un âge supérieur à la réalité ; ensuite,

l'exactitude des dates de naissance dans cette classe souffre de l'incertitude dans les réponses. Si l'âge est un facteur, un autre est le taux élevé d'analphabétisme. En 1973, la BCEOM avançait un taux de 70,1% à Koungheul⁴². Selon la même source, moins du 1/3 de la population-cible était instruit, soient 12,5% de scolarisés et 15,9% ayant suivi une instruction islamique et/ou arabe. La faiblesse du niveau d'infrastructures ne milite pas en faveur d'une évolution positive et surtout rapide de cette situation. Cependant, Koungheul est mieux loti que Maka Yop où le taux de scolarisation en 1978 n'était que 10,16%⁴³. Par contre, à Kaffrine, 50,5% sont analphabètes, 37,6% scolarisés et 11% instruits dans l'enseignement coranique arabe en 1987⁴⁴.

Ces situations fort contrastées mettent en relief la relation entre le niveau d'urbanisation et les deux principaux facteurs de l'instruction, à savoir l'intérêt des populations pour l'école et l'infrastructure d'accueil. Finalement, l'étude de l'évolution globale et locale des populations et de leurs structures permet de retenir deux conclusions : D'une part, Kaffrine émerge de l'environnement du bassin arachidier oriental en centre urbain ; d'autre part, la situation géographique des Escales dans cet espace de production et une volonté politique délibérée ont favorisé la hiérarchisation. En effet, Koungheul jouissant de sa localisation au front de la zone de colonisation et à proximité de la Gambie et, de son statut de sous-préfecture communalisée est en passe d'intégrer la strate urbaine. Malem Hodar polarisé par Kaffrine ne dispose pas encore aujourd'hui des moyens en mesure de le faire sortir de son état de centre semi-urbain. Maka Yop, de plus en plus marginalisé, est retombé dans son statut initial de centre rural.

3. L'épilogue du processus de hiérarchisation à la fin des années 1980

La hiérarchie démographique au Saloum oriental à la fin des années 1980 est marquée par la macrocéphalie. Kaffrine regroupe à elle seule plus de 50% de la population totale ; elle concentre avec Koungheul plus de 90% de cette population. Les deux autres se partagent ainsi moins de 10%. Kaffrine apparaît comme la véritable « métropole » du Saloum oriental. Elle est 1,6 fois plus peuplée que Koungheul, mais 8 fois plus que Malem Hodar et 132 fois plus que Maka Yop. Avec un peu plus du 1/3 de la population cumulée des Escales, Koungheul est

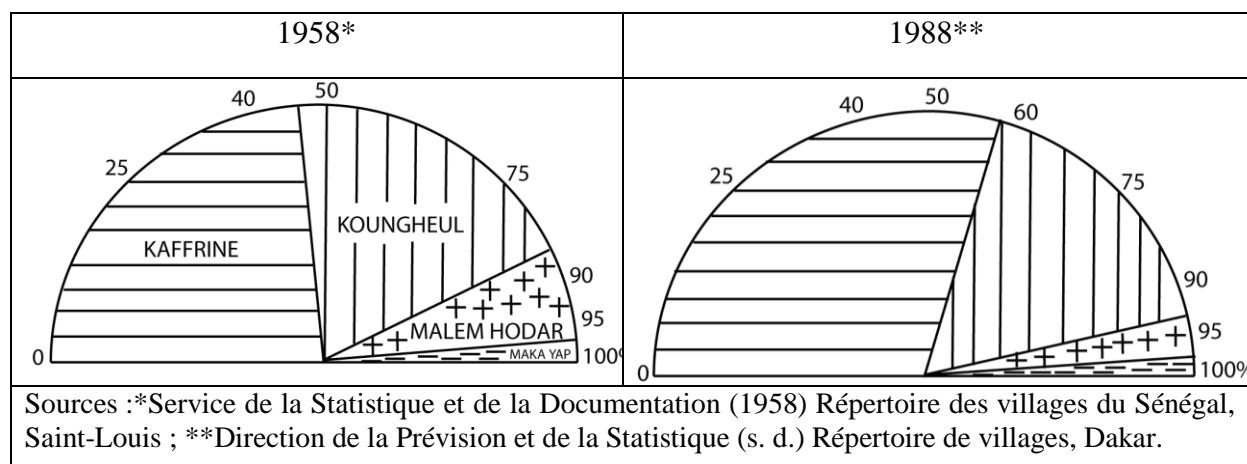
⁴² BCEOM, op.cit.1974, Paris, p.35

⁴³ Statistique fournie par la sous-préfecture de Koungheul, 1987

⁴⁴ Ces chiffres sont tirés des résultats de notre enquête menée à Kaffrine en aout-septembre 1987

environ 6 fois plus peuplée que Malem Hodar et plus de 16 fois plus que Maka Yop (cf. Graphique 8).

Graphique 8 : Poids démographique des Escales en 1958 et 1988.

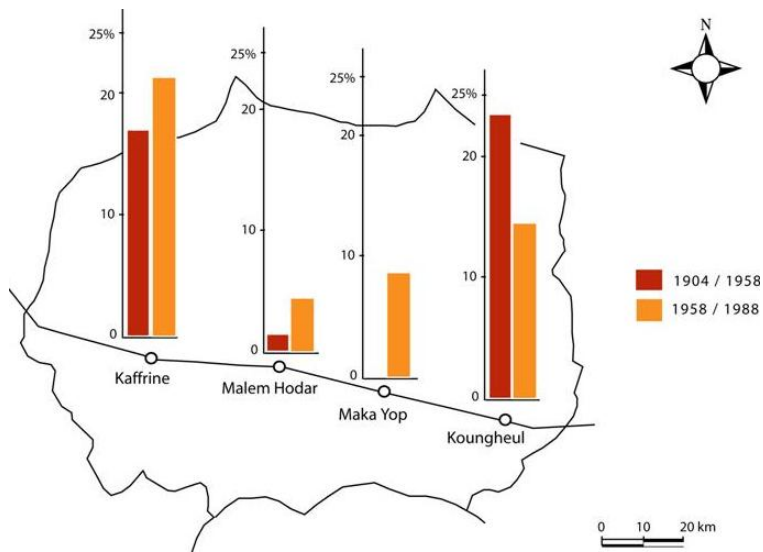


Ces chiffres comparés aux résultats des dénombrements coloniaux de 1904 au Sine-Saloum (notamment celui du Gouverneur Lefilliatre) donnent un aperçu sur l'évolution globale. La population de Kaffrine a été multipliée par 75 avec un taux d'accroissement moyen annuel de 88,1%, celle de Kougheul par 72,2 au rythme de 84,3% d'accroissement l'an.

Par contre, celle de Malem Hodar n'a été que triplée (3,6) suivant un accroissement de 3,8% d'une année à l'autre, en 84 ans d'évolution. Mais cette évolution est marquée par des variations plus ou moins importantes d'une localité à l'autre entre la période coloniale et celle de la postindépendance. Ainsi, durant la période coloniale, entre 1904 et 1958, la population de Kaffrine a été multipliée par plus de 10, en 54 ans, celle de Kougheul par 13,5, celles de Malem Hodar et de Maka Yop respectivement par moins de 2 et 3 (1). De 1958 à 1976, elles ont été multipliées respectivement par 5 ; 4,2 ; 2,5 et 2,8, en 18 ans seulement.

La comparaison des résultats enregistrés dans les deux périodes montre un dynamisme démographique variable d'une escale à l'autre. Si Kaffrine et Kougheul se sont accrus au rythme de plus de 15% par an, on peut relever une inversion des tendances d'une période à l'autre, marquée par une légère baisse à Kougheul, contrairement à toutes les autres escales. Malem et plus particulièrement Maka Yop sont accrédités d'une reprise assez remarquable de la croissance après l'indépendance. (Cf. Figure 11)

Figure 7 : Evolution des taux démographiques moyens annuels des Escales ferroviaires durant les périodes coloniale (1904/1958) et postcoloniale (1958/1988)



Conclusion

De ces considérations générales se dégage le rôle de la politique économique s'avère un moteur décisif dans la dans la dynamique des établissements humains. Cette politique repose sur deux stratégies d'aménagement du territoire, à savoir la réalisation d'axes de communication structurants et la mise en valeur agricole. Tout au cours de l'histoire des établissements humains, leur dynamique est intimement liée au degré de cohérence entre les stratégies et la vision politique. En effet, la construction de la voie ferrée dans un premier et des pistes de production introduisant le camion dans un deuxième temps dans le dessein d'optimisation le drainage des produits arachidières vers la métropole via les ports a permis l'émergence d'établissements humains dotés d'un rôle stratégique fort dans le système économique colonial., autant la surimposition de la route sur la voie ferrée et la ruralisation de la spéculation arachidière puis son étatisation après l'indépendance a quasiment plombé la dynamique des établissements humains pour leur avoir enlevé leur raison d'être.

Chapitre 3 : Les enjeux et stratégies socioéconomiques de la mise en valeur de l'espace des Escales.

Les photographies aériennes récentes des Escales ferroviaires⁴⁵ de la région centrale du Sénégal montrent des disparités plus ou moins importantes dans les aménagements et l'occupation des établissements humains. Leur comparaison met en évidence une dualité paysagique nuancée entre les couples Kougheul-Kaffrine et Malem Hodar-Maka Yop.

Le premier cité se distingue par une grande taille spatiale, la concentration de l'habitat, la netteté des plans quasi orthogonaux et par un zoning en trois secteurs : le quartier commercial et des services assez aéré avec ses grands lots carrés jouxtant au sud l'emprise de la gare ; la zone résidentielle lotie durant la période coloniale s'étendant de part et d'autre du premier à Kaffrine et l'encadrant au Sud et à l'Est à Kougheul et à forte concentration du bâti ; et, à la périphérie, les extensions spontanées moins étendues à l'organisation spatiale irrégulière.

Le second présente un tout autre paysage. Il se singularise par des dimensions spatiales réduites, un habitat dispersé autour d'un centre- l'ancienne Escale – complètement en ruines à Maka Yop ou plutôt discontinu dans un plan orthogonal peu évident à Malem Hodar.

En somme, ce cliché nous révèle une région centrale actuelle aménagée et hiérarchisée par la volonté d'hommes aux origines variées et aux intérêts distincts, qu'ils soient des secteurs directs ou indirects. La superposition de cette image à celle d'un espace à l'occupation lâche et discontinue et vide de tout aménagement original du début du XXe siècle, fait ressortir un certain nombre de transformations et d'innovations, éléments d'une évolution positive ou négative, sectorielle ou globale. Pour tenter de cerner cette évolution, notre démarche consistera, à partir de la dualité paysagique et du zoning, à d'abord mener une analyse sectorielle des aménagements, des stratégies et des conditions dans lesquelles s'inscrivent ces actions ; ensuite nous aborderons la question des divers équipements collectifs et leur capacité à couvrir les besoins de leurs utilisateurs.

⁴⁵ Ce sont les photographies aériennes, les plus récentes disponibles au niveau du service Géographique National, prises en 1973 et 1982 des localités de Kaffrine, Kougheul, Maka Yop et Malem Hodar.

I : L'Escale et ses mutations

Le paysage le plus frappant des quartiers dits Escales des localités ferroviaires du bassin arachidier oriental est la grande disparité des physionomies. A Kaffrine et Koungheul, elles gardent certains aspects caractéristiques ; un plan orthogonal avec des rues assez larges, de grandes bâtisses en dur dans un état de conservation plus ou moins satisfaisante et un marché central. A Malem Hodar et Maka Yop, les Escales n'existent pratiquement plus que de nom. Dans la première, il n'en subsiste qu'une rue commerçante ; dans la seconde, elle a quasiment disparu. De la végétation sauvage qui l'a envahie, émergent quelques amas de ruines. Ces images, il est vrai, appellent la réponse à des interrogations de fond : quels sont les enjeux passés et actuels de cet espace ? Quels sont les facteurs de l'évolution ? Comment ces facteurs ont-ils influé sur les aménagements ?

Mais auparavant, un état des lieux s'avère nécessaire pour appréhender les tendances d'évolution. Or, parmi toutes les composantes physiques, le bâti apparaît comme l'une des plus sensible à la dynamique des établissements humains. D'une part, il est par son aptitude à assumer des fonctions qui lui sont dévolues, révélateur du degré de vitalité de l'espace et des hommes. D'autre part, reconstitué, il devient un témoin précieux de son époque, à savoir un indicateur des motivations et stratégies de ses réalisateurs. A partir de cette base d'analyse, quels éléments de réponse à nos interrogations apporte le contraste visuel entre l'Escale originelle au bâti réhabilité et/ou dégradé et les extensions à l'aménagement plus récent ?

1. Organisation de l'espace et stratégie de déploiement du négoce au Saloum

L'aménagement du site achevé, les autorités coloniales vont s'atteler à définir les conditions de son occupation. Trois mesures directrices de l'évolution future tant spatiale que sociologique ont surtout retenu notre attention.

La première mesure est l'Arrêté N° 334 du 22.02.1912 « étendant l'installation du service d'hygiène à toutes les escales et centres européens non érigés en Commune de la Colonie du Sénégal »⁴⁶. Celle-ci tendait ni plus ni moins à assurer aux futurs résidents, les Européens en particulier, un cadre de vie conforme à leurs normes socio-sanitaires différentes de celles du milieu d'accueil. Au-delà de son caractère sanitaire, elle constituait un élément de

⁴⁶ Cf. Journal Officiel Du Sénégal, 1912, pp 193-194

ségrégation, certes non raciale, mais sociale. En effet, la frange de la population indigène initiée à ces normes pouvait profiter de cet aménagement. N'est ce pas là l'ère de la formation d'une élite sociale indigène sur des bases tout autres que traditionnelles ?

La deuxième mesure est l'arrêté N°1897 (7) du 30/10/1912 « déterminant le mode d'occupation et d'aliénation des terrains réservés exclusivement à l'habitation des indigènes dans les escales de la voie ferrée de Thiès-Kayes et dans le cercle du Sine-Saloum »⁴⁷. Cet arrêté définissait pour les populations locales « les conditions d'obtention d'un permis d'installation et d'habitation gratuit mais sans droit de propriété...avec possibilité d'accès à la propriété privée après achat ». Il faisait de l'indigène un « étranger » sur ses terres ancestrales qui, immatriculées unilatéralement dans le livre foncier colonial, devenaient propriété de l'Etat français. Par ce passage de régime du coutumier à celui dit moderne, l'indigène qui n'était qu'usufruitier pouvait devenir, fait jusque là inconnu, propriétaire privé individuel. L'enjeu foncier prenait dès lors une nouvelle dimension dans l'escale, telle la compétition vers l'accumulation foncière comme source de pouvoir.

La troisième mesure et non la moins importante est l'arrêté N° 1297 (5) du 16/08/1913 « relatif aux installations commerciales dans les villages indigènes des escales situées sur la voie ferrée du Thiès-Kayes et des escales du Sine-Saloum et du Niani-ouly »⁴⁸. En effet, il contraignait par des sanctions pénales aux contrevenants tout commerce à s'établir dans l'escale. Par cette injonction, il complétait les mesures précédentes dans le processus de formation d'une élite indigène. Il ne faisait par contre aucune distinction raciale car s'appliquant à tout commerçant indigène ou étranger. En effet, si la résidence dans le village indigène n'était soumise qu'à la formulation d'une demande, celle dans l'escale supposait l'existence de moyens financiers de la part du postulant qui se devait d'acheter au préalable le terrain.

Ces mesures qui s'étendaient à toutes les escales ont donné à celles-ci un canevas d'ensemble d'évolution vers la création d'aires d'implantation différenciées par le type d'aménagement et de conditions sociales des occupants. À celles-ci s'ajoute une hiérarchisation des localités en fonction des responsabilités des autorités subalternes qui y sont envoyées pour asseoir une administration territoriale. Les chefferies traditionnelles de Koungheul et de Kaffrine qui

⁴⁷ Cf. Ibidem, 1912, p.860

⁴⁸ Cf. Ibidem, 1913, p 848

s'étaient substituées à Malem Hodar seront érigées en chefs-lieux de canton. Ce dernier transfert pourrait être lié en partie à l'hostilité du milieu maraboutique de Malem Hodar, un de leur fief, à l'implantation française à laquelle certaines des familles régnaient s'accommodaient pour garder des privilèges que la défaite leur enlevait. Elles évitaient ainsi la disgrâce aux yeux des autorités coloniales. Il est évident que Kaffrine et Koungheul disposaient de plus d'atouts que Maka Yop et Malem Hodar tant sur les plans démographiques que politiques. Kaffrine avait en plus sur les autres localités, l'avantage d'être la localité la plus proche des ports et des centres de décisions de la colonie.

Le premier élément de différenciation est le site. Alors que les Escales de Maka Yop et Malem Hodar sont bâties de quelques 40 à 50 m d'altitude, celles de Kaffrine et de Koungheul sont nichées dans les dépressions du Saloum du Nianija Bolong, 20 m plus bas⁴⁹. Les considérations topographiques d'ailleurs, nous semble-t-il, n'ont pas été des critères de choix. L'impératif était surtout la localisation à proximité des villages indigènes polarisateurs. Ainsi, les choix de Kaffrine, Koungheul, Malem Hodar et Maka Yop, tous pôles politiques ou économiques voire administratifs, avaient un caractère stratégique. Le contenu physique prendra forme à partir de 1914 ; en trois ans, l'ensemble des opérations (procédures administratives et aménagement des sites) étaient réalisées. Joutant l'emprise de la gare, au sud ou au nord selon les cas, il s'inscrit dans un schéma de lotissement classique: un plan quadrillé de rues larges de 20m délimitant des îlots de 50 m de côté autour d'une place du marché sur une aire de 260m x120 m.

La diligence des autorités dans l'érection des Escales découlerait de la pression du négoce local qui disposait à travers la nouvelle chambre de commerce de Kaolack d'une voix autorisée, car dès 1913, les premières adjudications domaniales avaient lieu⁵⁰. L'impatience du

⁴⁹ Cf. BCEOM, ville de Koungheul : monographie, 1974, p 29 et SOABI, Kaffrine ; monographie, 1977, p 9.

⁵⁰ Les rapports du Commandant de Cercle du Sine-Saloum au Lieutenant-gouverneur du Sénégal de 1912 et 1913 témoignent de l'Escale de la pression. On y note en avril 1912 que le Gouverneur Général de l'AOF, en tournée reconnaissant « le préjudice...considérable causé...par le retard apporté aux lotissements (des escales du Saloum) détacha un sous-officier du chemin de fer...pour exécuter sans interruption tous les travaux ». Cf. Rapport mensuel d'avril 1912, p 2. En mai, il y est souligné l'impatience des commerçants du DSL et du Bawol venant « sous prétexte de partie de chasse visiter les futurs points de traite ». Cf. Rapport mensuel de mai 1912, p 91. Un an après c'est finalement « la manifestation de nervosité relativement aux retards apportés aux lotissements ». Cf. Rapport Mensuel de mars 1913, p 31. C'est ainsi que dès la fin 1912 l'escale de Kaffrine était ouverte à l'adjudication des lots par décision N° 2022 du 25-11-1912. De 1913 à 1917, plusieurs adjudications au négoce sont autorisées par les décisions N° 922 du 9-6-1913 ; N° 1024 du 19-6-1913 à Kaffrine ; N° 15102 du 20-

négoce était sans doute une réaction circonstanciée dans un contexte en évolution. D'une part, le chef-lieu du Cercle jusqu'alors centre de déploiement dans le territoire attirait de plus en plus de maisons de commerce accentuant la concurrence. Il y avait les métropolitaines telles CFAO, Chavanel, Buhan et compagnie, Maurel et frères, Maurel et Prom, Plantey-Seugnet, Vézia et compagnie, et des locales passées de 10 en 1911 à 23 en 1913.

D'autre part, l'extension de leur champ d'action avec la progression de la ligne de chemin de fer et de la culture arachidière allait permettre aux traitants indigènes et libano-syriens de se positionner. Auparavant, seul Kaffrine, « premier village du Saloum Oriental », et Malem Hodar, chef-lieu de Canton et poste militaire avancé recevaient des employés pour des opérations ponctuelles de traite. D'ailleurs, pour ses garanties de sécurité, l'Escale de Malem Hodar sitôt aménagée était la première à accueillir l'implantation permanente d'une maison européenne et d'un équipement fixe de commerce. Au-delà, parce que considérées comme comprises dans la « zone d'insécurité », les localités de Koungheul et de Maka Yop étaient les fiefs des traitants indigènes, caravaniers maures et immigrants levantins.

D'ailleurs, ces derniers s'imposèrent très rapidement en nombre grâce à leur sens des affaires. D'après l'administration coloniale du Cercle, ils étaient 90 spécialisés dans le « petit commerce » de détail à Kaffrine et Malem Hoddar en fin 1911. En 1913, 70 d'entre eux avaient adjoint à leur activité les opérations de traite des arachides⁵¹. Mais ils n'intégreront véritablement le circuit qu'avec la 1^{ère} guerre mondiale et l'avènement du mandat Français sur leur pays. Ce déploiement global, même s'il n'est pas à l'avantage des maisons de commerce françaises, aura permis à la métropole d'atteindre un des objectifs fixés par les commanditaires de la ligne de chemin de fer du Thiès-Kayes. Il s'agissait entre autres, de capturer via le port de Kaolack ; des flux d'échanges commerciaux entre les Cantons orientaux du Cercle et les Escales fluviales anglaises de Balingor, Kaur, Pantiang et Niani-bantang sur la Gambie⁵².

9-1913 à Malem Hodar ; N° 2004 du 23-12-1913 à Koungheul ; N° 132 du 3-2-1914 à Koungheul ; N° 232 du 8-2-1914 à Malem Hodar ; N° 1195 du 29-2-1914 à Koungheul ; N° 1692 du 17-11-1911 à Maka Yop ; N° 510 du 11-5-1916 à Koungheul ; ainsi que l'installation d'une voie Decauville à Malem Hodar par arrêté N° 85 (3) du 7-2-1917. Au total en 1918, hormis la résidence du chef de canton à Kaffrine, tous les lots étaient attribués à des commerçants ; un libano-syrien et Maurel et Prom. à Malem, le même libano-syrien à Maka Yop et 4 traitants indigènes à Koungheul.

⁵¹ Chiffres tirés de Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble, décembre 1913

⁵² Cf. à ce sujet Cercle du Sine-Saloum, Rapport économique, 1^{er} et 2^{ème} semestre 1899 ; Rapport mensuel d'ensemble, août 1911 et Rapport mensuel d'ensemble, janvier 1912

L'intention d'investir cette nouvelle aire économique avortée par la mobilisation de la guerre 1914-1918, allait être réalisée à partir des années 1920 dans le contexte favorable de l'exploitation systématique des colonies « au nom de l'effort de redressement de la patrie ravagée ». En 1924 Barthes-Lesieur, CFAO, NOSOCO et Maurel et Prom planteront des factoreries dans les Escales de Kaffrine et de Malem Hodar, Maurel et Frères, Vézia et Martinel dans celle de Koungheul⁵³. En 1930, chacune des Escales comptera une dizaine de firmes, autant de factoreries libano-syriennes et indigènes et quelque 3 à 5 maisons locales. Dès lors, elles vont devenir comme centres de déploiement d'opérations de traite des relais entre le chef-lieu de Cercle et les villages de production les plus reculés grâce aux camions. De surcroît, les factoreries pourvues en marchandises diverses allaient faire des Escales des marchés quotidiens très fréquentés et très achalandés pour une clientèle rurale intégrée dans l'économie monétaire grâce à la traite arachidière génératrice de revenus pécuniaires.

Du coup, les Escales orientales devenaient des enjeux non seulement commerciaux mais aussi économiques à l'échelle de la colonie par les activités connexes générées. En conséquence, les rapports de force socio-économiques ne pouvaient manquer de marquer l'occupation de l'espace et sa mise en valeur. Le secteur environnant des deux structures névralgiques que sont la gare ferroviaire et le marché allait être accaparé par les firmes métropolitaines reléguant dans ceux moins stratégiques les traitants libano-syriens et indigènes⁵⁴. Cette discrimination inhérente aux possibilités financières était rendue plus apparente par le bâti en tuile rouge dans le premier secteur et entièrement ou partiellement en zinc dans les seconds.

2- Physionomies et activités économiques des Escales à la fin des années 1980

L'enjeu commercial entretiendra cette image des Escales des années 1930 jusqu'à la fin de la décennie 1950. Mais, il est entamé puis battu en brèche avec l'indépendance par des politiques et contextes nationaux nouveaux: repli des maisons de commerce françaises et des libano-syriens, reconversion des traitants indigènes avec la ruralisation de la

⁵³ Cf. notamment l'Arrêté N°852 du 12-02-1924 ; J.O Sénégal, 1924, pp 162-172.

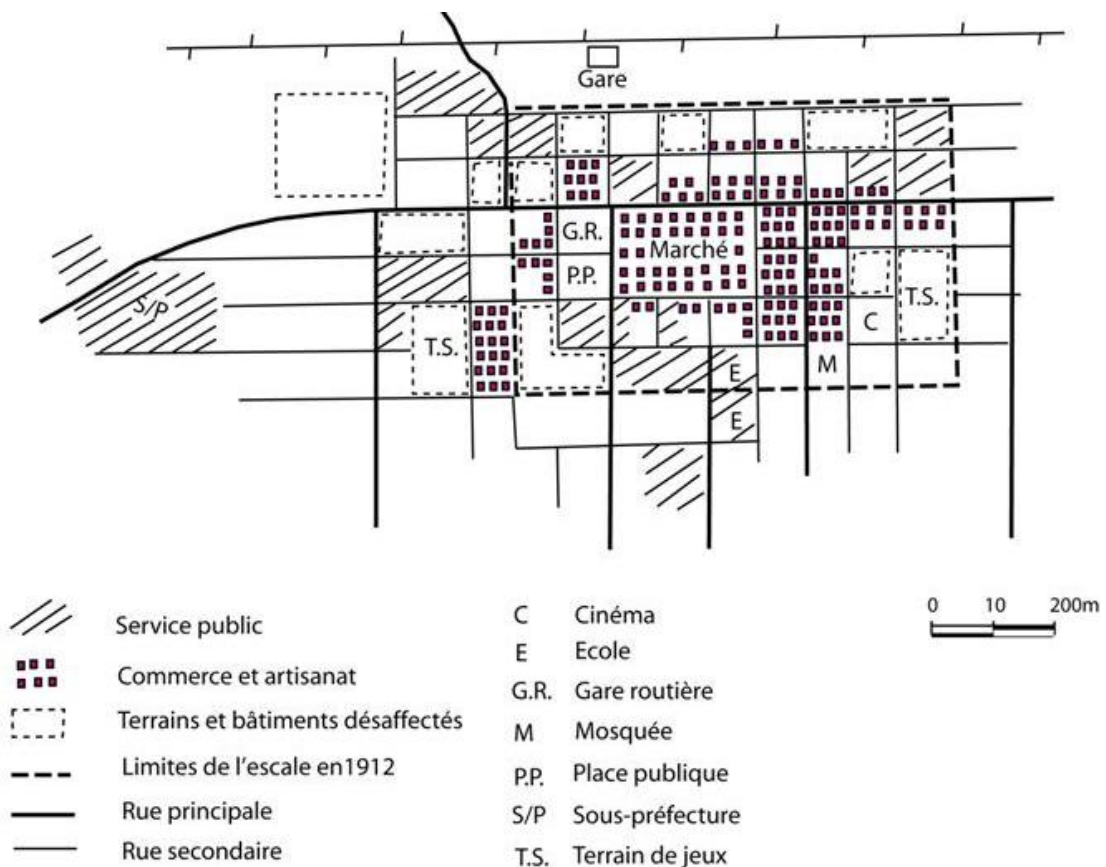
⁵⁴ Cf. Avis de vente par adjudication de terrains domaniaux parus dans le J.O Sénégal 1912, pp 909-910 et 916. La mise à prix de 500F, 400F et 350F le lot en fonction de la distance par rapport à la gare et au marché et fixée par les autorités traduisait l'importance des deux structures.

commercialisation arachidière, les aléas climatiques, l'aménagement d'axes routiers, le déclin du chemin de fer, etc.

Plus de trente ans après, les Escales présentent des paysages différenciés par les taux de substitution des vides physiques et économiques occasionnés par la perte de leur raison d'être première. Si à Kaffrine et Koungheul l'aspect physique et l'animation quotidienne sont des signes d'une mutation plus ou moins réussie, par contre à Malem Hodar et Maka Yop, les degrés de dégradation témoignent de la fin d'une époque de la vie des Escales.

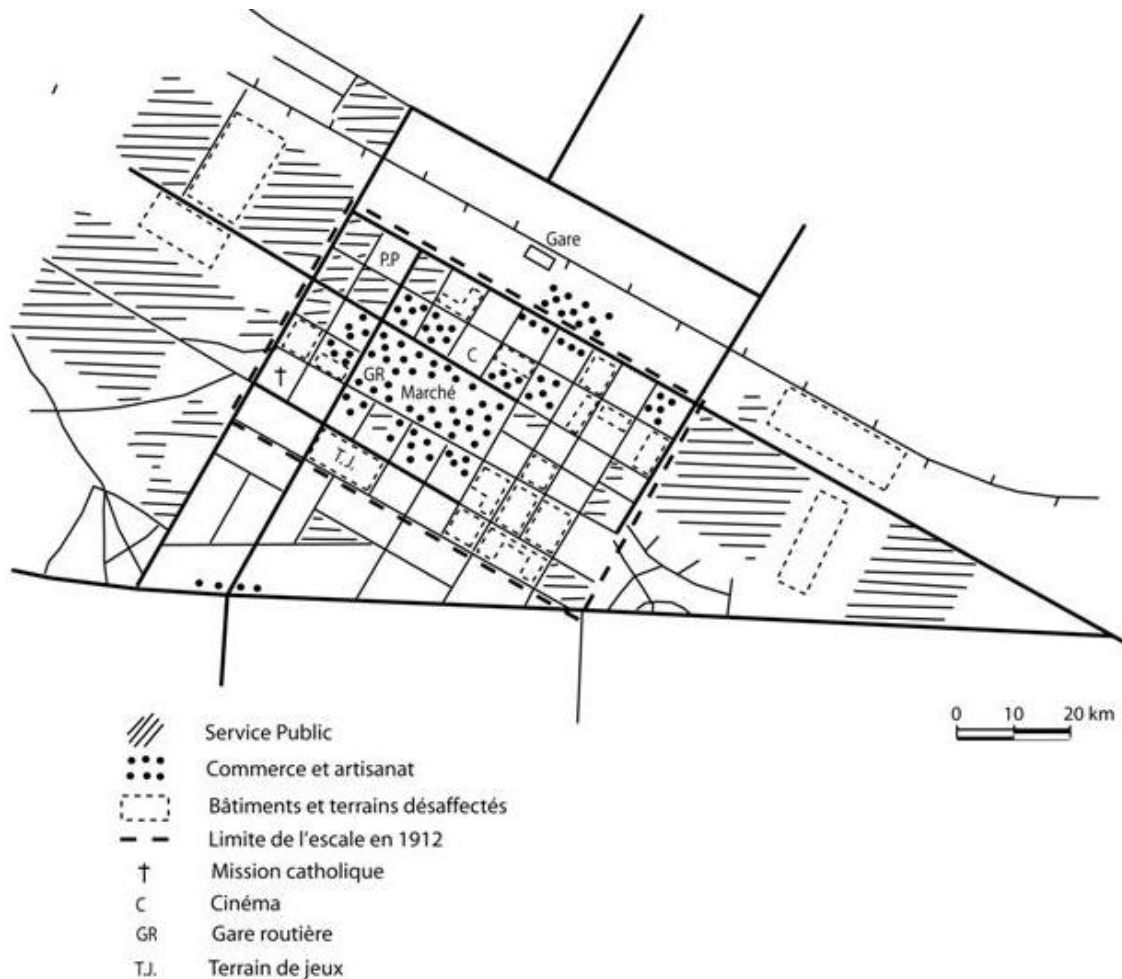
L'analyse comparée des documents permet de déceler l'ascendant de Koungheul sur Kaffrine dans trois domaines. Physiquement l'Escale de Koungheul est moins dégradée que celle de Kaffrine par la dégradation du fait de la rénovation de la plus grande partie du bâti. A Kaffrine, la moitié du bâti originel est en ruine ou à usage d'habitations et de bureaux. L'aire consacrée aux activités économiques tout comme la gamme d'activités est plus vaste à Koungheul. Les activités très diverses occupent le bâti sur deux rues ceinturant le marché dont 16 gros commerces, le transport, l'exploitation, forestière, la réparation automobile. (Cf. Figure 10)

Figure 8 : L'Escale de Koungheul et ses extensions en 1987



A Kaffrine, les activités dans l'Escale sont concentrées en auréole autour du marché. Elles sont constituées de 8 commerces dont une pharmacie, une salle de cinéma, une boulangerie, une succursale d'une chaîne d'alimentation générale. Quatre stations d'essence dans chaque Escale dont deux sur la Route Nationale 1 complètent l'activité économique. (Cf. Figure 11)

Figure 9 : L'Escale de Kaffrine et ses extensions en 1987



Sources : IGN (1978) Photographie aérienne de Kougheul ; SAKHO P. (1988) Enquête ménages à Kougheul en 1988.

Les marchés quotidiens, sièges pour l'essentiel des activités informelles - le petit commerce de détail, l'artisanat de service, la restauration - génèrent une animation comparable tant au niveau de leur fréquentation par la clientèle qu'à celui de la chalandise. En effet, Kougheul compense son handicap démographique par une population des villages environnants polarisée plus importante. Si à Kaffrine des 160 étals quotidiens, seuls 30 à 40 paient la taxe journalière à la Commune, à Kougheul, les 120 à 200 étals qui paient quotidiennement la

taxe procurent 60000 à 80000 f CFA de recettes mensuelles à la Communauté Rurale⁵⁵. En plus, la Commune de Kaffrine rencontre des difficultés non seulement dans le recouvrement mais surtout dans la gestion non maîtrise des fonds générés et dans l'achèvement des travaux de réaménagement du marché⁵⁶

La dynamique économique affichée par l'Escale de Kougheul tient à deux facteurs. L'un est l'exploration de nouveaux secteurs d'activités. D'un côté, le secteur des transports de marchandises (charbon de bois, bois de chauffe, marchandises générales, matériaux de construction, ... etc) dispose d'un parc de 34 camions de 10 à 30 tonnes appartenant à 13 transporteurs dont deux commerçants. Ainsi l'exploitation forestière alimente le frêt dans le sens Kougheul vers Dakar et autres localités du Sénégal. Cette activité est en grande partie l'affaire des héritiers des traitants indigènes de la période coloniale dont l'actuel président de la Fédération Nationale des Coopératives des Exploitants Forestiers du Sénégal. De l'autre, la proximité de la frontière en a fait une des plaques tournantes les plus dynamiques de la contrebande : 40% du commerce y est estimé illicite. L'introduction frauduleuse des marchandises favorisée par les différences des taux de douanes entre les deux pays, l'appartenance de la Gambie à la zone Sterling, la franchise du port de Banjul, le renchérissement des prix des produits en provenance de Dakar par le coût du frêt, la libéralisation des prix au début des années 1980, des ménages ruraux, entre autres. La contrebande porte sur les allumettes, la cola, le savon, le tabac, les médicaments, les textiles et denrées alimentaires de première nécessité. Une étude parue dans *Marchés Tropicaux et méditerranéens* démontre l'implication du négoce gambien dans le processus⁵⁷,

Mais l'état des relations actuelles du Sénégal avec la Mauritanie et la Gambie a freiné l'évolution du phénomène. Ainsi à Kougheul, les prix s'alignent progressivement sur ceux du commerce licite et le label sénégalais jusqu'alors pratiquement inconnu commence à faire son apparition sur le marché pour des produits comme le sucre et la tomate. En définitive,

⁵⁵ Chiffres recueillis auprès du Secrétaire Municipal à Kaffrine et de la sous-préfecture à Kougheul.

⁵⁶ Ctte opération (actuellement bloquée faute de crédits ?) coûterait à la Municipalité 800000 f CFA de location mensuelle d'une partie de l'emprise de la gare où est installé provisoirement le marché.

⁵⁷ Cf. « La contrebande à la frontière de la Gambie représente un danger réel sur l'essor des jeunes industries dakaroises » in *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, n°747, 4 mars 1960, p596. Selon l'article, la Gambie importait en 1960 3366 caisses de boîtes d'allumettes alors que le Nigéria, 120 fois plus peuplé, n'en importait que 1200 soit près du tiers. Plus encore, pour une consommation moyenne annuelle par personne estimée entre 5 et 6 boîtes, la Gambie n'aurait besoin réellement que de 200 à 240 caisses soit moins du 1/10 (7.15%) de ses importations.

malgré des appréciations différentes de la réhabilitation des deux Escales, la corrélation entre l'aménagement de l'espace et la vitalité économique est incontestable. Mais si elle s'inscrit dans ces deux cas sur une échelle des valeurs positives, tel n'est pas le cas dans le second couple d'Escales.

De l'Escale originelle de Malem Hodar, il ne subsiste qu'une rue commerçante longeant une place du marché aux dimensions réduites. Une vingtaine d'étals, 5 commerces de demi-gros et de détail logés dans des bâtiments coloniaux rénovés et une dizaine d'échappes d'artisans de service assurent l'animation quotidienne.

Partout ailleurs, ce sont des ruines et terrains nus à l'image de l'ensemble de l'Escale de Maka Yop. L'état général de dégradation de celle-ci est révélateur de sa léthargie économique : il n'existe pas de marché quotidien, le marché hebdomadaire est sans envergure, la coopérative est supprimée en 1986, le magasin d'une capacité de stockage de 1000 tonnes est abandonné.

De surcroît, comme si « la localité était oubliée par les autorités du pays », à la mi-campagne agricole 1987/1988, aucun organisme privé stockeur n'était encore venu acheter les récoltes. Cette phrase du chef de village désabusé extériorise plutôt l'amertume née d'une dégénérescence progressive qu'elle ne traduit une réalité. Car quiconque mieux que son auteur sait que sa localité figure aussi bien sur les cartes que dans les organigrammes de l'administration territoriale et des services d'encadrement. Pour preuve, elle vient d'être érigée en chef-lieu de sous-préfecture avec l'érection de Koungheul en Commune

3- Les extensions, sièges de l'administration territoriale et des services d'encadrement

Certes, l'enjeu commercial des Escales a été le plus souvent mis en exergue du fait de ses multiples implications socio-économiques, mais leurs rôles dans la gestion des sujets, des citoyens depuis l'indépendance et de leurs activités n'ont cessé de prendre de l'ampleur.

Ainsi, dès l'aménagement de l'Escale, certains lots étaient réservés aux services publics. Situés dans le secteur névralgique, leur nombre était fonction de la place de l'Escale dans la hiérarchie de l'administration territoriale, soit 5 à Kaffrine, chef-lieu de la Subdivision du Saloum oriental, 6 à Malem Hodar et à Koungheul, chefs-lieux de Canton et 1 à Maka Yop. Ils recevront la résidence de l'autorité administrative, la garde, l'infirmerie, le service de la poste, le service d'hygiène, le tribunal, la prison, l'école, etc. Au fur et à mesure que progressaient l'assimilation et le développement économique surtout, et qu'évoluait le

système colonial, de nouvelles structures telles le contrôle économique, le service agricole, la SIP, la gendarmerie y étaient créées.

Ainsi, à la fin de l'ère coloniale, l'Escale disposait d'un important patrimoine bâti, mais d'un personnel de permanents réduit au juste minimum pour servir de relais aux autorités centrales. Cette inadéquation va être rompue par l'indépendance. La restructuration interne du fonctionnement du nouvel Etat s'accompagne d'un recrutement de nouveaux fonctionnaires. Il fallait satisfaire les besoins en agents de l'administration territoriale et de structures de gestion et d'encadrement du monde rural telles l'OCA, le CRAD, les services de l'élevage, de l'agriculture, des eaux et forêts, CER, et plus tard l'ONCAD, la SODEVA et les projets ruraux. Ces mutations se matérialisent par la réoccupation des bâtiments coloniaux, mais surtout par l'aménagement de nouveaux locaux plus « fonctionnels » dans des aires d'extension.

A Kaffrine comme à Koungheul, respectivement préfecture et sous-préfecture ayant tous les deux un statut communal, l'Escale originelle loge autour du marché un grand nombre de services dans les anciens locaux réaménagés. Mais l'importance de la fonction administrative et d'encadrement à Kaffrine y a nécessité l'adjonction d'un nouveau secteur des services à l'Ouest. Celui-ci est le siège des services départementaux de l'administration centrale, du sous-secteur de la SODEVA, de l'assistance technique aux CER, du secteur de la SODEFITEX, de la SONACOS au commissariat à la sécurité alimentaire. A l'Est, sont localisés les établissements de formation (Centre National de Formation des Artisans Ruraux, CEM, Centre d'Enseignement Technique Féminin) et la Direction du PARCE. Ailleurs, ce nouveau secteur appelé communément « Arrondissement » à Koungheul et Malem Hodar parce que siège de la sous-préfecture, est en retrait de l'Escale, à l'entrée de ces localités. D'ailleurs, à Malem Hodar et à Maka Yop, chefs-lieux de Communauté Rurale, il constitue aujourd'hui le quartier administratif car regroupant tous les services de l'Etat.

Au terme de cet examen des paysages des Escales à la lumière des activités nous retiendrons trois goulots d'étranglement. D'abord le nivellement de valeur des Escales découle des opportunités. Qu'elles soient administratives comme à Kaffrine ou commerciales comme à Koungheul, elles dépendent plus de facteurs extérieurs (décentralisation administrative, situation géopolitique, desserte routière) qu'à une dynamique interne. Ensuite, moins qu'une reconversion, il s'agira d'une substitution qui, du reste, ne parvient pas encore à rehausser les Escales à leur niveau de vitalité de la période coloniale. Pour preuve, dans chacune d'elles, les

locaux logeant naguère les activités annexes à la spéculation arachidière telles les usines de décorticage et les centres de conditionnement et de groupage situés dans l'enceinte des gares sont aujourd'hui désaffectés. Enfin, les Escales, sans exception, pâttissent dans leur mise en valeur d'une situation foncière non élucidée, celle des terrains et biens immobiliers immatriculés à la conservation foncière mais abandonnés depuis les années 1960 par le commerce dans son mouvement de repli.

II : Espace, habitat et infrastructures

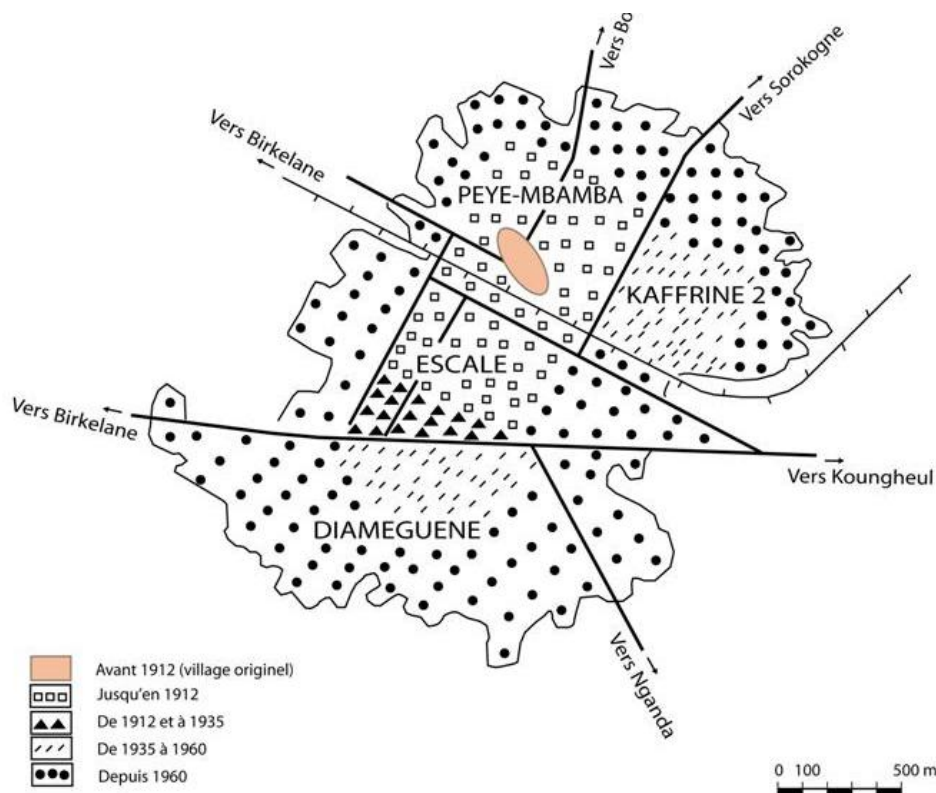
A première vue, le même nivellement dans l'aménagement et le dynamisme des Escales s'observe dans l'organisation spatiale et la qualité physique de l'habitat des localités.

Ce parallélisme s'affirme aussi dans la dualité des types paysagiques. En effet, si Kounghoul se rapproche de Kaffrine par son extension spatiale et la régularité de l'allure d'ensemble d'un habitat durable, en revanche Maka Yop s'apparente à Malem Hodar par la dispersion et la faiblesse de son espace bâti.

1-Organisation spatiale : un aménagement en retard sur l'occupation spontanée ou inexistante

La morphologie de Kounghoul et celle de Kaffrine offrent en plus de la continuité de leur occupation des analogies dans l'étendue, l'évolution et l'orientation de l'expansion territoriale. Elles épousent grossièrement les formes de polygones irréguliers de respectivement quelques 300 ha et 406,5 ha. La plus grande complexité de celle de Kaffrine découle d'une expansion d'origine plus spontanée que planifiée. Au noyau de quelques 70 ha des lotissements de 1912 (Escale et village indigène) s'ajoute entre 1912 et 1935, l'Escale Sud limitée par l'Escale originelle et la route nationale. Entre 1935 et 1960, la localité s'agrandit de Diamaguène au sud de la route nationale et de Kaffrine II à l'Est de Pey-Mbamba (ex village indigène) suite au lotissement de l'Escale Sud ; celui-ci interviendra après l'épidémie de peste de 1935 qui servira de prétexte pour le déguerpissement des populations indigènes. (cf. Figure 12).

Figure 10 : Evolution spatiale de Kaffrine de 1912 à la fin des années 1980



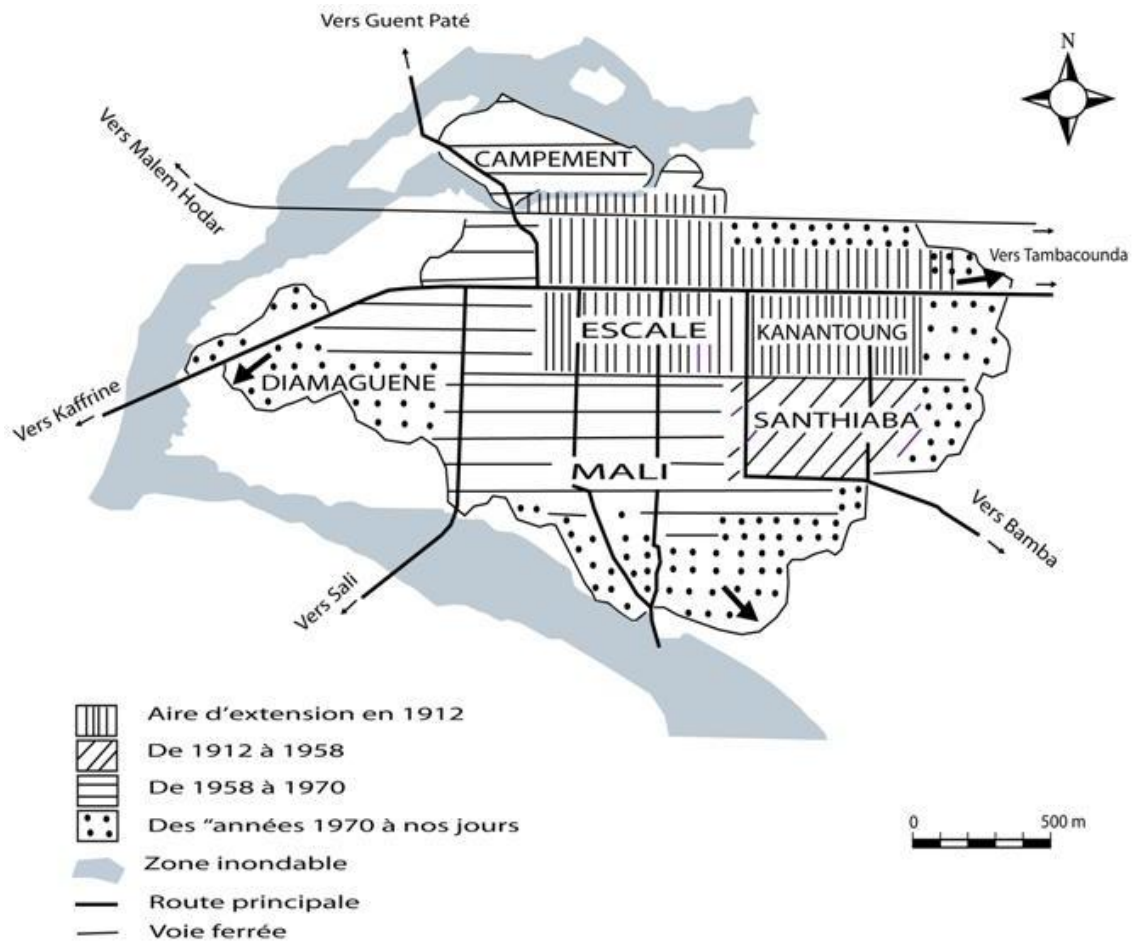
Sources : IGN (1978) Photographie aérienne de Kaffrine ; SAKHO P. (1987) Enquêtes ménages à Kaffrine

Mais si la réinstallation est une initiative coutumière, c'est-à-dire du chef de village (le Farba) à Kaffrine II, elle revêt un cachet officiel à Diamaguène parce qu'autorisée par l'administration coloniale. Ainsi, loti dans les années 1950, ce quartier va devenir après l'indépendance le noyau d'une vaste aire d'occupation spontanée. L'expansion vers le Nord reste jusqu'à la promulgation de la loi sur le domaine national du ressort de l'aristocratie traditionnelle. L'extension spatiale, accélérée depuis l'indépendance, est telle qu'en 1977, les limites de la superficie communale de 420 ha sont débordées et 78% de l'espace bâti n'est pas loti. Depuis, pour combler leur retard, les autorités ont d'une part décidé de porter la surface communale à 1900 ha et d'autre part procédé aux lotissements successifs de Kaffrine II et l'extension de Pey-Mbamba en 1977 et de Diamaguène, extension en 1976, 1985, 1986 et 1987

A la différence de Kaffrine, Kougheul s'est essentiellement développé au Sud de la voie ferrée à cause de l'arc dépressionnaire qui ceinture la localité au Nord et à l'Ouest. Durant la période coloniale, la première occupation spontanée avait fait suite au lotissement du noyau

résidentiel indigène de Kanantoug et de l'Escale à laquelle il est contigu à l'Est. Les déguerpis, mais aussi les premiers immigrants, étaient alors installés à l'initiative de village au Sud où ils constitueront la base du futur quartier de Santiaba. (Cf. Figure 11).

Figure 11 : Koungheul : évolution spatiale de 1912 à la fin des années 1980.



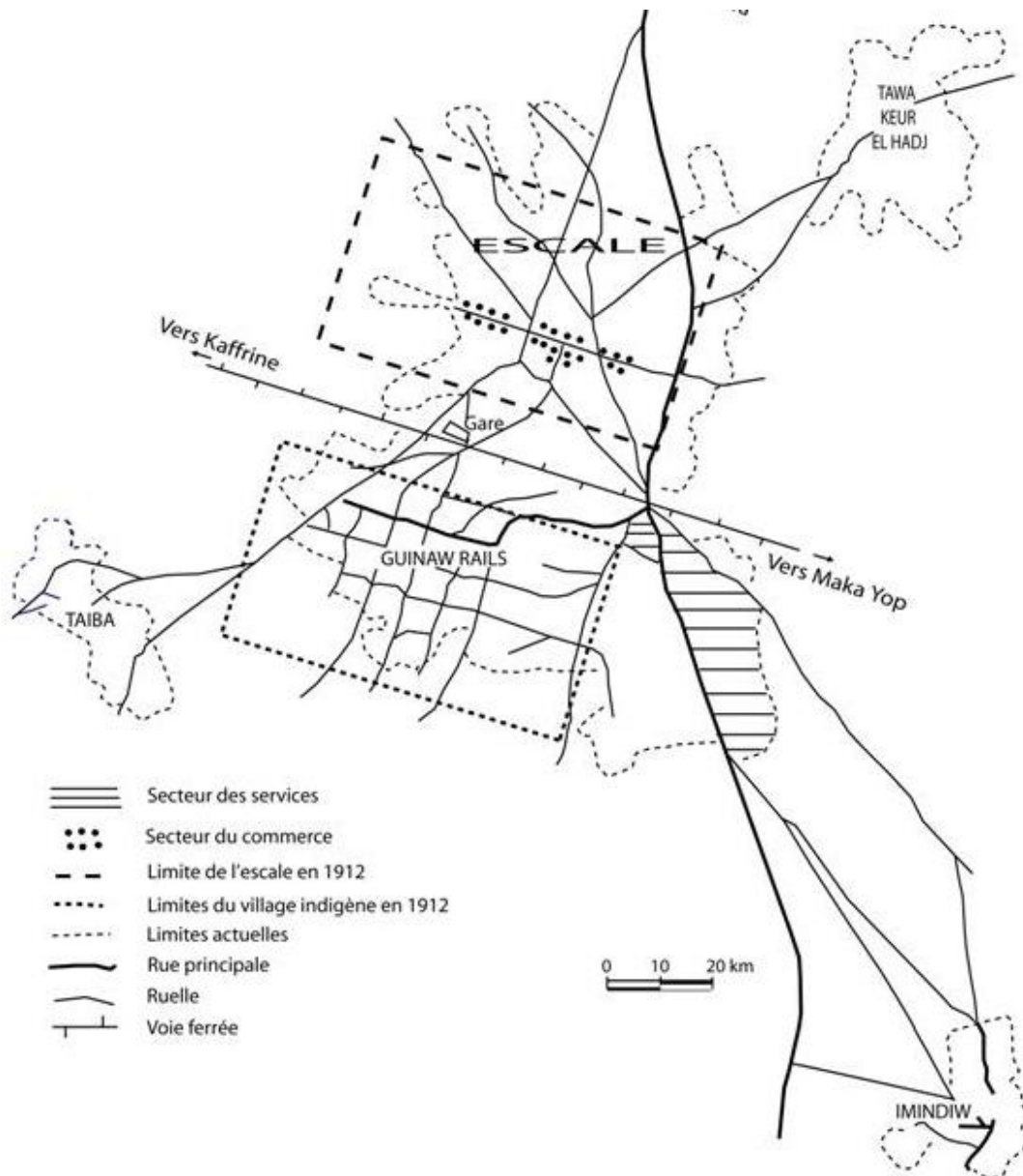
Sources : IGN (1982) Photographie aérienne de Koungheul ; SAKHO P. (1988) Enquête ménages à Koungheul

A la fin des années 1950, l'extension sera réorientée au Sud de l'Escale par les Autorités administratives. En effet, en 1958, le Chef de Canton de l'époque y procéda à une distribution de lots à usage d'habitation pour satisfaire la demande des immigrants. Le nouveau quartier fut baptisé Maali, certainement en raison de la forte présence de ressortissants du Soudan français, employés du Dakar-Niger. Au total, l'expansion, malgré ses sites non aménagés, était tout de même maîtrisée. Ce ne sera plus le cas après l'indépendance. D'une part, les manœuvres temporaires de l'entretien de la voie ferrée s'installent au nord de la gare d'où le nom évocateur de Campement donné à ce quartier. D'autre part, le lotissement de Santiaba et de Maali en 1962 pousse les déguerpis plus à l'ouest, où ils créent Diamaguène, faisant la

jonction avec Bamba Modou Coura. Ces occupations anarchiques qui constituent 47,2% de l'aire bâtie posent l'urgence d'une opération de réaménagement et de restructuration.

En somme, si dans toutes les deux localités le retard de l'aménagement sur l'occupation de l'espace est patent, à Koungheul, il s'y ajoute la question de l'insalubrité. Toute fois, la situation de cette dernière n'est en rien comparable à celle de Malem Hodar et encore moins à celle de Maka Yop. Malem Hodar se présente sous une forme grossièrement trapézoïdale d'environ 43,3 ha. (Cf. Figure 12)

Figure 12 : Evolution de l'occupation de l'espace à Malem Hodar de 1912 à la fin des années 1980

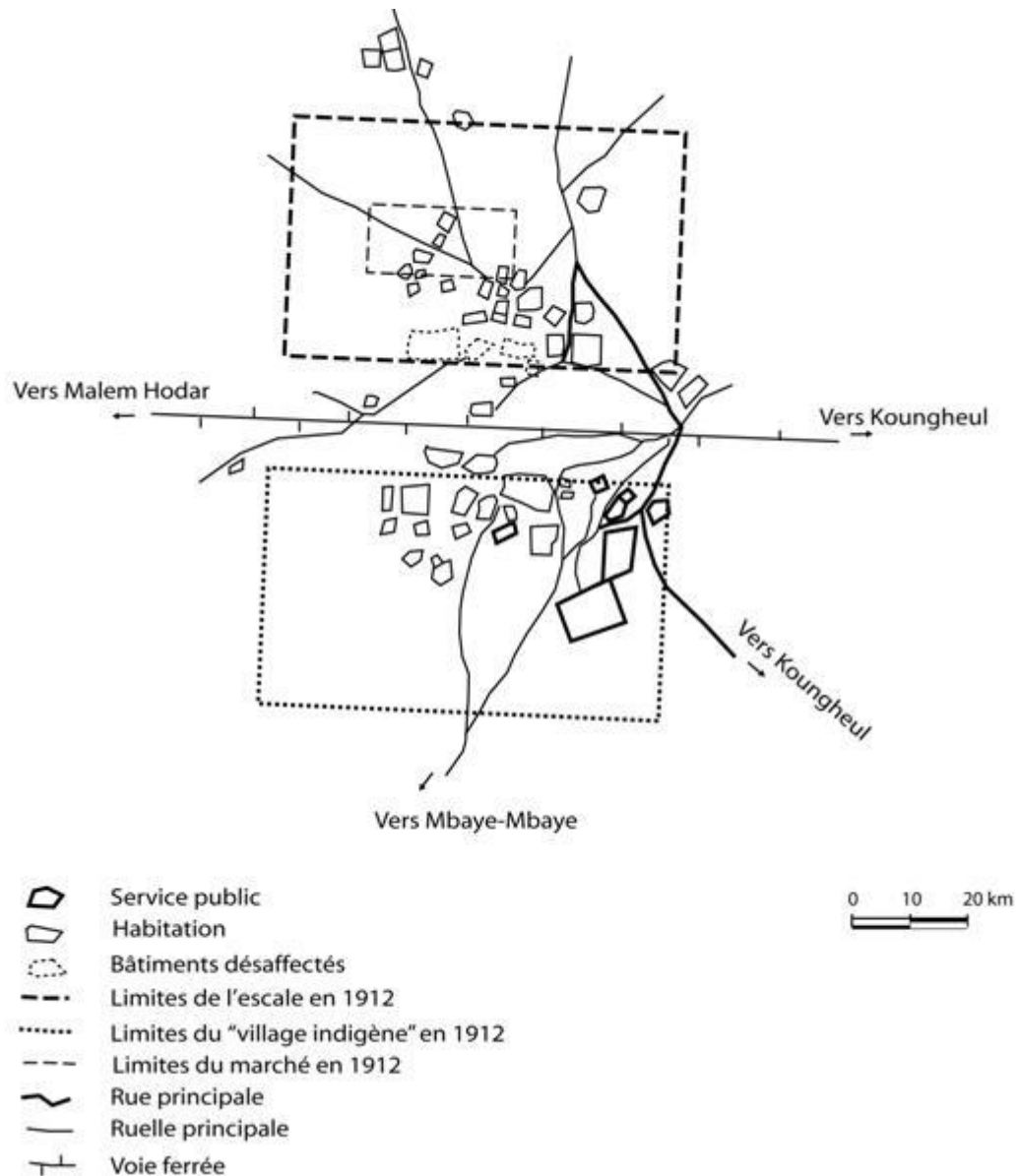


Sources : IGN (1982) Photographie aérienne de Malem Hodar ; Plan de lotissement de Malem Hadar, 1912 ; SAKHO P. (1988) Enquête ménages

Au lotissement initial – d’ailleurs, le seul réalisé à ce jour – sont venues se greffer des excroissances au nord de l’Escale. A l’est du noyau indigène de Guinaw-rail, s’étend le quartier de l’administration de l’Arrondissement. La discontinuité de l’habitat s’explique, d’une part, par l’abandon d’une partie de l’Escale et, d’autre part, par la création de nouvelles installations les Santh – dans un rayon d’un kilomètre : Tawa Keur El hadj au nord ; Imindiw des Ndawkunda au sud-est ; Taïba de la famille maraboutique Peul des Ka, au Sud-ouest. Cependant, l’alignement sur les axes du lotissement colonial donne une certaine cohérence aux différents agrégats.

Plus que discontinu, l’habitat à Maka Yop est caractérisé par la dispersion sur environ 33 ha. Le noyau est constitué de part et d’autre de la voie ferrée par les quartiers Guinaw-rail Nord et Sud. Tout autour, dans un espace aussi vaste, s’éparpillent les nouvelles installations d’immigrants ruraux ou de démembrements des familles d’origine. Sans ligne directrice, les installations se font au gré des affinités et commodités particulières. (Cf. Figure 13)

Figure 13 : Evolution de l'occupation de l'Espace à Maka Yop de 1912 à la fin des années 1980



Source : IGN (1982) Photographie aérienne de Maka Yop ; SAKHO P. (1988) Enquêtes ménages

En définitive, le degré d'aménagement dans les Escales du bassin arachidier oriental dépend d'abord du poids administratif, interviennent ensuite les critères de dynamisme économique, de taille démographique et spatiale. Cette discrimination est d'autant plus déterminante qu'elle influe sur la qualité de l'habitat, baromètre des enjeux et des stratégies de la mise en valeur immobilière. Dès lors, Kaffrine peut apparaître du point de vue morphologique comme le modèle d'une 'Escale accomplie ».

2- l'habitat et les incidences de la fonction administrative Kaffrine :

L'espace bâti de Kaffrine peut se diviser en quatre grandes aires aux paysages assez distincts : l'Escale, les quartiers résidentiels coloniaux que nous appellerons Pey-Mbamba I et Diamaguène I et les deux aires d'extension postcoloniales, à savoir Diamaguène II au sud, Pey-Mbamba II au Nord et Kaffrine II au Nord-Est,

L'Escale est circonscrite dans le triangle défini par la voie ferrée et la Route Nationale N°1, sauf au Nord-Ouest où elle déborde par le Centre de Santé et la cité de la SN HLM. Bien qu'identifiée comme le quartier des affaires et des services, elle n'en garde pas moins un caractère résidentiel, surtout dans sa moitié Sud. Bâtie sur un titre foncier colonial, elle est aujourd'hui en grande partie rachetée par des nationaux. Plus de 80% des actuels propriétaires ont acquis leur terrain après l'indépendance dont 60% après 1970 ; dans le lotissement de 1912, hormis les abords immédiats du marché, nombre de lots souffrent encore d'un statut-quo avec le départ définitif de détenteurs de titres, d'où la survivance de terrains et bâtiments désaffectés⁵⁸. Le bâti colonial restauré n'y représente plus que moins du 1/10 de l'ensemble. D'ailleurs, les 54,5% ont moins de 20 ans, alors que 36,4% datent de la décennie 1960-1970⁵⁹.

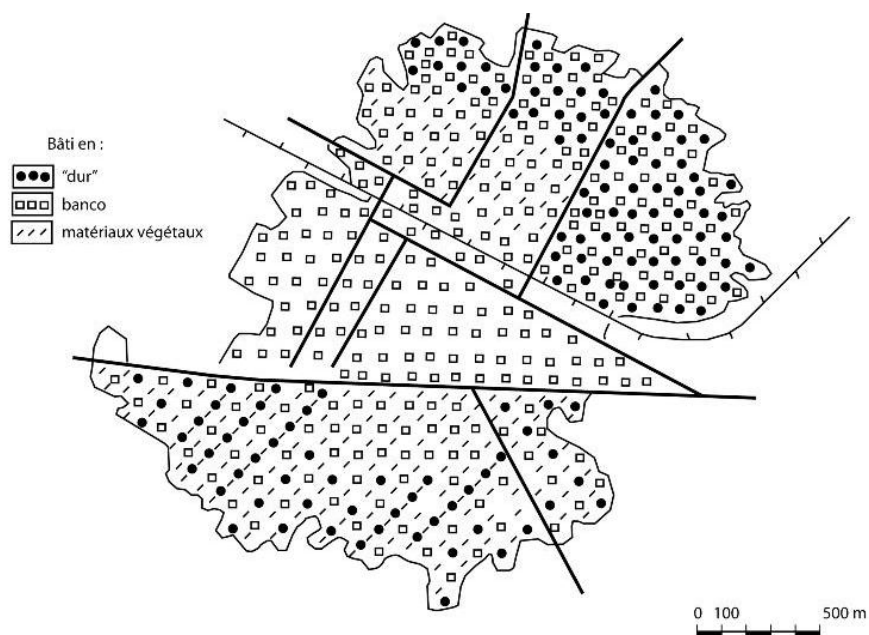
Ce renouveau du bâti découlerait d'une part des nouveaux statuts de Commune et de préfecture dévolus à la ville en 1960. En effet, avec le renforcement et la multiplication des structures administratives nationales, la proximité des lieux de services et de résidence ou plus encore l'unicité de lieux fait de l'Escale le quartier de premier choix des fonctionnaires. Ils y représentent 58,3% des chefs de ménage. Comme parmi ceux-ci 45,5% sont locataires, le bâti devient alors pour les propriétaires non-résidents une source de rentes. En conséquence, pour aller dans le sens des attentes de la demande, l'offre doit répondre aux normes minimales de sécurité et de confort. D'autre part, ce renouveau relève également de la position sociale des propriétaires résidents. Le tiers (33,4%) de ces chefs de ménage est constitué de commerçants et membres de professions libérales pour 16,7% et de salariés du privé pour l'autre moitié. Viennent ensuite avec 8,3% les fonctionnaires en retraite reconvertis dans l'exploitation agricole.

⁵⁸ D'après le délégué de quartier de l'Escale.

⁵⁹ Les figures et statistiques du présent chapitre sont les résultats de l'exploitation des enquêtes réalisés en 1987.

La structure socio-économique de la population des chefs de ménage fait de l'Escale le quartier de l'élite sociale. Dans un tel cadre, le terme de ménage - pour rester dans la terminologie classique - perd toute signification. Dans plus de 80% des cas, au nom de la solidarité familiale, l'unité domestique regroupe en plus du « ménage » pris stricto-sensu, les collatéraux, parents et beaux-parents, soit en moyenne 8 individus par « ménage ». Toutefois, avec seulement 5 ménages pour 4 parcelles, une certaine tendance à l'individualisation de l'habitat propre aux milieux d'immigration récente est perceptible. Plus encore, l'accès à un certain niveau d'éducation de type occidental semble avoir influé sur les comportements socioculturels et en particulier matrimoniaux : seulement 10% des chefs de ménages de moins de 30 ans sont mariés, tous ceux de moins de 40 ans mariés sont monogames comme les 83,3% des plus de 50 ans. Néanmoins, les traditions sont encore vivaces : 4 chefs de ménage sur 5 sont mariés, le 1/3 des foyers est polygame, 88,9% des mariages sont de type interethnique. (Cf. Figure 14)

Figure 14 : Répartition du bâti selon la nature des matériaux à Kaffrine à la fin des années 1980



La moyenne de 8 enfants par ménage pourrait aussi relever, pour les fonctionnaires, d'une stratégie d'accroissement des revenus par le bénéfice des prestations familiales et autres privilèges dont la réduction voire la suppression d'impôts. En définitive, l'Escale apparaît comme un secteur en mutation, tant dans l'habitat que dans la sociologie du groupe avec l'afflux des agents de l'Etat.

De part et d'autre de l'Escale s'étend la deuxième aire qui diffère de celle-ci par la présence dans le bâti d'un matériau de type local, le banco. En fait, au Nord comme au Sud, il apparaît

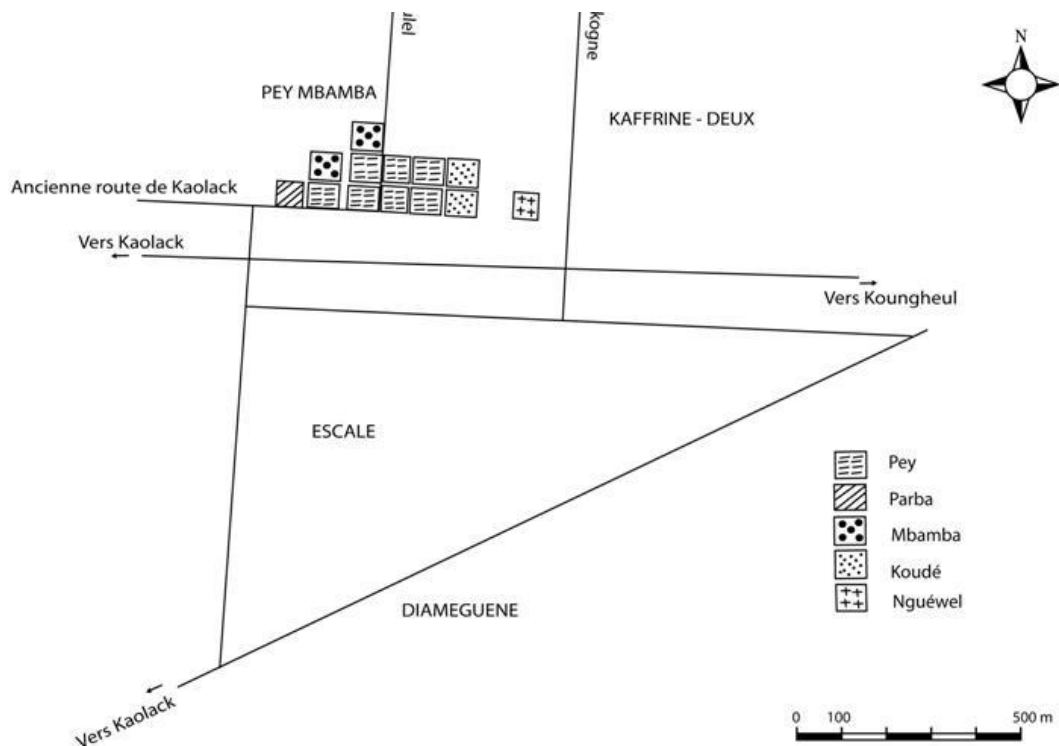
comme un prolongement du lotissement à travers ses deux quartiers que sont Pey-Mbamba I et Diamaguène I. Le banco représente 37,5% et 42,9% de leur bâti respectif. Dans le premier quartier, il constitue la seconde génération d'habitat après celui en matériaux végétaux. Le bâti en dur y a fait son apparition après la Deuxième Guerre mondiale, période à laquelle est occupé, puis loti Diamaguène I. Ainsi, s'explique l'importance du dur (62,5%) bien qu'il soit réalisé avant l'indépendance. Dans l'ancien « village indigène » la substitution du banco se poursuit encore. Plus que 16,7% du bâti date de la période coloniale, alors que la moitié a moins de 20 ans.

Cette situation relève de plusieurs facteurs d'ordre socio-économique, culturel et foncier. Le premier est que Pey-Mbamba est situé sur un titre foncier de l'époque coloniale, alors que Diamaguène I relève du domaine national. Ainsi, tous les chefs de ménage résidents sont propriétaires en qualité de légataires d'un patrimoine familial parce qu'appartenant à l'aristocratie Ndawkunda dans le premier quartier. Au nom de l'organisation sociale traditionnelle, les nouveaux héritiers se doivent de mettre en valeur le legs foncier, d'où une densification progressive et un renouvellement de l'habitat. Par contre, dans le second, les bénéficiaires de lots ne disposent que d'un permis d'occuper qui rend inaliénable l'espace. Cependant, 50% des actuels usufruitiers ont racheté leur terrain. Ce caractère spéculatif apparaît également dans l'immobilier : le 1/3 des chefs de ménage résidents est locataire.

Quoique présentant des paysages semblables, l'habitat répond à des enjeux et à des stratégies de mise en valeur différenciés par les spécificités socio-économiques et culturelles propres à chaque entité. Ainsi Pey-Mbamba I, tout au moins le noyau originel du peuplement indigène, occupé un quart de siècle avant Diamaguène, se singularise par une distribution socio-spatiale encore tributaire des normes socioculturelles traditionnelles. La parcelle que partagent au moins 4 ménages de 15 membres chacun y revêt le sens de la concession familiale identifiée par un patronyme, symbole d'un certain rang social historique. Par exemple Ndawkunda désigne les concessions des héritiers du Belep (le roi), le Parba, celle des héritiers du Farba (chef de village), Ngayène, celles des cousins utérins du Belep qui forment le Pey, ensuite Cimaleen, celles des héritiers du Chamberlan, Mbamba, celles des Ndary, descendants du Bouffon du roi, Kuudé et Nguewel, concessions des légataires des cordonniers et griots, etc. Cette survivance sociale est pérennisée par la forte prédominance des chefs de ménage natifs qui représentent les trois quarts. L'attachement aux valeurs traditionnelles dans le noyau est

d'autant plus évident que dans l'ensemble du quartier, la moyenne s'établit à deux ménages de 7 membres par concession. (Cf. Figure. 15).

Figure 15 : Organisation socio-spatiale du noyau original du quartier de Pey-Mbamba de kaffrine



Par contre, à Diamaguène I avec ses 40% de chefs de ménages natifs, la moyenne d'un ménage de 6 membres par concession est significative des comportements sociaux en milieu d'occupation relativement récente. D'ailleurs, si tous les chefs de ménage sont des mariés de troisième âge avec à Pey-Mbamba I 50% de polygames, à Diamaguène I, 40% d'entre eux sont des célibataires ou mariés vivant seuls. Toutefois parmi les mariés (60%) il y a deux fois plus de polygames que de monogames.

Du point de vue des occupations, le contraste est aussi net. A Pey-Mbamba I, le travail de la terre demeure la première activité économique, (57,1% des chefs de ménage), à Diamaguène I la majorité de la population active est salariée de l'Etat (40%) ou du secteur privé (20%). La même distinction prévaut dans la répartition de la proportion des membres des professions libérales et les commerçants. Elles occupent respectivement 14,3% et 20%, la population réellement active des deux quartiers. Autour de celle-ci, gravite une importante frange de sans professions vivant de débrouillardise et de la solidarité communautaire : 23,5% à Pey-Mbamba I et 20% à Diamaguène I. Finalement, les capacités d'amélioration de l'habitat sont

quasiment annihilées par le contexte de crise climatique et les charges sociales à Pey-Mbamba et par le caractère durable d'un bâti qui n'a pas encore 40 ans d'âge.

La troisième aire regroupe les extensions de Diamaguène I, à savoir les quartiers récents de Diamaguène-Ouest, Diamaguène-Ndiobène à l'Est et Diamaguène-Médine au Sud. Le bâti se répartit dans des proportions similaires entre des constructions en dur (48,2%), celles en matériaux précaires soit en banco (22,2%) ou en matériaux végétaux (29,6%) près. L'association du banco et des matériaux végétaux dans la périphérie fait suite à celle du banco et du dur aux abords immédiats de Diamaguène I. Toutefois, le bâti en dur dominant est présent dans toutes les zones. Le bâti contemporain à l'installation des hommes comporte deux générations : celle des années 1950 et celle des années 1970. Cette dernière coïncide avec le début de la restructuration intervenue en 1978. Réceptacle du flux d'immigrants ruraux, le secteur est à 80% peuplé d'actifs du secteur informel dont 50% de marchands, 20% d'artisans et 10% d'agriculteurs ou pasteurs. Sur les 15% disposant de revenus réguliers les 2/3 sont des fonctionnaires. La faiblesse des revenus de la majorité des détenteurs de parcelles légalisées incite à la revente d'une partie voire de la totalité du lot pour soit couvrir les dépenses de construction, soit disposer d'un capital de travail pour les plus munis : 60% des propriétaires actuels ont acquis leur terrain grâce à ce procédé⁶⁰ (2). Dans ce secteur de faible valeur spéculative, 65,2% de chefs de ménage résidents occupent leurs propres logements contre 30,4% de locataires. Le fait nouveau est dans la périphérie l'existence de 4,4% de chefs de ménage hébergés à titre gratuit par des propriétaires non résidents.

La sociologie du milieu corrobore les données morphologiques. Aucun des chefs de ménage n'est un natif. Les deux tiers (2/3) ont entre 30 et 49 ans. Le 1/5 constitué des plus de 50 ans est arrivé dans les années 1950. Au total, pratiquement tous avaient tout au plus 30 ans à la date de leur installation. Si 30% d'entre eux sont mariés et la moitié constituée de polygames, il n'en demeure pas moins que les mariés vivant seuls et les célibataires font 40% des chefs de ménage. Cette situation hybride traduit la ténacité des valeurs socioculturelles face aux nécessités d'intégration de ces néo-citadins. Celles-ci apparaissent dans l'individualisation du

⁶⁰ Selon les résultats de l'enquête ménages, une parcelle nue de 25m sur 30m était proposée à 30000f CFA en 1978 mais en 1985 elle était rachetée, déjà bâtie, à seulement 150000f CFA. (à l'époque 50 f CFA valaient 1 franc français). Bien que les lots soient obtenus gratuitement ou contre paiement de 5000f en frais d'enregistrement, ils n'avaient pas de grande valeur spéculative à cause du défaut d'équipements sociaux et de leur relatifs éloignement du centre.

ménage - 6 pour 5 concessions - et dans l'allégement de la structure familiale avec en moyenne 5 membres, la plus petite taille de ménage enregistrée dans toute la localité.

La dernière aire qui englobe les extensions au Nord et Nord-Est de la ville combine les traits d'une aire d'occupation récente aux caractères tirés de la proximité du noyau originel du peuplement indigène. Cette homogénéité est tout de même nuancée par des spécificités propres à chacun des deux quartiers qui la composent, à savoir Pey Mbamba-extension et Kaffrine II. Le paysage détone de l'ensemble par le contraste entre ses deux types de bâti, soit environ 1/3 en dur contre 2/3 en matériaux végétaux. Le premier y représente respectivement 30,8% et 37,5% et le second 69,2% et 62,5% soit un rapport dur/banco de un pour deux. En comparaison aux autres aires celle-ci est doublement remarquable.

D'abord, le bâti en dur y est plus faible que partout ailleurs à l'inverse de celui en matériaux végétaux ; ensuite, du fait de l'inexistence du banco, le bâti passe de l'un à l'autre sans transition. Mais comme il date à 70% d'avant 1970 à Kaffrine II et seulement après à Pey-Mbamba, il faudrait chercher l'explication dans la stratégie d'occupation et les caractères sociaux. Il s'avère que le secteur était le terroir de l'ancien village indigène. Sous l'initiative coutumière, la partie à l'Est fut découpée et distribuée aux déguerpis de l'Escale-Sud en 1935 et par la suite aux nouveaux arrivants, alors que le Nord restera sous la mainmise de l'aristocratie Ndawkunda malgré la loi sur le domaine national et ceci jusqu'au lotissement de 1978.

En conséquence, parmi les actuels ayant-droits, un peu plus du 1/3 a hérité de sa parcelle dans les deux quartiers. Mais si plus du tiers a profité de l'attribution de lots suite au lotissement complémentaire de Pey-Mbamba, la restructuration de Kaffrine II n'a bénéficié qu'à 14,3% d'entre eux. Donc, seulement un peu plus du quart dans le premier quartier mais la moitié dans le second, -pratiquement très tôt entièrement occupé, a racheté son lot des attributaires ou héritiers⁶¹. Mais comme la dimension sociale prime sur l'économie, plus des 4/5 des chefs de ménage résident dans leur logement. En plus, à Kaffrine II, plus du 1/10 est hébergé. Cette situation relève des conditions socio-économiques modestes sinon précaires, d'où la faiblesse de la valeur immobilière.

⁶¹ D'après les données fournies par l'enquête, le prix d'achat variait entre 10000F le lot de 25 X 30 en 1967 à 25000F CFA en 1987 (à l'époque 1 franc français valait 50 francs CFA).

La répartition socioprofessionnelle y est dominée par l'agriculture qui emploie pratiquement la moitié des actifs, commerce et l'artisanat qui occupent l'autre moitié à Kaffrine II et 38,5% à Pey-Mbamba. Cette structure révèle un quartier oriental typiquement rural et un Pey-Mbamba II plus intégré à la mouvance de la ville avec ses 7,7% de fonctionnaires et autant de sans-professions. Aux conditions économiques précaires, s'ajoutent les pesanteurs socioculturelles. Si tous les chefs de ménages ont été mariés, ceux vivant avec leurs conjoints ne sont plus que 91,6% dont 40% de polygames à Kaffrine II. On compte en moyenne 6 ménages pour 5 concessions. Cependant, chacun d'eux regroupe 6 à 8 membres. Ceux-ci dépendent d'un chef de ménage généralement d'un âge avancé. Les 2/3 à Kaffrine II ont plus de la cinquantaine contre près des 6/10 à Pey-Mbamba. Parmi eux respectivement la moitié et près des 3/4 ont plus de 60 ans. Les divorces et veufs près de 10% à Pey-Mbamba et du 1/3 des chefs de ménage à Kaffrine II, à quelques exceptions près de sexe féminin uniquement contribuent non seulement à la précarité de la situation socio-économique mais aussi à la confirmation de la mauvaise réputation de lieu de prostitution prêtée au secteur.

En somme, le secteur apparaît comme une adjonction à la fois physique et sociologique d'essence rurale non encore intégrée à la ville. Dans l'ensemble, la différenciation paysagique de Kaffrine coïncide avec une dégradation du centre vers la périphérie. Celle-ci regroupe un certain nivellement socio-économique de l'espace qui permet d'identifier au moins trois zones de valeur distinctes : une zone de valeur marchande regroupant les secteurs de l'Escale et Diamaguène I et II, une de valeur socioculturelle coïncidant au secteur de Pey-Mbamba et enfin une de valeur sociale de survie englobant le dernier secteur.

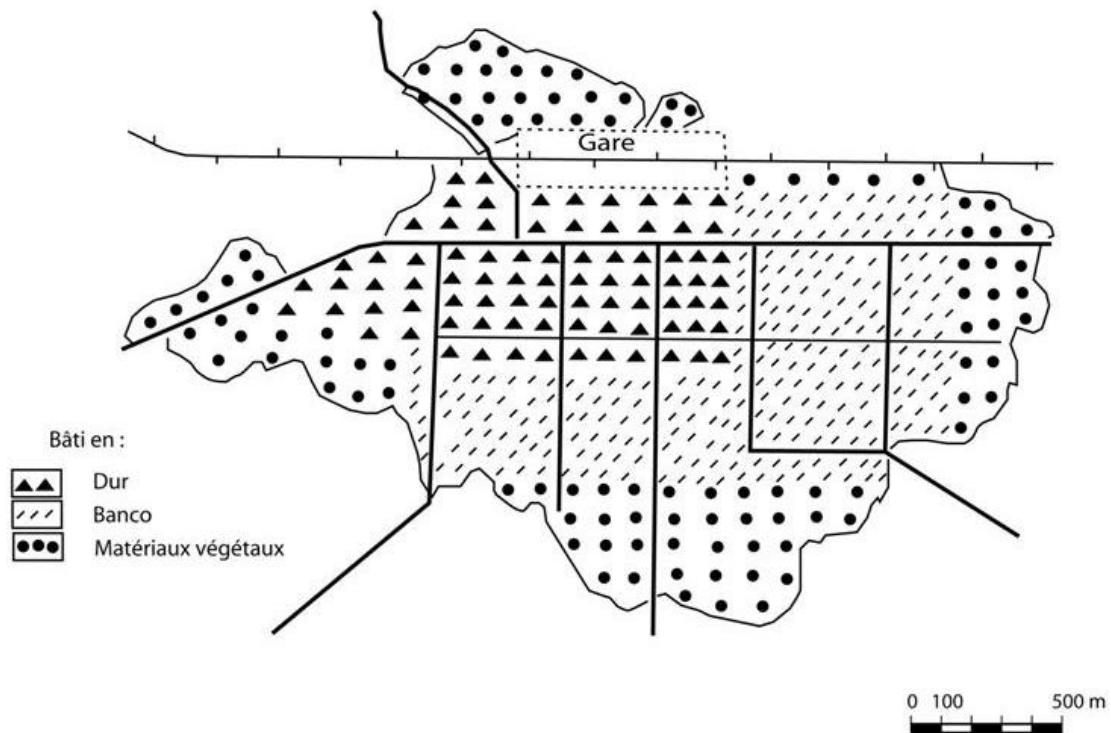
3-L'habitat à Kougheul : Malem Hodar et Maka Yop : un paysage à la mesure du dynamisme socio-économique

Une analyse comparative de l'habitat sur la base du schéma d'ensemble de Kaffrine permettrait de mieux saisir l'ampleur des écarts d'évolution. En effet, Kougheul par son paysage se rapproche de Kaffrine plus que de Malem Hodar et de Maka Yop. Cependant, certains aspects du bâti présentent des disparités notables.

Ainsi, le caractère commun qui distingue Kougheul et Kaffrine des deux derniers est la proportion du taux de matériaux végétaux inférieur au 1/5, soit 38,5% à Kaffrine et 37,6% à

Koungheul⁶². Ce type de matériau caractéristique des secteurs d'extension récente est d'autant plus présent à Koungheul que ceux-ci y englobent en plus de Diamaguène au Sud-Ouest et campement au Nord de la gare, le village de Bamba Modou Coura à l'ouest. Par contre, à Malem Hodar et Maka Yop, il est la principale composante en association avec le banco et dans une architecture de type rural (case carrée ou ronde). (Cf. Figure 16).

Figure 16 : Répartition du bâti selon la nature des matériaux à Koungheul à la fin des années 1980



Bien que d'un emploi plus moderne ce matériau compose à 53,6% le bâti à Koungheul soit 4 fois plus qu'à Kaffrine. Cette forte proportion est liée aux dimensions de son secteur d'implantation qui englobe les quartiers indigènes coloniaux de Kanantoung, le village originel, Koungheul-Santh, la première aire d'extension et Maali né seulement à la fin des années 1950, soient les 2/3 de la superficie de la localité. Les constructions datent de la période 1945/1960 essentiellement durant laquelle le mode le plus répandu dans le milieu indigène était l'utilisation du banco nu ou, à la limite pour les aisés, enduit de ciment avec une toiture en tôle ondulée. Dans ce secteur, le bâti en dur infime, clairsemé et récent est l'apanage des privilégiés. Celui-ci ne représente d'ailleurs que 8,8% de l'ancienne Escale

⁶² Cf. BCEOM (1974), Programme de logement pour six capitales régionales et neuf centres secondaires...MTPUT/DUH, Paris, 209 p. Les données chiffrées sur le bâti à Koungheul sont celles de 1973.

pour l'essentiel. C'est les vestiges du bâti colonial restauré identifiable par les toits en tuile et les constructions nouvelles recouvertes en tôle et fibrociment.

A Malem Hodar et Maka Yop, ce bâti serait propre au nouveau secteur administratif et aux habitations de quelques notables, si dans le premier une certaine partie de l'Escale n'avait pas été restaurée. Cette proportion de l'habitat en dur et sa localisation comparée aux 45,8% de Kaffrine montrent une fois de plus le rôle moteur du poids administratif dans la valeur immobilière.

Cependant, la vitalité économique fait la différence avec les autres localités. Ainsi, hormis les fonctionnaires logés dans leurs lieux de service, l'Escale est aujourd'hui entre les mains des héritiers des grands traitants indigènes de la colonisation qui sont les actuelles grandes notabilités reconverties dans des activités plus lucratives. Ils sont non seulement légataires des biens fonciers coutumiers de leurs parents dans les noyaux originels, mais aussi acquéreurs des biens immobiliers abandonnés par le commerce colonial.

Cette élite sociale se rencontre à Koungheul et à moindre échelle à Malem Hodar et Maka Yop. Sinon l'écrasante majorité est constituée d'agriculteurs, de marchands et d'artisans du secteur informel ; à Koungheul, des manœuvres, domestiques et sans travail élargissent l'éventail. Un peu plus du 1/3 des chefs de ménage actifs disposaient d'un revenu fixe en 1973. Les 2/3 vivaient essentiellement du secteur informel. Les actifs sans travail étaient estimés à 3,3 par ménage. Ainsi, les difficultés nées de la crise climatique et économique sont accentuées par la lourdeur des charges sociales. En effet, le 1/3 des chefs de ménage dans le secteur d'extension s'y est installé à la fin des années 1960 suite au malaise dans le bassin arachidier.

Ce contexte de crise a présidé à de nouveaux comportements socioculturels de survie. A Koungheul, plus du 1/3 des ménages ont moins de 5 membres, alors que moins des 9% seulement dépassent 10 individus en charge. Même dans le noyau ancien la moyenne par ménage n'est que de 6 membres. Dans la localité la plus rurale, à savoir Maka Yop, le démembrement de la concession dû à l'éclatement familial source de la nucléarisation du ménage a abouti à l'accroissement des concessions, passant de 75 en 1974 à 82 en 1987. Parallèlement la taille démographique est tombée de 10 à 6 individus.

En conclusion, nous retiendrons l'étroite relation qui s'établit entre l'habitat et la fonction administrative d'abord, économique ensuite. Car il est évident que l'aménagement de

l'espace, facteur de la qualité de l'habitat, dépend dans nos localités de cette première fonction.

III : Equipements collectifs et réseaux de distribution : des prestations en deçà des besoins.

Si l'organisation et l'expansion spatiales, et la qualité de l'habitat sont des critères urbanistiques mesurables à l'observation, il en existe d'autres moins apparents mais aussi fondamentaux dans la définition de l'urbain. Car, intégrés dans le paysage, ils importent moins par leur identification souvent difficile que par la qualité des prestations de services collectifs fournies aux populations. Sont de ceux-là les infrastructures médico-sanitaires, socioculturelles au sens large et les réseaux de distribution.

Notre objectif ici est double, il s'agit non seulement de déterminer les degrés d'urbanisation des localités mais aussi, dans celles où ils sont assez élevés, d'évaluer les rapports d'intégration des différents secteurs dans l'aire couverte par les prestations. Pour ce faire, nous adopterons une démarche comparative à l'échelle globale et locale.

1- Des infrastructures médico-sanitaires disparates

Elles sont constituées des centres médicaux de Kaffrine et de Koungheul et des postes de santé de Maka Yop et Malem Hodar en raison d'une unité par localité. Les premiers comprennent un hôpital, un centre de protection Maternelle et infantile et une maternité et les seconds, une unité de premiers soins et une d'accouchement. Ces derniers ne furent construits qu'en 1961. Durant toute la période coloniale, les infrastructures n'existaient que dans les centres à forte implantation de français en l'occurrence Kaffrine et Koungheul.

En effet, la première localité disposera d'un Poste de Santé avec un aide-médecin dès 1914 alors que n'officialait à Koungheul et Maka Yop qu'un agent d'hygiène⁶³. Le Poste de Santé ouvert à Koungheul en 1936 sera l'un des quatre construits depuis 1914 dans le Cercle. Cet événement dénote la position privilégiée de l'Escale au front de la colonisation agricole de l'implantation commerciale. En effet, selon M. Mbodj, de 2 médecins à 4 infirmiers à Kaolack et Guinguinéo, le personnel de santé était passé à cette date à 6 médecins dont 2 privés dans les deux localités suscitées, autant d'aide-médecins dont les 2 de nos Escales, 2

⁶³ Cf. Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble, juin 1914, p 32

sages-femmes et 3 infirmiers indigènes pour l'ensemble de la circonscription⁶⁴. En 1960, quand le Poste de Kaffrine fut érigé en centre médical, c'était certainement à cause, non pas de son poids démographique ni de son dynamisme économique, mais plutôt de son rang dans la hiérarchie de l'administration territoriale. Sinon pourquoi cette discrimination entre deux établissements qui assuraient respectivement 10000 et 8100 consultations mensuelles⁶⁵? Et encore, le premier avait l'avantage de la proximité dans un rayon de moins de 100 km en route bitumée des hôpitaux régionaux de Kaolack et Diourbel.

Cette anomalie sera corrigée deux ans plus tard par l'extension du poste de Kougheul pour accueillir un pavillon d'hospitalisation et une maternité de 16 lits chacun. Mais jusqu'au milieu des années 1980, les populations s'accommoderont d'une incapacité de plus en plus grande des infrastructures à répondre aux sollicitations, de la vétusté des locaux dont la majorité date de 1934 et surtout d'un environnement insalubre dû à un site dépressionnaire transformé en bourbier durant l'hivernage. Ces maux devraient prendre fin avec la mise en service récente du nouveau centre de santé sis à la sortie orientale de la localité.

Ce retard comblé, les deux localités remises au même niveau souffrent d'une manière identique des problèmes liés à une réduction croissante des crédits de fonctionnement. Leurs populations doivent contribuer à l'acheminement des urgences, si les deux ambulances ne sont pas en panne, en payant le carburant, au fonctionnement des établissements en achetant des tickets de consultation, et payer de leur poche les médicaments prescrits dans les 2 officines de pharmacie nouvellement ouvertes.

Ces difficultés d'accès aux soins médicaux interviennent dans un environnement dont l'insalubrité chronique est favorable à l'éclosion d'une multitude de vecteurs pathogènes : déficit de l'alimentation en eau courante, utilisation commune par les hommes et le bétail des équipements (puits et forages), absences d'égouts et de canalisation pour l'évacuation des eaux de ruissellement à Kaffrine et surtout à Kougheul bâtie en grande partie sur un site dépressionnaire et inexistence d'un service de ramassage des ordures entre autres⁶⁶.

⁶⁴ Cf. MBODJ M. (1978), Un exemple d'économie coloniale..., p 240

⁶⁵ Cf. CINAM/SERESA, Etude de la région arachidière, Dakar, 1960, tome 2

⁶⁶ Cf. CINAM/SERESA, op.cit.1960, Annexe 6, p 4, en 1960. Selon le document,, les ordures étaient enlevées une fois par mois à Kaffrine. Selon les informations du secrétaire municipal, la municipalité est confrontée à l'immobilité d'un parc automobile de 3 tracteurs, 2 remorques et un porte-back tous en panne.

Au total, les conditions médico-sanitaires sont rendues précaires par l'insuffisance des crédits de fonctionnement du Ministère de la Santé et la faiblesse des ressources des collectivités locales affectées à la bonne marche des établissements médicaux et l'assainissement du milieu. Ainsi, les populations aux revenus modestes se doivent de prendre en charge leur santé dans un contexte de crise économique et politique d'austérité.

2-Des voiries et réseaux de distribution partout déficients

Cette politique se ressent également dans une voirie interne dont le délabrement est une condition partagée par toutes les localités. Les seules quelques centaines de mètres de bitume dans l'Escale de Kaffrine héritées de la colonisation sont en dégradation très avancée. D'ailleurs le même constat se dégage dans le reste de la ville et dans les autres localités où les rues n'ont reçu aucune amélioration depuis le lotissement des quartiers là où il a eu lieu. Elles sont transformées soit en pistes peu carrossables, soit en sentiers par les automobilistes et piétons se frayant leur chemin entre les tas d'immondices, les inégalités du nivellement et autres touffes de végétations et petites mares en hivernage.

Les réseaux de distribution d'eau et d'électricité ne présentent guère un tableau plus attrayant. Le premier peut être divisé en deux types : celui évolué de Kaffrine géré par la SONEES et celui embryonnaire des autres centres dépendant de l'Hydraulique Rurale.

En 1987, le réseau de Kaffrine desservait 395 abonnés et 32 bornes-fontaines municipales et mosquées. Il était alimenté par un château d'eau d'une contenance de 800 m³ débitant 349 m³ par jour⁶⁷. Mis en service en 1977, le château d'eau devrait suffire pour les besoins d'une consommation journalière estimée à 47 litres par personne, y compris l'abreuvement du bétail⁶⁸. Mais aujourd'hui avec une population de quelques 16000 âmes, le réseau ne couvre plus que le 1/3 des besoins d'une consommation qu'on peut évaluer au moins à un millier de litres à partir de la consommation par personne de 1977. Comme pour le confirmer, le chef du secteur de la SONEES déplore le nombre important de demandes d'abonnement en souffrance. En fait, le correctif de 1977 creusait plus qu'il ne réduisait le déficit. Auparavant, le débit du forage de 73 m³/h fournissait en raison de 6 heures de fonctionnement par jour,

⁶⁷ Sources : SONEES de Kaffrine

⁶⁸ Cf. SOABI/GELMC (1977) La ville de Kaffrine. Etude du développement de la ville...Dakar, pp. 15-18

438 m³ ⁶⁹.. En prenant 517 m³, soit un déficit 79 m³ par jour. Les chiffres de population étaient-ils sous-estimés ? Voulait-on privilégier la régularité de l’approvisionnement pour les abonnés de l’époque ? Pourquoi le projet n’avait-il pas pris en charge la réfection du réseau ?

Quelles que soient les réponses les conséquences actuelles sont fâcheuses pour tous les concernés : blocage des compteurs du fait du refoulement découlant de la vétusté de la canalisation, d’où un manque à gagner pour la SONEES, factures municipales impayées, baisse de pression allant jusqu’au manque total obligeant les populations, en l’occurrence des quartiers périphériques, à recourir aux 15 puits souvent à sec du fait de la sécheresse. En définitive, la résolution de l’alimentation en eau de Kaffrine passe par une modernisation du réseau existant, l’extension de la distribution vers les quartiers périphériques et la systématisation de la stratégie du branchement individuel ; en d’autres termes l’implantation d’un réseau évolué efficace.

A la différence de Kaffrine, les autres localités ne sont alimentées en eau courante qu’à partir de la décennie 70. En effet, dans le cadre du programme d’hydraulique, elles ont bénéficié des forages et des réseaux embryonnaires de bornes-fontaines. D’ailleurs, celui de Maka vient d’être mis en service en 1989. Ils supplantent les puits déficitaires depuis le début du cycle de sécheresse au nombre de 4 à Maka Yop et 16 à Koungheul en 1973⁷⁰. Seulement, leur fonctionnement se heurte à l’insuffisance des crédits pour l’achat de carburant et de pièces de rechange, et les dépenses d’entretien. Le problème est encore plus ardu à Koungheul, le centre le plus peuplé. Les populations y vivent une véritable crise de l’eau, le retour à des puits ne pouvant satisfaire les besoins.

Pourtant, suite au programme bornes-fontaines, la recherche de moyens avait conduit à une politique de branchements individuels. Mais le tarif forfaitaire mensuel de 1500F CFA n’améliorera pas la situation. Face à une demande de plus en plus pressante, la distribution est actuellement en voie d’être reprise par la SONEES. Ces réseaux, bien que hiérarchisés, ne présentent pas le caractère inégalitaire de ceux de distribution d’électricité. En effet, celui de Kaffrine est achevé et géré par la SENELEC, celui de Koungheul est encore à l’état embryonnaire. Pendant ce temps, à Malem Hodar et Maka Yop, ils sont tout simplement inexistants.

⁶⁹ SOABI/GELMC, op.cit.pp 15-18

⁷⁰ Cf. BALDE (I. et alter), Le village de Maka Yop, 1975, p 18 et BCEOM, ville de Koungheul, Monographie, 1974, p 79

En 1987, l'électricité était distribuée à Kaffrine par un réseau autonome alimenté par 4 groupes électrogènes à 661 abonnés et 106 foyers lumineux dont la moitié confinée dans l'Escale⁷¹. Cependant, une timide extension peut être décelée surtout depuis l'indépendance. A l'époque « l'électricité (était) inconnue sauf à la résidence et chez quelques commerçants disposant de groupes (électrogènes) privés »⁷². En 1970, la centrale était mise en service, en 1977, elle alimentait l'Escale. Actuellement, le réseau est étendu à Pey Mbamba I et Diamaguène I⁷³. Toutefois, les usagers sont confrontés à des coupures fréquentes de l'alimentation, signe de vétusté de l'équipement.⁷⁴

Dans la perspective d'une poursuite de l'extension du réseau vers les quartiers nouvellement restructurés, il serait souhaitable de procéder à une modernisation du réseau actuel et au raccordement de celui-ci au réseau général à partir de Kaolack. Cette solution envisagée par la SENELEC, il y aurait maintenant deux décennies, risquerait de voir le jour plus tôt à Koungheul. La Société Nationale qui vient de se voir confier le réseau embryonnaire de la localité s'attèle à sa modernisation et à son raccordement à la Centrale de Tambacounda. Depuis le début des années 1980 jusqu'aujourd'hui, le réseau est alimenté par le groupe électrogène du cinéma de 19 heures à 2 heures et plus récemment de celui de Nioro pour mettre un terme à « l'absence d'éclairage qui rend difficile l'activité nocturne des principaux pôles de la ville ». Mais l'irrégularité de son fonctionnement, malgré la mise en œuvre d'abonnements forfaitaires, nous rapproche de la situation de la décennie 1970. A l'école, le groupe électrogène de l'ancienne usine de décorticage de l'OCA avait servi à la première tentative de sortir la localité de l'obscurité mais seulement « lors d'exceptionnelles occasions »⁷⁵.

Si les efforts d'édification d'un réseau répondent aux besoins des populations de Koungheul et de Kaffrine, tel ne semble pas encore être le cas à Malem Hodar et à Maka Yop où

⁷¹ D'après les renseignements fournis par le chef du centre de la SENELEC de Kaffrine, ceci au 1^{er} Juillet 1987.

⁷² Cf. CINAM/SERESA, *op.cit.*1960, Annexe 6, p 3

⁷³ Cf. SOABI/GELMC, *op.cit.*1977, p 18 et Atlas pour Aménagement du territoire, 1974, p 122

⁷⁴ En Avril 1988, nous y avons assisté à une marche pacifique de protestation

⁷⁵ CF.BCEOM, programme de logement pour six capitales régionales et pour 9 centres secondaires...Paris, 1974, p 80. Les groupes électrogènes tous privés appartenaient à des commerçants ou à la CFDT, A l'indépendance, ils étaient au nombre de 4 selon l'étude de la CINAM/SERESA, *op.cit.* 1960, Annexe 6, p 4

l'électricité reste toujours l'apanage des services de l'administration territoriale. Ce survol de l'état des réseaux dans les différentes localités appelle quelques considérations à l'échelle globale. Ainsi, il est évident que la gestion communautaire connaît des limites conduisant souvent à l'échec comme à Kougheul. Plusieurs causes peuvent être avancées : une gestion financière inadaptée (l'instauration de tarifs forfaitaires), la non implication de l'Etat dans l'entretien du matériel, un coût de fonctionnement élevé par rapport aux ressources des populations bénéficiaires. Il serait souhaitable que les services techniques centraux allègent les charges en intervenant dans l'entretien ou dans la formation technique de certains membres des Communautés Rurales. Pour les services collectifs, les expériences menées dans les villages de Dakar dans l'utilisation de l'énergie solaire devraient être étendues à ses localités de l'intérieur où les frais de raccordement au réseau général sont encore élevés à cause de l'éloignement des centrales. Les avantages et inconvénients des systèmes classique et moderne pourraient y être mieux cernés avant toute politique de généralisation.

Il apparaît que l'Etat se désengage du monde rural en général mais continue d'être présent dans les communes rurales qui représentent un marché potentiel. La reprise de la gestion des réseaux à Kougheul et non à Malem Hodar ni à Maka Yop par les Sociétés Nationales est édifiante de cette discrimination. Dans ce contexte, comment ces collectivités peuvent-elles parvenir à mobiliser les ressources indispensables à leur développement s'il ne leur est laissé que des secteurs quasi-improductifs ou à faible valeur ajoutée ? Le désengagement se fait surtout au détriment du plus démuné par l'abandon des prestations de services collectifs, visible à travers la réduction de l'éclairage public et des bornes-fontaines, notamment à Kaffrine. Enfin, nous relevons aussi l'utilisation de palliatifs dans la solution de problèmes majeurs : bricolage de motos-pompes, rafistolage des anciens réseaux, etc.

3- Kaffrine, pôle éducationnel du bassin oriental

Le troisième volet des infrastructures et services dans les Escales, celui afférent aux activités de promotion culturelle est marqué par une rupture dans la suprématie jusqu'ici dévolue à Kaffrine. Autant la localité s'affirme comme principal pôle scolaire, autant elle s'aligne au niveau des autres sur le plan des équipements à fonction socioculturelle.

Au niveau du primaire, elle est dotée en plus d'une école préscolaire confessionnelle depuis 1977, la seule du département, de 6 établissements élémentaires dont un confessionnel. Kougheul en compte deux et Malem Hodar et Maka Yop un par localité. Depuis le début des

années 1980, avec ses 29 classes contre respectivement 12, 6 et 3 dans les autres, elle regroupe près du quart des effectifs de la circonscription (Cf. Tableau 8).

Tableau 9 : Evolution des effectifs de l'enseignement élémentaire de la ville et du département de Kaffrine de 1983 /1984 à 1986/1987

Année scolaire	effectif absolu		Part de Kaffrine/Dép.
	Kaffrine	Département	
1983/1984	1 770	7 373	24 %
1984/1985	2 086	8 424	24,76 %
1985/1986	2 224	8 698	25,56 %
1986/1987	2 238	9 632	23,23 %

Source : I.D.E.E Kaffrine 1987 (service de la carte scolaire)

Le poids de Kaffrine au niveau de l'élémentaire découle de l'effort de scolarisation menée durant ces trente dernières années, car en 1960 il n'y avait qu'un seul établissement. Celui-ci créé en 1912 sous le nom de « Ecole Rurale » demeurera jusqu'en 1926, date de la mise en service de celui de Koungheul, la première et seule école du bassin arachidier oriental. Fondé en même temps que ceux de Ndiagne, Sakal et pire sur la ligne du DSL, il répondait à l'objectif avoué de « fournir » des élèves de 7 à 12 ans parlant assez bien le français aux écoles primaires supérieures de Saint-Louis et de Kaolack⁷⁶. Mais en partant du fait que tous ces centres étaient des foyers très dynamiques de diffusion de la culture islamique à l'époque, il est fort probable que ces implantations entraînent dans la politique coloniale de contrer l'expansion de la civilisation musulmane. D'ailleurs, la demande insistante de la création de l'école de Koungheul en 1926, replacée dans le contexte de l'avancée du mouridisme à la faveur du mouvement de colonisation arachidière des terres orientales le long de la ligne de chemin de fer du Thiès-Kayes, pourrait relever du même dessein⁷⁷. Dans ce cadre historique, il s'avérait opportun aux autorités d'installer des moyens de contre-offensive au sein des chefferies et centres islamiques. Ainsi, au nombre de 32 dans l'ensemble du pays de protectorat en 1912, ces écoles étaient passées et dans le seul Cercle du Sine-Saloum à 33 en

⁷⁶ Cf. Arrêté N° 1907 du 3-11-1912, JO Sénégal 1912, p 863 et BOUCHE D. (1975) L'enseignement dans les territoires de l'Afrique Occidentale de 1917 et 1920 ; mission civilisation ou formation d'une élite ? Tome 2, Lille, p 62

⁷⁷ Cf. Cercle du Sine-Saloum, Rapport politique annuel d'ensemble, 1926, p 8

1916 puis à 57 en 1960⁷⁸. Passant outre l'objectif avoué, il était demandé aux instituteurs de faire fonctionner un cours pour adulte. A quelle fin ?

Si malgré tout l'enseignement élémentaire a fait aujourd'hui tâche d'huile, tel n'est pas encore le cas pour le secondaire : le second cycle ou lycée est absent du département, le premier cycle ou cycle moyen, limité au général, reste confiné à Kaffrine qui regroupe un CEM créé en 1968/1969 et actuellement logé dans les nouveaux locaux construits avec le concours de la Banque Mondiale, deux collèges privés dont un laïc et un confessionnel. Les classes dont le nombre est passé d'une seule en 1968/1969, à 9 en 1976/1977 puis à 20 en 1986/1987 ont accueilli un effectif quadruplé dans la dernière décennie. Il était passé de 216 à 854 élèves⁷⁹.

Comme le secondaire, la formation professionnelle reste l'apanage de Kaffrine où fonctionnent un centre d'enseignement technique féminin mais surtout l'un des cinq Centres Nationaux de Formation des Artisans Ruraux créés en 1964. Il dispense à la trentaine d'élèves ruraux et agents des organismes d'intervention, des cours de formation et de perfectionnement dans les trois spécialités, bois, bâtiment et métaux. Comme le CEM, ce centre a été réalisé avec le concours d'un organisme international, le PNUD⁸⁰.

Cette « prolifération » d'infrastructures scolaires contraste avec le sous-équipement socioculturel qui sévit dans le Département. Les locaux qui abritent les Maisons des Jeunes de Kaffrine et de Kounghoul et les Maisons communautaires de Malem Hodar et de Maka Yop servant plutôt de salles de spectacle que de personnel et de matériel. Les autres centres de polarisation dans les deux premières localités sont les deux salles de cinéma non couvertes et les bars légalisés ou clandestins. Les aires de sports sont partout des terrains vagues souvent propriétés privées non encore mises en valeur⁸¹. Elles ne sont d'ailleurs occupées que pendant les grandes vacances scolaires pour abriter les activités sportives hivernales dénommées communément « navétane ». En définitive, les populations des Escalles, jeunes et adultes confondus, pâtissent comme les générations coloniales précédentes d'un manque de structures

⁷⁸ Cf. CINAM/SERESA, op.cit.1960

⁷⁹ Données fournies par l'IDEE de Kaffrine (service de la carte scolaire) et le principal du CEM.

⁸⁰ Cf. SOUGOUFARA A. (1979) Les problèmes de formation en milieu rural ; l'exemple du département de Kaffrine, Dakar, pp 40 à 42

⁸¹ Kaffrine dispose d'une aire de sport municipale où subsiste un pan de mur, seule trace d'un début d'aménagement.

aptes à promouvoir leur épanouissement et à leur éviter les aléas de l'école de la rue. Cette déficience affecte plus encore la population scolaire non résidente de Kaffrine⁸².

Conclusion

Les liens déterminés entre d'une part les rangs occupés dans l'administration territoriale et le statut politique, et d'autre part le degré d'organisation spatiale et de revitalisation des Escales, les natures du bâti et des rapports socioculturels des populations, et la qualité des prestations de services fournies par les infrastructures concourent à la définition de l'actuelle relation au sein des Escales entre le pouvoir politico-administratif et le degré d'urbanisation de Kaffrine. Celui-ci, principal pôle administratif communalisé, est devenu un centre urbanisé. Kougheul devrait suivre avec les projets de modernisation de réseaux dans le contexte de sa communalisation toute récente. Malem Hodar et Maka Yop, les « sans-grade » restent des localités rurales.

A voir les différences d'évolution urbanistique entre Kaffrine, la préfecture, et Kougheul, le dynamique centre économique, il est évident que les trente ans d'indépendance n'ont pas encore effacé l'ordre colonial. La stratégie de renforcement de la présence de multiples services d'encadrement et de contrôle à partir de centres administratifs avait permis dans la décennie 1950-1980 d'assurer la survie de certaines Escales à la suite de la ruralisation de la spéculation arachidière. Et la situation actuelle est le résultat de l'accélération du même processus qui n'a profité qu'à Kaffrine dans une large mesure.

Cependant, l'accession à la souveraineté internationale porte à croire que les objectifs devraient être autres que coloniaux. Ainsi, à défaut d'une rupture totale d'avec cette politique antérieure, celle nouvellement initiée après 1960 devrait au moins conduire à la promotion d'activités économiques de substitution telles les industries de transformation des arachides et de production de biens de consommation. La situation géographique aurait certainement permis une minoration du coût du frêt des matières premières et des produits finis.

Seulement, une rupture avec la stratégie coloniale tournée vers les zones côtières où sont concentrés les efforts d'aménagement s'avère incontournable pour un développement endogène et intégré de l'espace national. Elle permettrait, en favorisant les localités

⁸² Selon le principal du CEM, ce défaut de cadres est un des facteurs de l'échec massif des élèves en provenance des écoles élémentaires hors de Kaffrine-ville orientés dans son établissement.

intérieures, à la fois d'éviter les restructurations douloureuses pour les populations et les plus coûteuses en investissement et de mettre en place des infrastructures capables de générer des prestations de services efficaces.

Une telle démarche alliée à la revitalisation économique devrait à notre avis avoir des incidences notoires, sur la fixation des populations du « Sénégal des profondeurs » voire sur un reflux migratoire tant souhaité des localités de l'Ouest vers celles du centre et de l'Est. Cette stratégie ne vaut-elle pas celle d'une ruralisation des activités économiques dans un contexte d'urbanisation irréversible ?

Chapitre 4 : Réseaux, trafics et aires de polarisation

Les « Escales » pour assurer leurs fonctions, s'appuient sur divers réseaux dans leurs relations avec un environnement plus ou moins vaste. A priori, l'observation du paysage géographique, orientation, densité, état physique des réseaux et localisation des agglomérations sur les réseaux, donne un aperçu de leur vitalité relationnelle et du cadre dans lequel s'inscrivent les aires de polarisation de chacune d'elles.

Ainsi, le rail constitue le trait d'union à la fois banal et historique des Escales. Grossièrement orienté Est-Ouest, il brille actuellement par une désaffectation et une dégradation avancées au point de nécessiter une intervention de réhabilitation en cours en 1988. Contrairement à la voie ferrée, le réseau routier apparaît comme le moyen déterminant d'accessibilité des Escales. La Route Nationale N°1 qui double le rail dans le bassin oriental dessert Kaffrine et Koungeul sis aux carrefours des principales « pistes de production », c'est-à-dire les axes non-bitumés mais stabilisés. Elles sont également reliées au front de la colonisation arachidière du Nord-Est, à la zone sylvopastorale au Nord et à la frontière de la Gambie au Sud. Kaffrine toutefois a sur Koungeul l'avantage d'être au débouché de la Route Régionale N°60 bitumée sur la Nationale N°1. A ce réseau, à praticabilité quasi-permanente, s'ajoute un faisceau de pistes peu carrossables du reste seules voies d'accès à Malem Hodar et Maka Yop à l'écart des relations directes nationales et régionales. Le troisième réseau, celui des télécommunications encore embryonnaire n'intéresse, que les deux carrefours routiers.

Les réseaux s'inscrivent dans un espace où les différents faciès qui s'y juxtaposent témoignent d'une mise en valeur inégale. De l'Ouest vers l'Est, à l'homogénéité des vastes surfaces de cultures autour de Kaffrine, succède une discontinuité d'aires cultivées, entrecoupées de forêts classées, réserves et vestiges forestiers de Malem Hodar à Koungeul. Ces éléments tirés de l'observation du paysage élargissent la problématique de la polarisation des Escales aux aspects spatial, temporel et qualitatif que nous allons tenter de cerner à partir de trois axes de réflexion :

- 1-** La ligne ferroviaire, l'outil dégradé d'intégration des Escales dans l'espace économique colonial ;
- 2-** La route et les réseaux de télécommunication, les supports actuels de la vie de relations des Escales ;
- 3-** Des aires de polarisation tributaires de la fonction administrative.

I: La ligne ferroviaire, l'outil d'intégration des Escales dans l'espace économique colonial

L'état actuel de dégradation des installations fixes sises dans les emprises des gares est révélateur de la déliquescence du rail. Cette dégradation se mesure à une fréquence réduite de circulation des trains et un volume de trafic en baisse. Mais le terme de « réhabilitation » employé par les autorités pour désigner les opérations de reprise en cours donne à penser à l'existence d'une période durant laquelle le train avait sans doute joué un rôle important dans la vie de relations du Sénégal et en particulier du bassin arachidier.

1- Dégradation et réhabilitation

De Kaffrine à Koungheul, les images des gares sont identiques, des infrastructures hors d'usage en ruine parmi lesquelles seul le bâtiment principal de la gare fortement endommagé est encore debout. Toutefois à Kaffrine, l'activité ferroviaire est encore perceptible à travers les logements des manœuvres chargés de l'entretien de la voie et du chef d'exploitation. Cet état des lieux préfigure l'activité des gares du bassin arachidier. Elles ne reçoivent dans le meilleur des cas que trois trains hebdomadaires dans chaque sens, à savoir deux trains express internationaux directs Dakar-Bamako et un omnibus Dakar-Kidira⁸³. Signe de dégénérescence, les gares des Escales sont ravalées en halte. Les trains express et les omnibus n'y font qu'une minute d'arrêt dans chacune d'elles contre une dizaine à Thiès, Diourbel, Guinguinéo, 30 à Tambacounda et 45 à Kidira⁸⁴. Ces quelques exemples sont significatifs de la perte de vitesse des gares aux yeux de la Direction de la Régie des Chemins de Fer. Car si leurs apports étaient notables sur le trafic, elles auraient été mieux loties par le Service de l'Exploitation. Ce malaise perçu dès les premières années de l'indépendance était plutôt analysé dans le contexte de crise globale de la Régie imputée en grande partie à des déficiences techniques : une voie en « rail de 25 kg très ancien et faible » inapte au trafic lourd et un parc de traction vétuste et insuffisant⁸⁵.

⁸³ Cf. Annonce RCFS in soleil du 29/30 août 1987 et informations fournies par le chef de gare de Koungheul.

⁸⁴ Idem

⁸⁵ Cf. *Industries et travaux d'Outre-mer* N° 52 septembre 1960, P.595 et *Industrie et Travaux d'Outre-Mer* N°139, juin 1965, P.556

Partant de ce diagnostic, les autorités ferroviaires opéreront plusieurs rénovations qui se poursuivaient encore à la fin des années 1980.. Dans les années 60, elles préconisaient la construction d wagons de poids de charge de 30 tonnes, la participation à la réalisation d' « installations de stockage adéquates permettant d'étaler la demande en matériel roulant » de l'ex-OCA, la compression des charges d'exploitation et la réduction du crédit de renouvellement pour absorber un déficit cumulé de gestion qui s'élevait en 1963 à près de 2,5 milliards de francs CFA⁸⁶.

La réhabilitation du rail se poursuivra dans les années 1980 par l'acquisition du matériel roulant, le changement de statut de la RCFS, la reprise de la voie de Thiès à Tambacounda avec le rail de 36 kg standard. Ce projet entamé en 1987 emploie 200 temporaires recrutés dans les Escales du bassin et dispose à Koungheul d'un « campement...qui occupe une position centrale dans les travaux » de pose de tronçon Malem Hodar-Tamba avec des ateliers et magasins de stockage du matériel⁸⁷. Toutes ces opérations n'ont ni sorti le transport ferroviaire d'une crise qui perdure ni, encore moins, relancé le trafic des Escales. Dès lors, ne faudrait-il pas chercher ailleurs les facteurs « autres » que ceux ci-dessus évoqués et élaborer de nouveaux scénarios ?

Jusqu'à l'indépendance, le frêt marchandises était constitué en montée par les arachides durant le premier semestre de l'année et en descente par divers produits et biens de consommation tels les matériaux de construction, combustibles, liquides et denrées alimentaires⁸⁸. Les arachides étaient acheminées vers les huileries de Kaolack, Diourbel et Dakar et les produits et biens de consommation vers les magasins des traitants des gares du bassin traditionnel, de celles de Kaffrine et de Koungheul dans le bassin oriental et de Tambacounda au devant du front pionnier.

La situation était d'autant plus difficile que ce réseau était né à la suite de la rupture de la Fédération du Mali consacrant le partage de la ligne coloniale entre deux structures de gestion Nationales. La partie Sénégalaise hérita de 60% de la ligne du Dakar-Niger. Elle eut également à gérer une baisse de 50% du trafic entre 1960 et 1964 à cause de l'arrêt du flux des navétanes soudanais, l'intégration dans sa nouvelle structure de 1300 soudanais,

⁸⁶ Cf. Ibidem N°139, Juin 1965, P. 556 et Nicole (R).FALL (M) « Etude de la réorganisation de la régie des chemins de fer », Dakar, Mars 1972, T1 p.180

⁸⁷ Cf. Supplément Italie, la RIC, une société pionnière in soleil du 2-5-1990, p.12

⁸⁸ Cf. PROTAT. P. 1960), Rail : l'équipement de Dakar-Niger, op.cit N°52, sept.1960, p.595

l'immobilisation au Mali du personnel et du matériel roulant se trouvant sur son territoire au moment de la rupture et le rapatriement du personnel technique soudanais des ateliers de Thiès et Guinguinéo. Le coût sera un déficit de 2 milliard de francs CFA⁸⁹.

Sans une politique de renouvellement du fret, le trafic ne pouvait que souffrir de la ruralisation de la spéculation arachidière, du déclin commercial des Escales avec le repli du négoce et de la crise climatique qui s'installe au début des années 1970. Dans le même contexte, la baisse des revenus des paysans ne pouvait aussi ne pas affecter le trafic voyageur. Et pour cause, l'Escale « ne fournit plus qu'un faible apport au réseau national »⁹⁰. Les diverses opérations de restructuration et de la rénovation structurelles et techniques, n'ont abouti qu'à une déconnexion aujourd'hui quasi-totale des Escales du bassin oriental du trafic ferroviaire.

Face aux nouvelles données géopolitiques et socio-économiques, les autorités n'ont pas pu donner au rail le rôle qui était le sien, à savoir celui de support de l'intégration des Escales du bassin arachidier oriental dans l'espace économique national comme durant la colonisation. Si la rentabilité d'une société de transport peut être accrue par ses performances techniques et de gestion, sa viabilité dépend du dynamisme de l'environnement économique pour générer fret et voyageur.

2- Le Thiès-Kayes facteur d'intégration des Escales dans la mouvance économique de l'ouest Atlantique

L'objectif premier des autorités métropolitaines qui avait présidé à la construction de la ligne du Thiès-Kayes était essentiellement de relier l'Atlantique au Soudan par une voie ferroviaire autre que les voies jusqu'alors empruntées⁹¹.

Plus pragmatiques, certains milieux de négoce voyaient dans la future ligne le moyen de tirer profit des ressources que recèle la Sénégambie centrale. Ces dernières, à cause de

⁸⁹ Cf. Informations in industries et travaux d'outre-mer, N°139 juin 1965 p 556

⁹⁰ La partie sénégalaise héritera de l'exploitation du tronçon Thiès-Kidira soit 670 km sur une ligne longue de 1009 km. Cf. Ibidem, op.cit.N°139, juin 1965, pp 459-460.

⁹¹ L'axe fluvio-ferroviaire constitué par les deux tronçons de voie ferrée Dakar-Saint-louis et Kayes-Bamako était « lent, incertain et onéreux » à cause des transbordements aux points de rupture de charge, des considérations d'opportunité de rupture de charge, des considérations d'opportunité de dates entre les périodes d'arrivée des navires au port de Dakar et celles de navigabilité sur le Sénégal et des risques d'« aléas sans nombre » des produits et marchandises. Cet axe, selon le député Lucien.

l'enclavement de la région, étaient alors drainées vers la Gambie anglaise⁹². Ces milieux trouvaient dans le chemin de fer le moyen de dégager une main-d'œuvre plus importante d'indigènes pour les cultures par la réduction du portage que nécessiterait une probable augmentation de la demande avec le développement des transactions⁹³.

Pour répondre à toutes les exigences politico-économiques, la ligne ferroviaire Atlantique/Soudan dénommée Thiès-Kayes, du nom des 2 gares extrêmes, allait à partir de Diourbel, s'incurver vers le sud-est jusqu'à Kaffrine pour traverser les régions cultivables et peuplées du Saloum puis passer par Koungheul pour limiter l'influence du commerce anglais en Gambie. Enfin, en passant par Tambacounda, elle allait faire jonction avec le Kayes-Niger⁹⁴. (cf.fig.N°25)

En fin 1912 le Thiès-Kayes traversait le Cercle du Sine-Saloum sur 190 km jalonnés de 7 gares d'arrêt dont au Saloum Oriental : Kaffrine, Malem Hodar, Maka Yop et Koungheul⁹⁵. Les résultats directs et induits enregistrés dans les Escales des Cercles de Thiès, du Baol et du Sine-Saloum occidental présageaient-ils les propos du député Lucien Hubert au Saloum Oriental, à savoir faire du Thiès-Kayes « le véritable et définitif instrument de l'œuvre grandiose..., créer l'empire colonial »⁹⁶ ?

⁹² Entre autres produits, RIEMBEAU F. cite le bétail, les arachides, la cire, la gomme, le tanin, les fruits. La métropole ne pouvait en profiter qu'en « ouvrant une route dans des pays (de la Sénégambie) dont le commerce lui avait échappé...pour aller sur les bords de la Gambie » faute de voies de communication excepté le « Saloum ...navigable que sur une centaine de Kilomètres à l'amont ». Cf.RIEMBEAU (F.), op.cit.pp 27-34 et Merle et Robert, Concession aurifères et chemin de fer de Médine, S.L.1880 cité par FAURE J.C. (1969). La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939), Paris, 1969, p.85

⁹³ Cf.Bonin (H), *La CFAO, cent ans de compétition*, Paris, 1980, p 37 citant le rapport annuel de la CFAO du 25 Mai 1899.

⁹⁴ Ce tracé est le « compromis optimal entre les tracés des (missions de reconnaissance) Marmier, Rouier et Calmel » envoyées sur le terrain entre 1902 et 1906.

⁹⁵ Pour des raisons d'autonomie de marche des locomotives de l'époque, les gares étaient distantes de 18 à 33 km pour les besoins du ravitaillement en eau et en charbon. La pose du rail débutée en 1907 à Thiès et en 1908 à Kayes ; atteint le Bawol en 1908/1909, pénètre au Saloum en 1910 jusqu'à Koungheul en 1911. Mais la jonction des 2 actions n'interviendra, qu'en 1923 à cause de l'interruption des travaux durant la 1^{ère} guerre, Cf. Arrêté N° 1053 du 20-9-1910, journal officiel du Sénégal 1910, p 741 et Arrêtés N°999 du 1-7-1912, journal officiel du Sénégal 1912, p 529.

⁹⁶ D'après FAURE J.C., op.cit.pp 91-92 et 119 d'une part le Thiès-Kayes exploité jusqu'à Guinguinéo en 1910 avait transporté 73000 tonnes de marchandises et 80000 voyageurs et rapporté un excédent de gestion de 320000 F, d'autre part la Banque de l'AOF avait constaté une « sérieuse plus-value » et la Trésorerie de la Colonie avait collecté 502000 des ventes domaniales dans les Escales de Khombole et de Diourbel. Il s'y ajoute que dès la première traite suivant l'ouverture du tronçon Thiès-Diourbel en fin 1908, les Escales de Khombole, Bambey et Diourbel commercialisaient 1/5 des arachides exportées par la Colonie.

De la mise en service du premier tronçon à l'ouverture à l'exploitation de la gare de Koungheul, le fret s'est accru de quelques 30,7% avec une croissance régulière de la part des arachides. L'importance des graines y est telle que toute fluctuation sur les récoltes se répercute sur le tonnage du fret. Ainsi, les chutes de tonnage de 1911 et 1912 sont les conséquences de la sécheresse et de l'épidémie de peste de 1910 et 1911 (cf. Tableau 10).

Tableau 10 : Evolution du poids des arachides dans le fret du Thiès-Kayes de 1909 à 1914

Trafic / Année	Montée			Descente			Ensemble		
	Frêt	Arachides		Frêt	Arachides		Frêt	Arachides	
	(t)	(t)	%	(t)	(t)	%	(t)	(t)	%
1909 *	-						72584,5	53095,5	73,1
1910*	-						78178,9	58176,1	74,4
1911*	-						56001,1	38546,6	68,8
1912**	19580,5	-		35505	-		55085,5	-	-
1913***	28059,9	14498,2	51,7	43484,5	39664,6	91,2	71544,4	54162,8	75,7
1914***	39715,6	24172,5	60,9	55186,3	43589,9	89,5	94901,9	73764,4	77,7

Sources * Cf. Thiès-Kayes, Rapport annuel d'ensemble 1911, Thiès le 25-6-1913 ; **Thiès-Kayes, Rapport annuel, Thiès 1913, p 10 et Rapport annuel d'ensemble 1911, pièce 2, Thiès 1912, p 9 ; ***Thiès-Kayes, Tableaux d'ensemble : trafic 1914, Thiès, 1976

La dépendance du fret des arachides est encore plus marquée dans l'analyse détaillée des trafics en montée de la côte vers les Escales et en descente, c'est-à-dire le mouvement inverse. En montée les arachides, plus de la moitié du fret servent de semences. Son accroissement, tant en valeur absolue qu'en valeur relative entre 1913 et 1914 ne peut signifier qu'une extension des surfaces cultivées ; le volume de semences fournies étant en fonction de la demande. En descente, la stabilité de la part des arachides (9/10) sur un fret en augmentation est le signe d'une évolution positive des récoltes.

L'autre enseignement de la série statistique est la tendance à la hausse du poids des marchandises destinées au commerce des Escales. En effet, si l'accroissement du poids des arachides est en valeur absolue de 9679 tonnes, le fret en montée a augmenté de 11656 tonnes, soit une différence de 2000 tonnes. Celle-ci devrait certainement représenter l'accroissement du tonnage des marchandises générales destinées aux factoreries des Escales pour satisfaire la demande du monde rural.

Ces quelques données sur le fret permettent de se faire une idée sur la tendance d'extension de la culture arachidière vers l'Est et la percée du milieu du négoce. Pour appréhender cela,

analysons le trafic en direction de ces dernières à partir du tableau N°9. Dans l'ensemble, le rôle des Escales du Saloum dans le processus reste marginal pour cause de jeunesse vu les performances globales du tableau N°8. Mais, il est à noter l'émergence progressive de la gare de Kaffrine dans le trafic. (Cf. Tableau 11)

Tableau 11 : Evolution du trafic fret des gares du Saloum sur le Thiès-Kayes de 1911 à 1914

Année	Ensemble Des gares du T-K (t)	Kaffrine		Malem Hodar		Maka Yop		Koungheul	
		Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
1911	56001,4	18 (2)		-		-		-	
1912 ⁽²⁾	55085,5	1192,6	2,2	330,3	0,6	-		-	
1913 ⁽³⁾	71544,5	48,3	0,06	6	0,01	90	0,1	39,2	0,05
1914 ⁽³⁾	10901,9	1042,2	1,1	867,7	0,9	276	0,3	524,9	0,5

Sources : (1) Cf. T-K Rapport annuel d'ensemble 1911, Thiès, 1913 ; (2) Cf. T-K Rapport annuel d'ensemble K12, pièce 7, Thiès 1912, p 10 ; (3) Cf. T-K Tableau d'ensemble trafic 1914, Thiès 1915.

La progression entamée depuis 1911 puis freinée par la situation sanitaire épidémique de 1912/1913 reprend en 1914. La performance plus nette en valeur absolue est nuancée en valeur relative par les bonnes récoltes dans le bassin occidental et l'apport des gares en amont telle que celle de Malem Hodar où la reprise est encore plus nette. Parmi les dernières ouvertes à l'exploitation, en 1913, Koungheul prend déjà un ascendant sur Maka Yop en l'espace de deux campagnes.

Bien que d'un apport encore faible, l'ensemble des 4 gares ne fournit que 2,8% du fret au trafic de Thiès-Kayes, le Saloum était sûrement en voie d'être intégré dans la mouvance du bassin occidental.

Tableau 12 : Part des arachides dans le trafic fret des gares du Saloum sur le Thiès-Kayes en 1914

GARE	MONTEE				DESCENTE				TOTAL		
	Frêt	%	Ara	%	Frêt	%	Ara.	%	Frêt	Ara.	%
Kaffrine	86,2	8,3	8,9	10,3	956	31,7	905,6	94,7	1042,2	911,5	87,7
Malem Hodar	30,4	3,5	0,3	1	837	96,5	583,3	81,5	867,7	683,6	78,8
Maka Yop	14,6	5,3	-	-	261,4	94,7	248,9	95,2	276	248,9	90,2
Koungheul	46,2	8,8	11,5	24,9	478,7	91,2	403,8	84,3	524,9	415,3	79,1
Ensemble	177,4	6,5	20,7	11,7	2533,4	93,5	2241,6	86,3	4989,9	22623	83,5

Source : Cf. T-K, Tableaux d'ensemble, Trafic 1914, Thiès, 1915

Si le fret en montée est constitué à 60% par les arachides sur l'ensemble de la ligne (se reporter au tableau N° 8) dans le Saloum, les graines de semences n'en constituent que 11,7%.

Cette répartition s'explique par l'engouement réel des paysans pour la culture arachidière dans les Cercles de Thiès et du Baol.

Par contre au Saloum, la part des arachides dans le fret en montée traduit plutôt l'extrême et rapide extension de la culture jusqu'aux limites orientales du Cercle, du Sine-Saloum. Somme toute, deux centres de diffusion se dégagent : Kaffrine, première gare du Saloum, et Koungeul à la limite orientale avec respectivement 10,3 et 24,9% de leur fret montée en arachides. La part de Koungeul est remarquable surtout en raison de sa position excentrée. Avec 75% à plus de 90% de marchandises générales, le fret en montée est significatif de la percée du commerce dans ces Escales du Saloum. Cependant, il représente encore moins du 1/10 de l'ensemble du trafic.

Ainsi, la ligne dans ses premières années est au demeurant plutôt tournée vers le drainage des produits en Direction de la côte. Le fret descente qui représente plus des 9/10 du trafic est constitué à près de 90% par les seules arachides. Les performances extrêmes de Maka Yop et de Malem Hodar s'expliquent par le fait que la première gare est à proximité d'un village indigène de colonisation arachidière, alors que la seconde souffre de la proximité de Kaffrine.

Malgré tout, les résultats enregistrés par le Thiès-Kayes dans le transfert des arachides sont du reste conformes aux objectifs assignés au rail. D'ailleurs, pour alimenter le trafic en descente les autorités du Thiès-Kayes avaient institué un tarif dégressif des Escales vers les gares terminales dont Kaolack⁹⁷.

L'intégration économique du Saloum dans la mouvance du bassin arachidier occidental est confirmée par le trafic voyageur. En effet, il suit une courbe ascendante plus marquée que celle du fret. Entre 1909 et 1914, il est multiplié par 3,5 en passant de 79051 à 275995 voyageurs, soit un accroissement moyen de 19,8%. A l'inverse du trafic fret, l'accroissement dans les premières années (1909/1911) est plus important que celui dans les années d'exploitation des gares du Saloum. L'accroissement annuel moyen de 78,25% dans la rupture de la progression du trafic de 1912 déjà constatée dans le trafic fret, découle non seulement de la sécheresse mais surtout des restrictions au déplacement des populations du Saloum frappées par une épidémie de peste.

⁹⁷ Cf. Arrêté du Gouvernement Général de l'AOF, du 19-10-1913 instituant les tarifs PV N°5, 6, 7,8 sur le chemin de fer de Thiès à Kayes, journal officiel du Sénégal, 1913, p 1102

Tableau 13: Evolution du trafic voyageur du Thiès-Kayes de 1909 à 1914

ANNEE	EFFECTIF	MONTEE		DESCENTE	
		Effectif	%	Effectif	%
1909 (1)	79051	-			
1910 (1)	145372	-			
1911 (1)	199638	-			
1912 (2)	192163	-			
1913 (3)	249793	131182	52,5	118617	47,5
1914 (3)	275995	141240	51,2	134755	48,8

Sources Idem Tableaux 1, 2, 3, 4

D'ailleurs, le rapport quasi-équilibré dans les deux dernières années de la reprise de croissance du trafic entre les trafics en montée et descente pourrait être dû au reflux des populations des Cantons orientaux du Sine-Saloum à cause des disettes et épidémies, et surtout aux mouvements dans le vieux bassin, de Thiès et Louga vers le Bawol.

Tableau 14 : Evolution des parts des gares du Saloum dans le trafic voyageur sur le Thiès-Kayes de 1911 à 1913

ANNEE	Trafic T.K	KAFFRINE		MALEM HODAR		MAKA YOP		KOUNGHEUL		ENSEMBLE	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
1911(1)	199638	868	0,4							868	0,4
1912(1)	192163	5195	2,7	2249	1,2					7444	3,9
1913(2)	249793	304	-	12	-	19	-	93	-	428	0,2

Sources : Idem, tableaux précédents

La tendance dégagée par le tableau N° 13 est confirmée par le tableau N°14 avec essentiellement le reflux de 1912, source du trafic des deux gares en exploitation en 1912. En 1913 la restriction dans la circulation aura fait tomber la part des Escales à 0,2% du trafic voyageur du Thiès-Kayes.

Pour s'adapter à la situation, le service de trains est réduit pour insuffisance de trafic⁹⁸. Au total, sur les 428 voyageurs enregistrés en 1913, les 287 ont emprunté le service de trains en

⁹⁸ Cf. Arrêté du Gouvernement Général de l'AOF du 18-11-1913 modifiant à partir du 1-12-1913 le service des trains sur le chemin de fer de Thiès à Kayes, Journal officiel du Sénégal, 1913, p. 1225

descente. Malgré les difficultés conjoncturelles, les incidences de la ligne du Thiès-Kayes peuvent être considérées positives. En 1912, le trafic du port de Foundiougne dépasse celui de Rufisque jusqu' alors premier port arachidier de la colonie. Son Hinterland produit le 1/3 des récoltes du territoire, soit 57500 tonnes. Entre 1906 et 1914, les exportations du Cercle du Sine-Saloum sont triplées.

Entre 1913 et 1915, la production du Cercle passe de 60000 tonnes à 100000 tonnes. La population du Saloum atteint 180000 habitants et les surfaces arachidières 70000 hectares⁹⁹. Cette dynamique interrompue par la Première Guerre reprendra dès la fin du conflit avec, pour le rail, un « trafic nettement croissant pour les Escales du Saloum à partir de 1919 ».

3- Le Dakar-Niger, facteur d'intégration des Escales dans l'espace économique régional colonial

Cette reprise va avoir pour support la nouvelle politique coloniale d'exploitations tous azimut des ressources de l'empire colonial français pour la reconstruction de la Métropole. En plus des exportations, les arachides vont trouver un débouché supplémentaire dans l'approvisionnement des unités locales de transformation. Implantées au Sénégal à partir de 1920, notamment à Diourbel, Kaolack, Rufisque et Dakar, elles vont être les points de chute des productions du Bawol, du Sine-Saloum et de Thiès¹⁰⁰.

Pour faire face à l'augmentation de la production la Direction du Thiès-Kayes, devenu en 1923 Dakar-Niger avec l'achèvement de la ligne, procédera à partir de 1926 à la modernisation du réseau par la substitution de la traction au diesel à celle au charbon, la mise en service entre Dakar et Bamako de trains directs, la modernisation et la centralisation des services administratifs et d'entretien et de répartition de la voie.

Mais l'insuffisance du personnel et du matériel, les problèmes techniques tels l'épineuse question d'uniformisation des rails allongent les délais d'acheminement du fret, sources de conflits avec les négociants. Ainsi, sur des besoins d'évacuation de 700 tonnes d'arachides par

⁹⁹ Cf. Gouvernement Général de l'AOF, le chemin de fer de Thiès au Niger, Paris, 1931, p 57. Dans l'ensemble, le TK avait doublé son trafic et maintenu un compte d'exploitation excédentaire jusqu'en 1923

¹⁰⁰ En 1920, la HOA et la SEIB s'installent à Diourbel. En 1924, SHROA s'implante à Kaolack. En 1926, la SHOA s'installe à Dakar. Toutes les huileries réunies produisent pour les besoins de la consommation locale 3000 tonnes d'huile par an. Cf. BA (S), histoire de l'huilerie au Sénégal, Dakar, 1971.

jour, le rail n'en assurait que 400 tonnes. Malgré ces déficiences, le trafic sous l'impulsion de la politique d'exploitation systématique suivra une courbe de progression géométrique.

Tableau 15 : Evolution du trafic ferroviaire dans la colonie du Sénégal de 1934 à 1958

ANNEE	TRAFIC	
	Voyageur (v/km)	FrêtFrêt (+/km)
1934 (1)	72 000 000	103 000 000
1938 (1)	185 000 000	216 000 000
1949 (1)	232 000 000	268 000 000
1958	314 000 000 (1)	396 000 000 (2)

Sources : (1) Protat. (P.) rail : l'équipement de Dakar-Niger in Industries et Travaux d'Outre-mer, N° 52, Septembre 1960, pp.591, 595. ; (2) Josse (P.), le Dakar-Niger in Ind. & Trav.d'Outre-mer, N°7, oct.1959, p 766.

Un an après la jonction des 2 tronçons, le trafic s'accroîtra de plus de 100 000 voyageurs et de 30000 tonnes de fret sur le Dakar-Niger.

Jusqu'à la veille de l'indépendance, le rythme de croissance annuelle restera supérieur, tant pour le trafic voyageur que pour celui du fret, à 10% soit respectivement 14% et 11,8%. Trois phases, cependant, peuvent être relevées. De 1934 à 1938, la croissance est exceptionnellement élevée, 39,2% et 27,4% pour les deux types de trafic. Elle s'explique essentiellement par les mouvements de migration organisée et spontanée convergeant au Saloum.

Tableau 16 : Evolution du trafic sur le Dakar-Niger de 1933 à 1937

ANNEE	TRAFIC	
	Voyageur (voy)	Frêt (tonne)
1933 (1)	650 000	-
1934 (2)	837 000	368 000
1937 (2)	2 602 000	625 000

Sources : (1) Josse P., « Le Dakar-Niger », *Ind.et Travaux Publics d'O.M.*, N°71, Oct.1959, p.681 ; (2) Faure J.C., *La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939)*, Paris, 1969, p.107.

Cette évolution du trafic global sur l'ensemble de la colonie est sans doute le répondant de l'évolution du trafic sur le Dakar-Niger sur lequel l'accroissement moyen annuel entre 1933 et 1937 est de 75% pour les voyageurs et de 23,3% pour le fret.

La dynamique de la mobilité impulsée par le Dakar-Niger est entretenue par l'attrait des terres vierges sur les populations wolof aux terres fatiguées, des populations sous-régionales par l'économie monétaire instaurée par les colonisateurs et des migrations organisées de

peuplement du Saloum. En effet, si durant la guerre la population du Cercle était relativement stable, accroissement de 5,5% entre 1913 et 1920 correspondant à une croissance annuelle de 0,78% ; entre 1920 et 1930, elle augmentait de 61,19%, soit une croissance annuelle de l'ordre de 6,11%. Plus du tiers de la population de 1930 n'y résidait pas encore en 1926.

La Subdivision de Kaffrine, une des quatre du Sine-Saloum, qui épouse grossièrement les limites du Saloum oriental en regroupait pratiquement la moitié (48,20%) répartie sur plus du tiers (37,37%) des 519 villages du Cercle. La répartition interne également présentait des disparités. Quatre des douze Cantons (Nguer, Gossas, Kaffrine et Koungheul) comptabilisaient près du tiers (30,92%) des agglomérations rurales et plus du quart de la population (28,29%).

Toutes ces divisions territoriales partageaient le trait commun d'être traversées par la voie ferrée. A défaut d'autres données démographiques et en particulier sur des mouvements internes et des informations sur des événements intervenus dans les autres circonscriptions et susceptibles d'influencer négativement leur évolution démographique, l'hypothèse d'un impact réel de la ligne sur la croissance rapide pourrait être retenue. Et dans, ce cas dire que le chemin de fer avait été à l'origine d'un courant migratoire serait-il moins plausible ?

Dans tous les cas, un contemporain faisait déjà état de 10000 à 15000 arrivées annuelles de navétanes au Sine-Saloum en provenance du Soudan et de la Guinée¹⁰¹. Une étude plus récente révèle que plus du tiers (34,09%) de ceux-ci s'établissaient à l'époque dans les 4 Cantons du Saloum oriental à cheval sur la voie ferrée¹⁰². En faisant le rapport population navétane/population rurale, une certaine hiérarchie peut être dégagée. Ainsi, le Nguer y apparaît comme le territoire-cible du mouvement avec presque un navétane pour un rural (0,93). Il est suivi de ceux de Kaffrine (0,63), Gossas (0,42) et enfin Koungheul (0,31) à la limite du bassin de l'époque. La moyenne de l'ensemble s'établissait autour d'un navétane pour 3 ruraux.

En partant du principe économique voulant que l'appel de main-d'œuvre soit plus important dans les foyers où les conditions de profit sont optimales, le Nguer et Kaffrine apparaissaient comme l'« eldorado » arachidier du Sine-Saloum avec en moyenne un navétane pour 2 ruraux. En effet, ces deux contrées les moins peuplées (respectivement 5,64% et 6,97% de la

¹⁰¹ Cf. AUJAS (L), op.cit. 1929, p 105.

¹⁰² DAVID P. (1980), les navétanes : histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégal des origines à nos jours, Abidjan/Dakar. L'auteur fait; une analyse critique du navétanat au Sénégal.

population rurale de la Subdivision) accueillait chacune pratiquement un dixième des travailleurs saisonniers (11,42% et 9,86%), avec un net avantage au Nguer. A Gossas, le quotient moyen pouvait être redevable d'une relative dégradation de la structure pédologique vieillissante car appartenant à la limite au bassin primaire. Kounghoul, à l'inverse, avec un navétane pour plus de 3 ruraux, était d'une part pratiquement une terre neuve attirant plus la population autochtone disposant d'une main-d'œuvre familiale et d'autre part pas totalement intégré au bassin. Il disposait d'autres activités telles la foresterie, le charbonnage et le commerce du « krinting » (tiré du bambou).

La région avait bel et bien créé un mouvement migratoire de travail saisonnier. Philip DAVID démontre dans son ouvrage le rôle moteur joué par le chemin de fer du Dakar-Niger à travers sa gare de Tambacounda, centre de transit important pour les flux en provenance du Soudan et de la Guinée¹⁰³. Seulement, ce phénomène n'explique guère l'« explosion » démographique dans cette période d'après-guerre. En 1921, le Cercle regroupait dorénavant 15,38 de la population indigène de la colonie dont 50,35% au Saloum qui n'en représentait en 1906 que le tiers. D'ailleurs, si tel était le cas, la répartition ethnique aurait dû être bien différente de celle de l'époque. Avec 37,5% de Peul, la région accueillerait plutôt une migration définitive de l'ouest et surtout wolof.

Cette phase d'intégration du Saloum dans l'économie prend fin avec le début de la Seconde Guerre mondiale. La croissance du trafic dans cette période correspond au rythme de développement de la capacité de charge du Dakar-Niger. Car jusqu'alors, le transport ferroviaire s'avérait encore le plus compétitif. Le transport indigène, décrié depuis fort longtemps par le milieu du négoce, se chargeait difficilement de la demande en excédent. Le camion, seul concurrent de taille, plus souple et plus rapide surtout sur les courtes distances, venait juste de faire son apparition à la fin de la guerre. Il était encore entrain de se supplanter au transport indigène sur les pistes encore ante-coloniales peu carrossables¹⁰⁴. Il n'y parviendra qu'à partir de 1925 avec l'amélioration et la modernisation du réseau. Et ce ne sera

¹⁰³ DAVID P., op.cit., 1981

¹⁰⁴ Cf. AUJAS (L), op.cit.1929, p III. Selon l'auteur, sur les 3000 km de pistes répertoriées en 1920, seules 1000 étaient utilisables par les camions en toute saison.

qu'à la faveur de la crise des « années 30 » qu'elle commencera à empiéter sur le trafic ferroviaire¹⁰⁵.

La seconde phase correspond à un partage du trafic avec la route et l'essoufflement de la politique de colonie agricole des terres orientales. D'où la chute du rythme de croissance du trafic ferroviaire à 2,3% pour les voyageurs et 2,2% pour le fret. La dernière phase, celle de la reprise avec respectivement des taux de 3,9% et 5,3% est surtout marquée par l'étatisation du circuit arachidier, l'institutionnalisation des coopératives et les facilités de déplacement par le rail accordées aux navétanes.

En définitive, si le Dakar-Niger avait atteint les objectifs de ses initiateurs, « accroître un trafic déjà existant » entre le Saloum, les ports atlantiques et le Soudan, c'était parce que les autorités coloniales avaient su chaque fois que le besoin se faisait sentir, créer les conditions favorables d'un accroissement du fret et des voyageurs, c'est-à-dire la redynamisation de la production, la revalorisation des revenus des paysans et la promotion des nouveaux débouchés aux prestations du chemin de fer.

II : La route et les réseaux de communication, les supports de la vie de relation dans le Saloum oriental

Si le rail avait atteint les objectifs dans la période coloniale, de nos jours il vit une crise dont les signes annonciateurs remontent aux premières années de l'indépendance nationale. Les relations qu'il assure entre les Escales et l'espace économique sont désormais reprises et pour l'essentiel par le transport routier. A l'axe ferroviaire unidirectionnel s'est surimposé un réseau routier multidirectionnel à trame assez dense. Ainsi, les liaisons entre des localités plus ou moins éloignées les unes des autres sont assurées avec plus de souplesse et de continuité. D'ailleurs, une certaine corrélation s'établit entre la taille des agglomérations et, d'une part leur localisation par rapport à la Route Nationale N°1 et d'autre part, la densité du réseau local. Au réseau routier s'ajoute celui des télécommunications à l'état embryonnaire. Ce dernier souffre d'une extension réduite et d'une médiocre qualité des relations.

¹⁰⁵ Cf. MBODJ (M), op.cit., pp 463-464 et FAURE (J.C) op.cit.1923, p 104. Selon le premier, le Sine Saloum qui avait reçu le 2^e Arrondissement des travaux Publics en 1923 avait vu passer ses routes empierrées faisant une apparition sur 250 km. Et selon le second en 1937, le trafic ferroviaire tombera sous la barre des 700000 voyageurs et 260000 tonnes de fret par an, niveau atteint depuis 1927

Nous analyserons d'abord les réseaux et trafics actuels avant d'aborder dans les paragraphes suivants, les problèmes de l'édification des réseaux et la substitution du trafic routier à celui ferroviaire. Ce choix dans notre démarche relève du souci de dégager l'interaction entre l'état des réseaux et la dynamique des Escales pour avoir une vision claire du processus historique qui a conduit aux réseaux actuels.

1- Réseau et trafic routiers : la marginalisation des « Escales » du bassin arachidier oriental

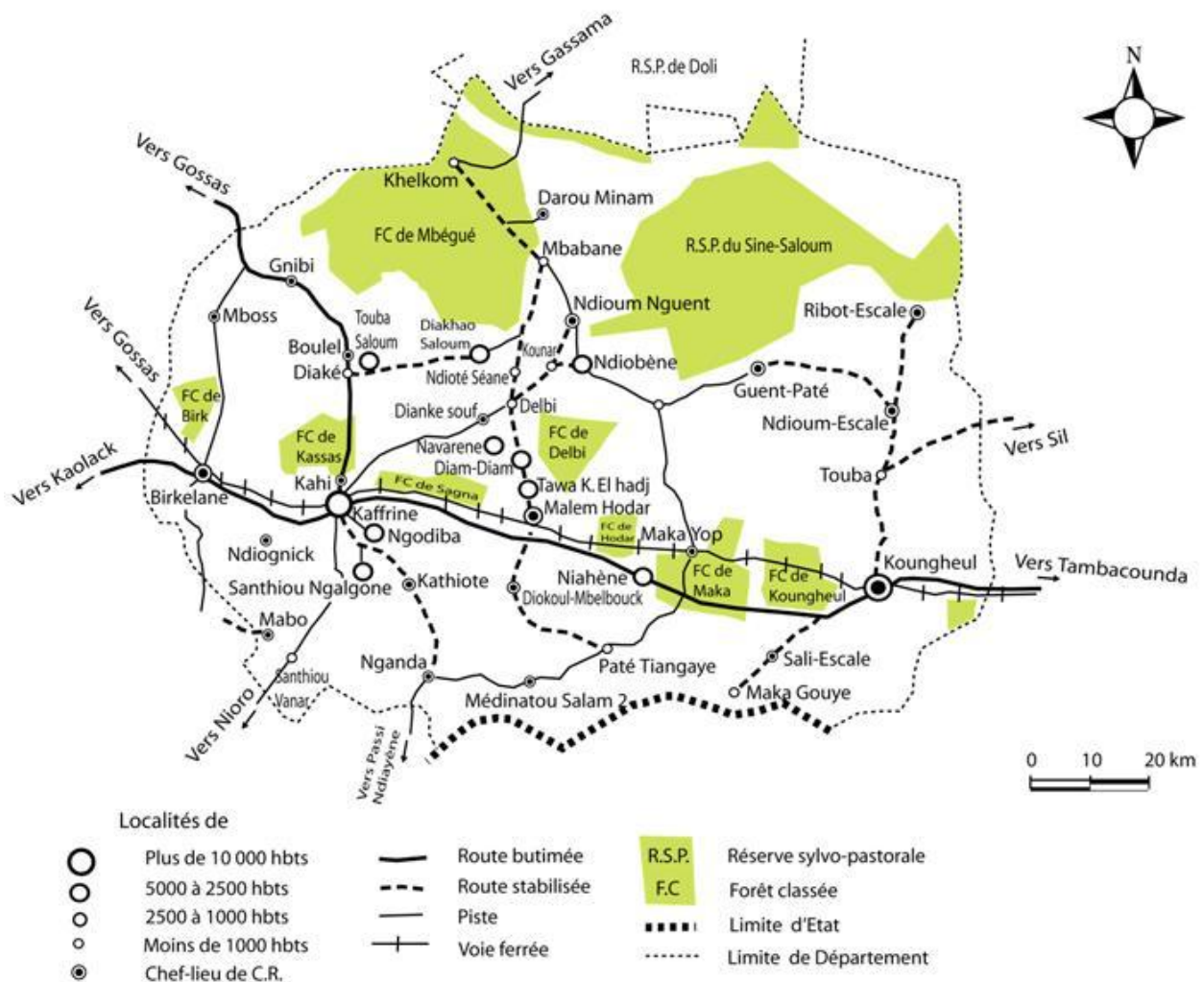
La région de Kaolack est au carrefour de trois axes routiers nationaux qui relient Dakar à sa périphérie orientale et méridionale : la Nationale N° 1 Diamniadio-Mbour-Kaolack-Tamba, la Nationale N°4, Kaolack-Ziguinchor via Nioro et la Nationale N°5, Kaolack-Bignona via Banjul. Elle s'ouvre également au Nord par la bretelle Kaolack-Diourbel qui rejoint la Nationale N° 3. Dans cette trame, les Escales ferroviaires du bassin oriental qui ne sont desservies que par la Nationale N° 1 sont contraintes dans leurs liaisons avec les grands centres urbains de passer par Kaolack : la seule alternative qui s'offre à elles est la Régionale N° 80 qui permet à partir de Kaffrine d'atteindre la région de Diourbel.

Dès lors, la situation des Escales par rapport à la Nationale N° 1 est déterminante dans leur hiérarchisation parce que principal facteur de la fréquence de leur trafic. Kounghoul n'en profite réellement qu'à partir de 1974, date du bitumage complémentaire jusqu'à Tambacounda sur 181 km. Si Malem Hodar y est relié par une bretelle en terre stabilisée de 4 km par contre Maka Yop vit dans un enclavement total surtout durant la saison des pluies. Distant de 8 km de la Nationale, il n'est accessible que par une piste à praticabilité très faible.

La desserte locale est assurée, quant à elle, à partir d'un faisceau de pistes peu carrossables et d'un réseau classé de routes secondaires stabilisées et de pistes carrossables longues respectivement de 427 km et de 264¹⁰⁶. Ce réseau relie essentiellement les localités à fonctions administratives : préfectures, sous-préfecture et chef-lieu de Communauté Rurale. (Cf. Figure 17

¹⁰⁶ Cf Secteur des Travaux Publics, Inventaire des Routes classées, Kaffrine 1981, i feuillet.

Figure 17 : Agglomérations, voies de communication et espaces naturels protégés dans le Département de Kaffrine.



L'analyse du trafic montre l'enclavement de Malem Hodar, mais surtout de Maka Yop. Ces localités ne sont réellement desservies que pendant la traite avec notamment le transfert des arachides par les véhicules lourds en direction des huileries de Kaolack, Diourbel et Dakar. Seuls Kaffrine et Kougheul entretiennent des relations quotidiennes avec les grandes agglomérations urbaines telles Kaolack, Tamba, Dakar et Mbacké. Ces destinations constituent au moins 50% du trafic au départ des deux Escales. La capitale régionale et économique attire à elle-seule le 1/3 de leur trafic. L'écart de 4 à 8% au profit de Kaffrine traduit la constance des sollicitations entre 2 agglomérations urbaines respectivement, capitales de la région et de Département. Parmi les destinations lointaines, nous retiendrons Tambacounda, Mbacké à partir de Kaffrine et Kountaur à partir de Kougheul. La première

est remarquable par l'accroissement de son trafic de 1,7% avec Kaffrine et 14,3% avec Kougheul dû au flux de retour des navétanes « Peul de la Guinée arrivés à l'occasion des récoltes essentiellement dans les terres neuves. La seconde, en accueillant à plus de 10% du trafic au départ de Kaffrine, assure des relations commerciales entre le bassin oriental et le Bawol par l'intermédiaire des commerçants « bana-bana ». La troisième, bien qu'affaiblie par le trafic parallèle de la fraude, est le symbole des relations avec la Gambie. (Cf. Tableau 17)

Tableau 17 : Part des destinations dans le trafic routier quotidien à partir de Kaffrine et Kougheul en 1988

Départs	Destination	Part de trafic			
		Hivernage		Traite	
		Départs	%	Départs	%
KAFFRINE	Kaolack	20	40	40	34,2
	Paate Thiangaye	10	20	15	12,8
	Mbacké	6	12	17	14,6
	Malem Hodar	2	4	15	12,8
	Guent Paate	5	10	6	5,1
	Kougheul-Tamba	3	6	9	7,7
	Ndioum-Nguent	2	4	8	6,8
	Nganda	1	2	6	5,1
	Dakar	1	2	1	0,9
	Ensemble	50	10	117	100
KOUNGHEUL	Kaolack	5	32,8	30	38,9
	Tamba	1	6,5	16	20,8
	Koumpentoum	4	26,2	10	13
	Khosnanou	1	6,5	6	7,8
	Thiakhath	1	6,5	5	6,5
	Kountaur	1	6,5	3	3,9
	Kaba	1	6,5	2	2,6
	Keur Madeume	1	6,5	2	2,6
	Bamba	2/7	2	3	3,9
	Ensemble	15 + 2/7	10	77	100

Sources : Enquête personnelles menées en septembre et avril-ars 1988 aux gares routières de Kaffrine et de Kougheul.

Dans l'ensemble, les fluctuations du trafic à partir des deux Escales confirment l'urbanité de Kaffrine caractérisée par la quasi-constance des relations avec les grandes agglomérations

pour des besoins administratif et économique. Quant à Koungeul, l'accroissement de 17,3% du trafic pendant la traite est significatif de l'appartenance de la localité au monde rural. En effet, si l'hivernage est la période des activités agricoles et de soudure, la traite est synonyme d'afflux de revenus et de disponibilité des populations. La période prédispose donc aux voyages dans le cadre des relations familiales et des migrations de travail saisonnier vers les grandes villes.

Ces grandes fluctuations sur le trafic de longues distances se répercutent sur celui à caractère local. Si le trafic de Kaffrine est relativement stable avec un léger accroissement du flux, par contre celui de Koungeul connaît une forte réduction. Parmi les facteurs, le surplus d'activités à Kaffrine répondrait de l'entrée de sa frange rurale dans la mobilité urbaine ; l'accroissement considérable des longues distances à partir de Koungeul cache l'évolution somme toute positive des destinations locales qui sont au moins doublées en période de traite. La faiblesse du trafic global et la multiplicité des destinations locales à partir du principal centre de redistribution expliquant la part prépondérante du trafic local d'hivernage.

Considéré sous l'angle géographique, le trafic avec les destinations au sud de la voie ferrée l'emporte sur celui avec le nord. Ils représentent respectivement 1/5 et 1/6 du trafic global. Si à partir de Kaffrine, il y a équilibre entre le Nord et le Sud, à Koungeul, le sud-est est mieux desservi tant par le nombre de destinations (5/6) que du point de vue de l'ampleur du trafic ; il varie entre 21,5% et 16,9% contre 6,5% seulement pour le nord. Une fois de plus, apparaît l'attrait de la zone frontalière de la Gambie. Pour cause, Paaté Thiangaye est la seconde à partir de Kaffrine après Kaolack.¹⁰⁷

Sur la Route Nationale N° 1, si les relations de Kaffrine avec Malem Hodar ne prennent assez d'importance qu'en période de traite, Koumpentoum par contre entretient de solides relations avec Koungeul. Débouché des Terres Neuves sur la Nationale N° 1, cette localité offre au transport l'alternative de la route bitumée, d'où un trafic d'hivernage double de celui de traite. D'une manière générale, le trafic des Escales du bassin oriental des années 80 est sous le coup

¹⁰⁷ D'après ces statistiques, le trafic aurait baissé en 2 décennies de 90% pour tomber à 117 départs quotidiens

d'une régression considérable par rapport aux performances des années 70 telles qu'elles ressortent de l'étude de Mr Wade sur l'urbanisation au Sénégal¹⁰⁸.

Autant le réseau routier est ramifié et le trafic encore appréciable, autant les télécommunications restent circonscrites sur l'axe unidirectionnel de la voie ferrée et les liaisons encore difficiles. Le courrier postal trihebdomadaire Kaolack-Tambacounda qui dessert les Escales souffre surtout de la lenteur d'acheminement vers les autres agglomérations du Sénégal hors de l'axe Dakar-Tamba.

En matière de téléphonie, les Escales disposent aujourd'hui encore de groupements manuels téléphoniques qui les relient au réseau national par Kaolack. Les désagréments des liaisons ont conduit les autorités de la SONATEL à procéder au renouvellement des installations pour une semi-automatisation des liaisons entre les autres centres du Sénégal et les localités de Kaffrine et Kougheul. Les abonnés en 1966, au nombre de 3 à Malem Hodar, 49 à Kougheul et 67 à Kaffrine sont en grande partie des commerçants et des services publics¹⁰⁹. Si à Kaffrine le téléphone est l'instrument privilégié de communication des services publics, la part des autres privés avec 1/5 des postes est tout aussi remarquable. Elle dénote d'une certaine diversification d'activités complémentaires telles boulangeries, garages de mécaniques entreprises de transport, de travaux publics, etc. A Kougheul par contre, la répartition révèle l'importante place occupée par le commerce. Ainsi le téléphone confirme les rôles majeurs de l'administration et du commerce comme facteurs d'intégration des Escales dans la vie de relations au Sénégal. (Cf. Tableau 18)

Tableau 18 : Répartition socioprofessionnelle des abonnés au téléphone dans les Escales orientales en 1986

Catégories	Kaffrine		Kougheul		Malem Hodar	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Services publics	34	50.8	19	30.8	3	100
Commerce	19	28.3	26	53	-	-
Autres privés	14	20.9	4	8.2	-	-
Ensemble	67	100	49	100	3	100

¹⁰⁸ Cf. WADE M. T. (1970) ; Hiérarchie urbaine au Sénégal, Dakar, p 79. Selon l'auteur, en 1970 Kaffrine émettait en direction de Kaolack quelques 214 départs quotidiens soit 18.4% de ses 1 574 départs.

¹⁰⁹ Cf SONATEL, Annuaire téléphonique du Sénégal 1986, Dakar, 1988

Sources : SONATEL, 'Annuaire téléphonique du Sénégal 1986.

Cependant, la marginalisation est toujours perceptible. Kaffrine, la principale agglomération, ne représente que 5 % du volume des relations extérieures de Kaolack, son partenaire privilégié¹¹⁰. L'actuel réseau routier et de télécommunications dans le bassin oriental est surtout marqué par son orientation est-ouest rendant difficile l'intégration des régions nord et sud dans l'aire de relations des Escales et aussi par l'antériorité du réseau sur l'aménagement national du territoire.

2- Les réseaux coloniaux et la consolidation du poids économique du bassin arachidier oriental

L'orientation actuelle des réseaux remonte à la période coloniale. Dès le début du XX^{ème} siècle, elle sera progressivement mise en place à partir de la côte. En 1912 déjà, les Escales du futur bassin arachidier oriental étaient reliées d'une part à Kaolack par des « voies élargies de 4 m ... » et, d'autre part, aux villages par des pistes améliorées ou aménagées – aujourd'hui baptisées pistes de production – à partir de 1913¹¹¹.

Mais le trafic automobile n'apparaîtra qu'à partir des années 1924-1925 avec la systématisation de l'exploitation coloniale d'après-guerre. Entre 1923 et 1925, les importations annuelles de véhicules automobiles de la colonie passent de 172 à 354, soit un doublement¹¹². L'expansion de la culture arachidière et le mouvement de colonisation des terres orientales éloignaient de plus en plus les villages de production en particulier ceux du nord de l'axe ferroviaire.. L'aménagement de pistes d'accès devenait une nécessité. Celle de 35 km ouverte entre Kaffrine et Boulel, village-centre des Terres Neuves entrainait dans ce cadre. En 1935, Kaolack était relié via Kaffrine, à Mbar et Koungeul sur des distances respectives de 100 à 150 km. Ces axes aujourd'hui sont la Régionale 60 et un tronçon de la Nationale n°1. Au total, le Sine-Saloum disposait de 2 000 km de pistes carrossables pour les besoins d'évacuation des arachides¹¹³. En 1937 déjà, la collecte des points de traite hors de la

¹¹⁰ Cf. WADE M. T. (1970) Op. cit., p. 88.

¹¹¹ Cf Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble 1912, p 28 et Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble 1913 (2). p. 28.

¹¹² Cf. MBODJ M. Op. cit., 1976, pp. 368-369

¹¹³ Cf PELISSIER P. (1966) Les paysans du Sénégal : les civilisations agraires du Kayor à la Casamance, Saint Irieix, p 308 ; DUBOIS J.P.) Les sérères et la question des Terres Neuves au Sénégal in *Cahier de l'ORSTOM*. Ser. Sc. Hum. ; volume XII, n°1, 1975, p 87 ; Cercle du Sine Saloum, Rapport politique annuel 1935, 10 Février 1986, pp 15, 81

ligne commençait à être acheminée directement par camions vers les huileries et ports de la colonie¹¹⁴ (8). Le tronçon Kaffrine-Kaolack de la route fédérale était soumis à un trafic de plus en plus important. En 1957, il atteignit pendant la traite 125 à 130 camions par jour. Le trafic frêt était estimé alors à quelques 20 000 à 40 000 tonnes de marchandises par an. Cette intensité justifiait l'allocation par le FIDES de 33 millions de francs pour l'amélioration du tracé et la construction des 15 premiers kilomètres de route bitumée du bassin oriental¹¹⁵.

Si la ramification du réseau à partir de l'axe ferroviaire s'avérait indispensable pour le drainage des arachides, tel n'était pas le cas pour les télécommunications. Celles-ci, d'une utilisation plus limitée, ne reliaient que les centres de décision à leurs relais situés sur l'axe ferroviaire. Les sachant indispensables à la rentabilisation du trafic ferroviaire, l'implantation des relais administratifs le long du Dakar-Niger n'était certainement pas fortuite de la part des autorités coloniales¹¹⁶.

Les courriers piétons entre Kaolack et la Résidence de Malem Hodar allaient être relayés à partir de 1911 par un service de poste et télégraphie avec la mise en service du bureau de poste et de colis postaux à Malem Hodar. Entre la fin de 1912, date de transfert de la Résidence à Kaffrine, et 1916, le nouveau bureau était habilité d'assurer toutes les opérations postales avec tous les bureaux de poste de la métropole, de l'Algérie et de l'Afrique Occidentale Française¹¹⁷.

Kaffrine avait ainsi jusqu'en 1921 – date d'ouverture du bureau de poste de Koungeul aux mêmes prestations – sur les autres Escales du bassin oriental l'avantage de disposer d'un outil d'intégration dans l'espace administratif et économique à l'échelle de la colonie et de l'empire français d'Afrique Occidentale. Le déploiement commercial des multinationales supposait en effet l'existence d'un moyen de circulation rapide de l'information.

¹¹⁴ GUIRAUD X. (1937) .L'arachide sénégalaise : monographie d'économie coloniale, Paris, p 113

¹¹⁵ Cf HUMBLLOT P. . Les travaux routiers dans les territoires d'Afrique Noire : Sénégal in *Ind. Et trav. d'O.M.*, n°39, Février1957, p66

¹¹⁶ Les télécommunications (télégraphie) comme condition sine qua non de rentabilité était affirmée dès 1911 , Thiès , 4-5-1912

¹¹⁷ En 1912 le nouveau bureau de Kaffrine assurait les services de télégraphie officielle et privée, la poste ordinaire et recommandée et les colis ordinaires (moins de 10 kg). Cf Arrêté n° 1351 DU 10-9-1912, J.O du Sénégal 1912, p 698. En 1913par l'arrêté n° 1823 du 27-11-1913, J.O. Sénégal 1913, p 1220, il lui est ajouté un service de colis postaux à valeur déclarée et l'échange de mandats d'articles et d'argent. La même année, il était autorisé par l'arrêté n°1992 du 22-12-191 , J.O. Sénégal 1914 , p8 , à émettre et payer des mandats postes métropolitaines . Et en 1916, ses relations étaient étendues à tous les bureaux de poste de toutes les colonies d'A.O.P, de la France et d'Algérie par l'arrêté n°1203 du 14-11-1916, J.O. Sénégal 1916, p333

Cette volonté de faire des deux Escales les pôles de région y était confirmée en 1926 par l'aménagement de pistes d'atterrissage sur les 7 du Cercle du Sine-Saloum¹¹⁸.

Enfin, le téléphone fera son apparition à Kaffrine – Malem Hodar complétant l'arsenal de communication nécessaire à tout centre économiquement actif¹¹⁹. L'ouverture d'un bureau de poste confiné à la télégraphie et le non équipement de Maka Yop témoignent de cette stratégie.

En définitive, l'érection progressive de Kaffrine et de Koungeul en pôles attractifs à la croisée des pistes de production et de la Route fédérale, d'une part, ne peuvent s'expliquer que dans l'optique de la politique à courte vue coloniale dont l'objectif final reste l'optimisation des moyens de drainage des produits coloniaux vers les centres de traitement et d'exportation, vers la métropole. Il était évident à l'époque que la densification et l'amélioration du réseau routier ne pouvaient manquer de faire empiéter le trafic routier plus souple et plus rapide sur celui du Dakar-Niger. A terme donc, les difficultés du chemin de fer étaient prévisibles.

3- Le détournement du trafic ferroviaire par la route

Dans les années 1970, le réseau routier long de 3500 km dont la moitié bitumée et la stratégie de l'OCA consistant à « reporter systématiquement le transport (des contingents d'arachides et de marchandises naguère affectés au rail) sur la route [...] pour pallier l'insuffisance [...] de son matériel... » marquent l'épilogue d'une longue et rude concurrence¹²⁰.

Jusqu'au début des années 1920, le rail régnait sans partage sur le trafic fret, le transport animalier ne pouvant soutenir la concurrence. Mais à partir de 1925, le camion évincera d'abord les animaux de bât avant de s'attaquer au monopole ferroviaire. Et en 1932/1933, il transportera 100 000 tonnes de frêt, le Thiès-Kayes 30 000 et les animaux de bât 20 000¹²¹. Il profite ainsi de la multiplication des points de traite hors de l'axe ferroviaire surtout sur le front Nord-est et aussi des difficultés du chemin de fer à assurer le transfert dans de bonnes conditions des arachides jusqu'à Dakar. Ces difficultés, selon Dessertine, avaient fait de

¹¹⁸ Cf. Arrêté n°2156 du 16-11-1920, J.O. Sénégal 1921, p 717

¹¹⁹ Cf. Sine –Saloum, rapport administratif et économique, année 1926, Kaolack, 1927, p 37

¹²⁰ Cf. NICOLE R. et FALL M.(1972). Etude de la réorganisation de la régie des chemins de fer, Dakar, 1971/1972, tome2, p129

¹²¹ Cf MBODJ (M.), op.cit. , 1978, p467.

Kaolack le premier port arachidier de la colonie à partir de 1932. Sur les 38 971 tonnes qui furent enregistrées en 1937, 62.4% étaient arrivées par le rail dont 4% expédiées par Kougheul¹²².

Après la guerre, le PDESOM allait donner un « développement considérable » aux transports routiers par les investissements du FIDES. La ligne du Dakar-Niger déjà écartée du transfert des produits des points de traite allait se heurter, une fois de plus à la route avec l'amélioration de l'axe Kaolack-Kaffrine. Malgré la diésélisation de la traction en 1954/1955 et une politique d'incitation aux déplacements ferroviaires – les navétanes pouvaient profiter du demi-tarif soutenu par Fonds Commun des Services de Prévoyance – l'avenir du chemin de fer s'annonçait sombre¹²³. En 1956, la route évacuait le double de son frêt total de 1932/1933, soit 200 000 tonnes d'arachides. Quelques 2 000 camions étaient mis dans le circuit par les maisons de commerce, les libano-syriens et entreprises de transport telles l'USIMA¹²⁴.

En définitive, la substitution de la route au rail entre dans la stratégie économique-politique d'exploitation coloniale. Au nom de la rentabilité financière, les autorités coloniales avaient préféré dans l'après-guerre accélérer l'implantation du réseau routier pour sa souplesse et sa rapidité au détriment du rail. La modernisation de ce dernier, face aux progrès technologiques aurait nécessité une reprise de l'ensemble du réseau pour le conformer aux nouvelles normes. Une telle entreprise aurait certainement eu peu de succès auprès du lobby du négoce qui imputait depuis 1956 déjà à la puissance publique la nécessité de restructurer à ses dépens le chemin de fer du Dakar-Niger¹²⁵. La poursuite de la politique coloniale des transports par les autorités nationales ne pouvait qu'accélérer la déconnexion des Escales du trafic ferroviaire et la formation d'une aire d'influence reposant essentiellement sur le réseau routier.

¹²² Ces données statistiques sont des extrapolations à partir des chiffres fournis par DESSERTINE (A.). Un port secondaire de la côte occid... , Kaolack, s.d. , p 138

¹²³ La Chambre de Commerce de Kaolack, dans un article sur les chemins de fer préconisait en 1956, pour faire face à des difficultés financières prévisibles. « la compression de personnel » ou « la prise en charge par les finances publiques » des déficits de la Régie pour équilibrer pour équilibrer ses comptes. Cf Bulletin de la chambre de commerce de Kaolack n°14, 1956,p 10

¹²⁴ Cf. KAYSER B. et TRICART J. (1957). Le rail et la route au Sénégal in *Annales de Géographie* n°956, Juillet-Août, 1957.

¹²⁵ Bulletin de la chambre de commerce de Kaolack, n°14, 1956

III : Des aires de polarisation tributaires de la fonction administrative

L'évolution des Escales du bassin arachidier oriental fait des fonctions assurées par ces localités les facteurs déterminants de leur polarisation. La plus évidente et aussi la mieux partagée est celle administrative. La centralisation de l'administration territoriale fait jouer à Kaffrine, le siège de la préfecture et des services d'encadrement du monde rural, le rôle de « métropole ».

Celui-ci est renforcé par la capacité d'accueil de ses infrastructures scolaires et de formation professionnelle. La troisième fonction polarisante, celle commerciale met plutôt en exergue l'émergence de Kougheul comme centre de redistribution.

L'intensité de la polarisation, mesurée par le trafic routier essentiellement, est toutefois modulée par la configuration et l'état du réseau, la situation par rapport aux grands axes, les mutations économiques intervenues dans l'espace économique aussi bien régional que national.

1-Une polarisation administrative centrée sur Kaffrine

Kaffrine, siège de la préfecture, étend son influence sur les 11 853 km² du Département le plus vaste de la Région de Kaolack. Englobant une grande partie du bassin oriental arachidier, cette circonscription est limitrophe des Régions de Louga, Tambacounda, Fatick, et fait frontière avec la Gambie au sud. Il a sous sa tutelle 4 sous-préfectures dont celle de Malem Hodar et de Kougheul ayant sous leurs contrôles respectifs 7 et 6 des 21 Communautés rurales.

Parallèlement à l'administration territoriale, Kaffrine est également le siège des structures d'encadrement et d'assistance ruraux et de projets : le sous-secteur de la SODEVA spécialisée dans la culture arachidière, l'assistance technique aux C.E.R pour l'animation rurale et le secteur de la SOSEFITEX pour la culture du coton. Ces différentes structures encadraient en 1975 les paysans répartis sur les 835 villages dont ceux des 55 villages regroupés dans 135 organismes coopératifs et 22 cellules d'animation rurale¹²⁶. En 1988, cet encadrement porte sur 905 des 937 villages du Département¹²⁷.

¹²⁶ THIAM P. (1972) Le développement agricole dans le département de Kaffrine, Dakar, pp 3-9

¹²⁷ Renseignements fournis par l'assistant technique aux CER à Kaffrine

Si ces structures d'encadrement exercent leur mission dans le cadre de la circonscription administrative, le PARCE, dont le siège est à Kaffrine déborde du cadre départemental. En effet, il englobe dans son aire d'intervention la Communauté rurale de Koumpentoum dans la Région de Tambacounda.

Les sous-préfectures, relais administratifs et sièges des structures locales d'encadrement, sont pourvues en personnel en fonction de l'importance des domaines d'intervention et du nombre de villages à polariser. Ainsi Malem Hodar ne dispose que d'un agent opérationnel d'arrondissement de la SODEVA, alors que 2 sont en service à Kougheul. Kougheul dispose également, comme du reste Kaffrine, d'un secteur de la SODEFITEX à cause de la grande expansion de la culture du coton dans sa circonscription.

La centralisation de l'administration territoriale fait des deux sous-préfectures des villages-centres, chefs-lieux de leur Communauté Rurale comme Maka Yop. L'encadrement de base dont ils sont les sièges intéresse à partir de Kougheul et Maka Yop respectivement 28% et 17% de la population de leur circonscription et 25,9% et 16,1% des villages de l'Arrondissement. A partir de Malem Hodar, c'est 17,2% des populations et 26,7% des villages de l'arrondissement qui sont polarisés.

Ces statistiques montrent la grande densité d'occupation de l'espace dans l'Arrondissement et la Communauté Rurale de Kougheul. L'efficacité de la polarisation administrative se heurte à un obstacle majeur, la situation géographique des centres de décision dans leurs circonscriptions territoriales.

La préfecture comme les sous-préfectures occupent une situation excentrée par rapport à leur aire de tutelle. Kaffrine ne dispose dans un rayon de 50 km que de deux de ses relais directs, Kougheul lui étant distant de 80 km. Néanmoins, à l'exception de Nganda, les sous-préfectures jouissent de leur localisation sur la voie ferrée et la Route Nationale N°1. Sur les 21 chefs-lieux de Communauté Rurale, un peu plus du ¼ est situé à moins de 25 km, le 1/3 est situé à plus de 50 km de la préfecture.

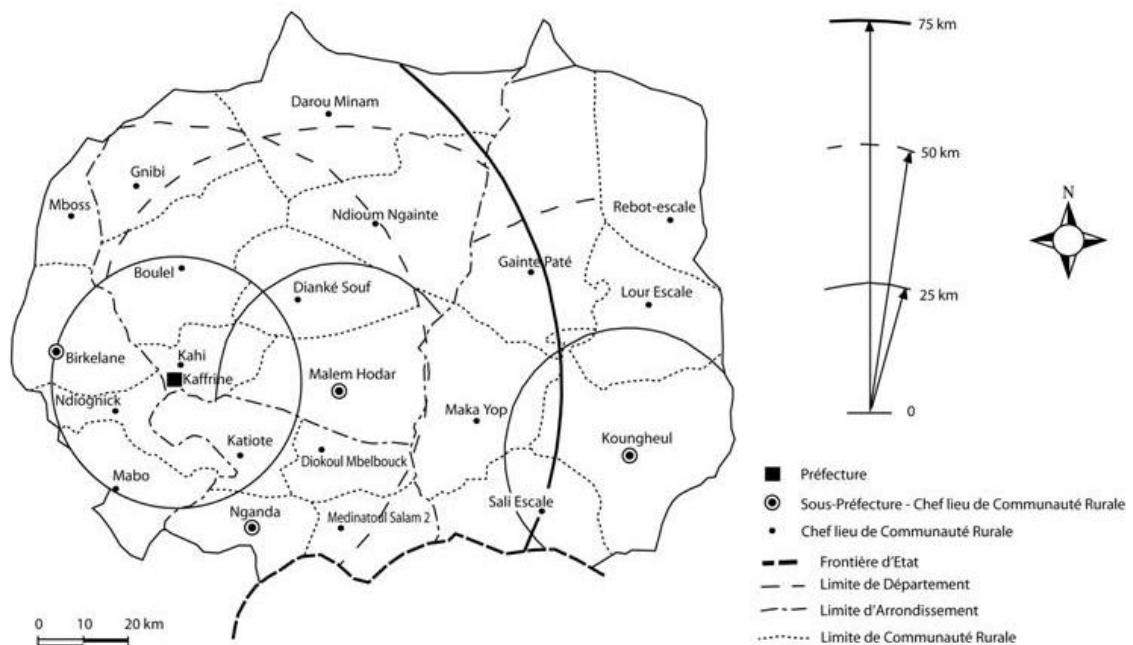
Les deux sous-préfectures de Malem et de Kougheul ne polarisent chacun dans un rayon de 25 km que deux de leurs chefs-lieux de Communauté Rurale. Tous les autres sont situés au-delà mais seuls deux les plus au Nord de Malem sont à plus de 50 km.

Tableau 19 : Distances des chefs-lieux de Communauté Rurale à Kaffrine

Distance	Nombre de CR	%	% Cumulé
Inférieure à 25%	6	28,6	28,6
Entre 25 à 50	8	38,1	66,7
Entre 50 à 75	4	19	85,7
Supérieure à 75 km	3	14,3	100

Ces distances à vol d'oiseau sont au moins doublées par la configuration du réseau de pistes de dessert à praticabilité souvent saisonnière. Ainsi les villages-centres du Nord des Arrondissements de Malem et de Koungheul sont pratiquement coupés de leur centre de décision en hivernage. Contrairement à ces sites choisis par les autorités coloniales et maintenus après l'indépendance, les chefs-lieux de Communauté Rurale de création récente sont d'une accessibilité moins discriminatoire pour les populations des villages polarisés. (Cf. Figure 18).

Figure 18 : Polarisation administrative dans le Département de Kaffrine à la fin des années 1980



Source : DAT (1984) Carte administrative de la Région de Kaolack, Dakar

2- Polarisation scolaire et rayonnement sous régional de Kaffrine

Le second facteur de polarisation, les institutions scolaires et de formation, émanations de la puissance publique, confortent Kaffrine dans son rôle de centre rayonnant non seulement sur

son environnement immédiat mais aussi sur l'espace sous-régional. Le CEM de Kaffrine seul établissement d'enseignement moyen du Département, reçoit les élèves admis au concours d'entrée en 6^{ème} des écoles élémentaires de la circonscription. Selon le Principal de l'établissement, les 4/5 des élèves inscrits en classes de 6^{ème} proviennent des écoles primaires hors de la ville. Mais faute de structures d'accueil adéquates, la tendance est à la baisse progressive du taux dans les niveaux supérieurs. Plus encore, le CFPAR donne à Kaffrine une audience non seulement nationale mais sous-régionale.

Tableau 20 : Répartition des instructeurs formés au CFPAR de Kaffrine selon leur nationalité de 1964 à 1975 (Effectifs cumulés)

Nationalité	Effectif	%	Effectif cumulé	%	Effectif cumulé des étrangers	%
Sénégalaise	38	39,2	38	39,8	-	-
Maliennne	38	39,2	76	78,4	38	64,4
Ivoirienne	10	10,3	86	88,7	48	81,4
Togolaise	1	1	87	89,7	49	83
Centrafricaine	8	8,2	95	97,9	57	96,6
Tchadienne	2	2,1	97	100	59	100

Source : SOUGOUFARA (A) Les problèmes de formation en milieu Rural : l'exemple du département de Kaffrine, Dakar, 1979, p 42

Le centre, institution de formation nationale, détient l'un des rares privilèges d'avoir formé autant de nationaux que d'étrangers d'une même nationalité, c'est-à-dire Sénégalais et Maliens diplômés constituent près des 4/5 de l'effectif. Le reste est partagé entre les 4 autres nationalités. Si les ivoiriens et les togolais appartiennent comme les deux premiers cités à la sous-région, centrafricains et Tchadiens qui représentent plus du 1/10 des diplômés viennent de l'Afrique centrale. Institution publique, le CFPAR tient son audience africaine à une volonté politique des autorités tout comme la polarisation administrative et d'encadrement dont jouit Kaffrine à l'échelle nationale.

3-La polarisation économique et le facteur de la redistribution commerciale

Jusqu'à l'introduction du camion dans l'évacuation arachidière, l'Escale ferroviaire «était un centre de groupage des collectes des points de traite situés hors de la voie ferrée et d'évacuation en direction des grands ports de Kaolack et de Dakar ». Kaffrine tenait une place de choix dans la filière alors que Malem Hodar, Maka Yop et Koungheul étaient encore dans une période d'expansion. L'aire de polarisation s'étendait sur un rayon de 25 à 50 km,

l'équivalent de la distance moyenne journalière couverte par les animaux de bât¹²⁸. Dans l'après-guerre, Kaffrine confirmait son rôle de centre de groupage mais aussi de redistribution, alors que Koungeul émergeait du lot, à la faveur de son relatif éloignement de Kaffrine, sa situation sur la voie ferrée et la Route Fédérale.

Ainsi à l'indépendance, Kaffrine et Koungeul étaient devenus les principaux pôles de la région. Mais avec le bouleversement des structures coloniales, les Escales allaient perdre leur rôle premier. Les hinterlands étaient de plus en plus directement reliés aux métropoles grâce à la souplesse de l'automobile qui finissait de supplanter le train dans la desserte du bassin oriental et au développement du système coopératif et des marchés ruraux hebdomadaires. Le paysan n'avait plus besoin de l'Escale ni pour écouler sa production ni pour acquérir des biens et produits de consommation courante dorénavant proposés par le petit commerce de détail fixe ou ambulante. Des fonctions polarisatrices des Escales, il ne restera plus que celle de la redistribution. Mais l'ancienne aire va être fortement réduite sur le long de l'axe routier national par l'emprise des métropoles qui se faisait de plus en plus sentir. Ainsi, l'influence de Kaffrine et de Koungeul s'estompe au bout d'une dizaine de kilomètres. Elle se fait davantage sentir sur les localités au Nord de l'axe ferroviaire sur quelques 50 km à partir, soit de Kaffrine, Boulel, Ndioum, Nguent et Guent Paaté, soit de Koungeul, Ribot-Escale, Silo. Au-delà, la zone est plutôt polarisée par les centres du Bawol dont Mbacké et Touba ; au Sud, l'influence des Escales est sensible sur une trentaine de kilomètres pour Kaffrine (jusqu'à Nganda, paté-Thiangaye) et sur quelques 15 km pour Koungeul.

Le facteur limitant dans ce secteur est la proximité de la frontière et du poids polarisant de villes gambiennes de Kountaur, Njau et Farafégny qui inondent les localités frontalières des biens de consommation. Ces biens en remontant frauduleusement jusqu'à Koungeul, donnent à cette localité une aire polarisée « parallèle englobant Dakar mais surtout la région de Diourbel¹²⁹. Malem Hodar est handicapé par la proximité de Kaffrine et le dynamisme des villes du Nord de la région. Mais il dispose sur Maka Yop de l'avantage d'abriter un marché quotidien, un secco et un commerce de redistribution pour attirer encore les populations des villages de son environnement immédiat. L'absence de marché quotidien, un secco fermé

¹²⁸ Cf. GUIRAUD X. (1937) L'arachide Sénégalaise : monographie d'économie coloniale, Paris.

¹²⁹ Sa situation géographique en fait « souvent un passage obligé pour sortir de la région ou y accéder ». D'où l'importance de la localité dans le trafic frauduleux avec la Gambie.

depuis 1986, un marché hebdomadaire sans portée, sont les signes de déchéance économique de l'ancienne Escale ravalée au rang du plus commun des villages de production.

En somme, l'évolution combinée des facteurs de polarisation et des contextes a abouti à l'édification d'un pôle administratif et de services et de deux centres économiques majeurs. Mais la déficience des infrastructures socio-sanitaires et les difficultés d'un contrôle strict de frontière avec la Gambie confèrent à certaines localités un pouvoir attractif sur les populations des Escales : Santhiou Tabanani, Missira, Sali voir Kaur pour la réputation des services mystico-médicaux.

Conclusion générale

Le phénomène urbain apparaît donc au Sénégal, à côté des Quatre Communes préexistantes, avec la construction de la voie ferrée le long de laquelle sont érigées des localités de conception européenne. Elles étaient alors érigées à proximité des capitales politiques traditionnelles ou religieuses, ayant un certain pouvoir attractif sur les populations indigènes des environs.

L'évolution de ces centres sera, durant toute la période coloniale, liée à leur capacité de drainage des arachides et d'incitation à l'expansion de sa culture. Certains-d'entre eux tel Kaffrine étaient doublés du statut de chef-lieu de circonscription administrative. Après l'ère du rail, intervenait celle de la route avec l'émergence des Escales sur la Route Nationale N°1 et le déclin de celles ferroviaires. Dans le bassin oriental, cette mutation entraînera le déclin de Maka Yop et de Malem Hodar. Après l'indépendance, la ruralisation des opérations de traite entraînera la stagnation générale des Escales. Seules y échapperont celles qui parviendront à réaliser leur reconversion par l'accueil de fonctions administratives ou/et de nouvelles activités économiques spéculatives comme le commerce de redistribution, l'exploitation forestière ou le transport. Sont de ceux-là les actuelles villes intérieures de Kaffrine et de Kounghoul.

L'évolution de ces centres dans les deux dernières décennies relativise la définition qu'en donnait la DAT en 1972. Ces villes intérieures au Sénégal étaient selon cette étude, des localités « ...à caractère urbain peu ou pas affirmé, (où) les activités industrielles et de services rares ou inexistantes, l'importance relative de l'équipement[...]résultant du rôle qu'elles ont joué dans le cadre d'une économie de type colonial orienté vers la collecte et l'évacuation...des productions résultant de l'exploitation spécialisée de quelques ressources du pays » en l'occurrence les arachides¹³⁰. Si les activités industrielles y sont absentes, par contre, l'urbanisation des anciennes Escales tient essentiellement à l'importance de l'administration et des multiples structures d'encadrement rural.

Dans toutes les villes intérieures et en particulier celles du bassin oriental, les équipements coloniaux sont pratiquement tous abandonnés avec la ruralisation de la spéculation arachidière. Si dans la première décennie d'indépendance, l'administration et les services

¹³⁰ Cf.DAT (1972), Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon de l'an 2000, Dakar, p 43

étaient abrités par certains locaux réhabilités, la reconversion nécessitera des équipements propres. L'affirmation de la fonction politico-administrative va permettre aux localités de bénéficier « des effets induits des centres moteurs en leur servant de relais » et disposer d'une relative autonomie de gestion¹³¹.

La logique de relativisation de la définition du PSAT s'appuie également sur la définition globale de la ville par la conférence de Hongrie de 1965¹³². Le caractère urbain dépend donc de la capacité d'une localité à générer des opportunités de substitution de l'économie de type colonial et des équipements inadaptés à un contexte nouveau. Ce schéma est illustré par le cas de Maka Yop qui, malgré ses équipements coloniaux, est ruralisé par la non substitution des activités coloniales. Les populations naguère non-agricultrices ont soit amorcé un retour au travail de la terre, soit migré vers les centres urbains. Les deux solutions qui sont généralement simultanées ont conduit à un processus de ruralisation de la localité.

L'interaction à travers le temps des différents facteurs évolutifs socio-économique, démographique et politico-administratif a débouché sur l'urbanisation quasi-achevée de Kaffrine et celle en cours de Koungheul. Si celle de Kaffrine est unanimement acceptée, celle de Koungheul se heurtait encore dans un passé récent à l'amalgame entre les termes, géographique de ville et politique de Commune. La ville est au Sénégal, souvent perçue à travers son statut municipal. Pourtant Koungheul a dépassé depuis les années 1970, les 5000 habitants pour concentrer à la fin des années 1980 plus de 10000 âmes. Malgré tout, il était encore dans un passé encore très récent considéré comme une agglomération rurale. Ce hiatus décrié par ses élus et la BCEOM a handicapé la localité dans son expansion. L'insuffisance des équipements de base et des réseaux a en effet bloqué l'organisation logique et articulée de l'espace¹³³.

¹³¹ Ces localités communalisées disposent d'un conseil municipal élu au suffrage universel pour déterminer leurs besoins et leurs priorités. Si Kaffrine a une longue tradition de centre politique, Koungheul par contre vient seulement d'accéder à ce privilège avec une innovation importante, un maire ordonnateur et exécuteur du budget.

¹³² La ville est définie comme une localité où « le pourcentage du nombre d'habitants se consacrant à l'agriculture ne doit pas dépasser 10%. Cf. OMVS (1980) Rapport d'études sur la vallée : le milieu urbain et les relations villes-campagnes, Dakar, p 4.

¹³³ Cf. Session ordinaire de l'Assemblée Nationale d'Avril 1987 et BCEOM, ville de Koungheul ; monographique, Paris 1974, p 81. Le rapport se demande pourquoi, cette localité siège d' « une administration assez développée pour un simple chef-lieu d'Arrondissement » reste encore une agglomération rurale aux yeux des autorités.

L'étroite corrélation entre le statut politico-administratif et l'urbanisation des Escales du bassin arachidier est telle que « les seuls revenus additionnels urbains y sont créés par les dépenses des fonctionnaires « alors que les autres activités non-agricoles participent (plutôt) simplement à la redistribution du revenu arachidier local »¹³⁴. Ces activités sont la manutention, le commerce de détail, l'artisanat de service, l'instruction coranique et la médecine traditionnelle. Elles sont exercées par des migrants saisonniers ou sédentarisés à la quête de suppléments de revenus ou désirant se spécialiser dans une activité urbaine plus lucrative.

Le contexte de crise climatique et économique dans lequel baigne le bassin arachidier, en limitant les possibilités de recours des Escales conduit au phénomène déjà constaté lors de la crise des années 30 par Coquery-Vidrovitch, à savoir « le passage de la paysannerie pauvre au sous-prolétariat urbain... »¹³⁵. L'impossible concurrence sur un marché de l'emploi non seulement exigü mais également réduit aux activités villageoises habituelles, fait des centres urbains intérieurs des relais de l'exode rural vers les métropoles. Si les centres urbains sont devenus des points de transit des populations rurales venant de tout le bassin, par contre sur le plan économique leur aire de polarisation est beaucoup plus réduite. Au Nord, le dynamisme commercial des villes comme Mbacké et Diourbel se ressent profondément vers l'Est et le Sud ; les Escales du bassin constituant des relais du drainage des produits de contrebande. Au sud de la voie ferrée, la zone frontalière est enveloppée par la polarisation transnationale des villes gambiennes comme Kountaur. Les Escales de Kougheul et à moindre niveau de Kaffrine sont au Sénégal les centres de ce commerce prohibé.

En somme, les Escales sont inféodées tant au nord, qu'à l'ouest et au sud, aux « métropoles » beaucoup plus dynamiques qui les maintiennent dans leur aire de polarisation. A l'Est par contre, Kougheul, parce que relativement plus éloigné des grands centres, assure un rôle de redistribution de biens et de prestation de services divers dans un environnement non seulement assez vaste, mais aussi relativement prospère. Celui-ci, englobant les Terres Neuves et des réserves forestières, a présidé à la redynamisation économique de son principal

¹³⁴ Cf. Roch J. (1975), Les migrations économiques en saison sèche en bassin arachidier Sénégalais in *Cahier de l'ORSTOM*, série Sc. Hum. Vol XII, N° 1, 1975, p 74.

¹³⁵ Cf. COCQUERY-VIDROVITCH C. (1976), l'Afrique coloniale française et la crise de 30 : crise structurelle et genèse du sous-développement, université Paris VII, Avril 1976, pp 38-40.

centre urbain par la reconversion dans des activités nouvelles, transport de fret, exploitation forestière, en plus du traditionnel secteur.

Dans l'ensemble, la dynamique urbaine et polarisatrice des Escales pâtit de la faiblesse des infrastructures socio-économiques, de la localisation excentrée des pôles de décision politico-administrative et un réseau de communications peu performant. Implantées dans une région agricole, elles devraient être le siège des industries de transformation des produits collectés dans leur environnement immédiat. Sinon la politique de décentralisation industrielle et de fixation des populations dans leur terroir resteront pendant longtemps encore des slogans sans lendemain.

Pour faire jouer aux villes intérieures dont les Escales urbanisées le rôle de « métropole d'équilibre », elles gagneraient à être dotées notamment de marchés attractifs avec équipements de stockage des marchandises du commerce de gros et de demi-gros et institutions de crédit et de dépôt. Dans le cadre du retour à l'initiative privée individuelle ou associative actuellement prônée par l'Etat en particulier dans le monde rural, les villes intérieures devraient, à l'image des Escales des traitants, être dotées de structures légères en mesure de drainer l'épargne rurale spontanée. Nombre de villes intérieures assurent déjà un encadrement politico-administratif. Mais le rapprochement des autorités de leurs administrés serait certainement plus efficace si une relocalisation des pôles de polarisation vers le Nord du Département et une adéquation entre la fonction administrative et le niveau urbanistique étaient opérées.

Enfin, dans la perspective d'une plus grande fluidité du trafic des personnes, des biens et des informations, un effort particulier devrait être mené pour l'amélioration de la qualité technique des réseaux et surtout dans les relations entre le nord et le sud. Du reste, certaines de ces propositions ont été faites dès la fin des années 1960 par des structures techniques étatiques¹³⁶. Mais l'aménagement du territoire est d'abord volonté politique et ensuite engagement idéologique. Car l'organisation actuelle de l'espace sénégalais porte encore les marques de la politique coloniale de drainage des ressources vers la métropole.

Dans ce sens, l'accession à souveraineté internationale devrait coïncider avec la rupture de la logique coloniale de l'espace et l'amorce d'un développement endogène plus équilibré donc

¹³⁶ Cf. rapports : OCA, Note de synthèse du rapport COGERAF Sur la commercialisation des arachides au Sénégal, (Dakar) s.l., 1964, p.24 ; DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Dakar, 1972, p. 233

moins discriminatoire. Pour ce faire, il faudrait certainement que les populations se sentent réellement intégrées dans l'édification nationale. Dans une telle optique pourquoi ne pas envisager le transfert de la capitale dans le bassin oriental et mettre fin à un des plus grands paradoxes du Sénégal : le sentiment d'extra-territorialité des populations de la région centrale du Sénégal.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

- BESLIER Geneviève G. (1935) *Le Sénégal*, Payot, Paris, 5 graph. 14 gravures. Bibliographie
- BONIN Hubert (1987) *CFAO, cent ans de compétition*, Economica, Paris, 560 p, bibliographie
- BROCHIER Jacques (1968) *La diffusion du progrès technique en milieu rural sénégalais*, PUF, Paris, 395 p, cartes, graph. stat, biblio.
- CROS Charles (1934) *Le pays de Sine et Saloum (Sénégal) : histoire et légende*, Vals-les-bains, , 68 p + annexes, illust.photo.
- DAVID Philippe (1980) *Les navétanes : histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Ségambie des origines à nos jours*, N.E.A, Dakar-Abidjan.
- DESCHAMPS Hubert (1968) *le Sénégal et la Gambie* (2^{ème} édition mise à jour), PUF, Paris, « Que Sais-Je ? N° 597, 127 p
- FOUQUET Joseph (1970) *La traite des arachides dans les pays de Kaolack et ses conséquences économiques, sociales et juridiques*, Swets et Zeitlinger N.V, Amsterdam, 1970, thèse de 231 p + mise à jour en 1958, graph., tabl. stat, 1 carte, biblio.
- GUIRAUD Xavier (1937) *L'arachide Sénégalaise : monographie d'économie coloniale*, Librairie technique et Economique, Paris, 269 p.
- KLEIN Gérard, *Les conséquences économiques et sociales de la culture de l'arachide sur les civilisations agricoles du Sénégal. Le développement rural dans les pays d'Afrique Noire d'expression française* (2^e partie), DGRST, SEDES, Paris, 1967, 32 p.
- LARTILLEUX Henry (1950) *Géographie des chemins de fer français : France lointaine*, T1, Vol 4, Choix, 227 p, grap. Cartes, photo. METGE Pierre, *Structures traditionnelles et*

développement, Editions Eyrolles SDNL, PETER Georges (1933) *L'effort français au Sénégal*, Editions De Boccard, Paris, 379 p, Tableaux .Stat, 1 carte, biblio.

RIEMBEAU Frédéric (1908) *De Dakar au Niger : la prestation du chemin de fer et la mise en valeur des territoires de la Sénégambie et du Niger*, A. Challamel, Paris, 115 p, 2 cartes en hors-texte, annexes.

SARRAULT Albert (1923) *La mise en valeur des colonies française*, Payot, Paris, 663 p, tabl. Stat, cartes, 3 annexes, biblio en infra.

SURET-CANALE Jean (1972), *L'Afrique noire de la colonisation aux indépendances (1945-1960)*, t1, crise du système colonial et capitalisme monopoliste d'Etat, Editions sociales, Paris, 430 p, tabl. Stat, cartes, biblio.

THESES-MEMOIRES ET RAPPORTS DE STAGE

Anonyme (1970) Kaffrine : dynamique interne et polarisation, (rapport de stage) CAT-ENEA, s.l.

BALDE Issa et alter (1975) Le village de Maka Yop, (rapport de stage), ENEA, Dakar, Avril p 22 multigraphiées.

BOUCHE Denise (1975) L'enseignement dans les territoires français de l'Afrique Occidentale de 1917 à 1920 ; mission civilisatrice ou formation d'une élite, (thèse de doctorat d'Etat), Université de Lille III, Lille, 2 tomes, 432 p, 947 p. DEYROLLE G.A et-TERNIER Michel (1961) Etude des liaisons entre la brousse et les Escales, (rapport de stage CINAM), Dakar octobre 1961, non paginées, cartes.

DIOUF Cheikh Sadibou (1965) Reflets de l'interférence économique et sociale...dans le département de Nioro-du-Rip, (mémoire de stage) ENEA, Dakar.

DIOUF Gorgui Alioune (1984) Les royaumes du Sine et du Saloum des origines au XIXe siècle ; mise en place du peuplement, évolution du système économique et sociopolitique, (thèse de doctorat de III cycle sous la direction de DIOPC. A.) Université de Dakar, 1984, 289 p ; 7 cartes en annexe,

FALL Ndiogou Michel (1985) L'évolution historique de la Caisse Centrale de Crédit Agricole (CCCA) au Sénégal de 1931 à 1954, (mémoire de maîtrise en histoire), Université Cheikh Anta DIOP, Dakar, 95 p multigraphiées ; tabl. stat. biblio.

FAURE Jean Claude (1969) la mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939). (Thèse de doctorat) Faculté des Lettres de Paris, Paris, 352 p ; tabl. annexes, photo, très fournie.

HENRY Jean Pierre (1963) Enquête sur la commercialisation par les organismes stockeurs et sur le commerce de détail dans les Arrondissements de Nguékhokh, Thiadiaye, Birkelane, Diakhao et Sokone, (rapport de stage) CINAM, s.l (Dakar), septembre 1963, 33 p.

MBODJ Mohamed (1978) connaissance du tiers monde (histoire), un exemple d'économie coloniale, le Sine Saloum (Sénégal) de 1887 à 1940 : culture arachidière et mutations sociales, (Thèse de doctorat), université de Paris II, 691 p.

SAMBOU Saliou (1975) Physionomie de l'économie agricole du département de Kaffrine, (mémoire de stage), ENAM, Septembre 1975, 90 p ; 2 cartes en hors-texte.

SENE Diéynaba FALL (1983) Associations des ressortissants et développement socio-économique des villages ; cas de Kounghoul (intérêts et blocage), (mémoire de fin d'études), ENAM, Dakar, 1983, 28 p ; 1 carte + 2 annexes.

SOUGOUFARA Ass (1979) Les problèmes de formation en milieu rural : l'exemple du département de Kaffrine, (mémoire de stage), ENAM, Dakar, 66 p + 20 p en annexe : tabl. stat.

THIAM Papa (1972) Le développement agricole dans le département de Kaffrine, (mémoire de stage), ENAM, Dakar, 99 p, tabl. stat. 4 cartes

VERRIERE Louis (1965) La population du Sénégal (aspects quantitatifs), (thèse de doctorat en sciences économiques) Université de Dakar, Juillet, 196 p ; graph. cartes annexes, biblio.

COMMUNICATIONS A DES COLLOQUES ET SEMINAIRES

-COQUERY-VIDROVITCH Catherine, Afrique coloniale française et la crise de 1930 : crise structurelle et genèse du sous-développement, Communication au colloque « l'Afrique et la crise de 1930 » Université de Paris VII, du 09 et 10 Avril 1976, 45 p multigraphiées.

DIALLO Ibrahima (1971) les migrations en Afrique de l'Ouest : les migrations frontalières entre le Sénégal et la Gambie. Communication au Séminaire sur les migrations en Afrique de l'Ouest, IDEP, Dakar Novembre 1971, 24 pages multigraphiées, 7 tabl. stat.

ARTICLES DE REVUES ET DE PUBLICATIONS SPECIALISEES

WRIGHT Donald R et DARBO (1977) Jula: The role of a mandika jula clan in the long distance trade of the Gambia River and its hinterland. *African economical history* (Extrait) N°3 Spring 1977, pp 33-45.

KAYSER Bernard.-TRICART, Jean., Le rail et la route au Sénégal. *Annales de Géographie*, Bull.de la Sté de Géographie N° 356, Juillet-Aout 1957, Armand Colin, Paris, pp 328-350, tabl.stat.1 graph, 6 cartes.

AUJAS Lucien (1929) La région du Sine Saloum : le port de Kaolack. *Bulletin du comité d'études historiques et scientifiques de l'AOF* N° 1-2, T XII, janvier-juin 1929, Larose, Paris pp 92-132, tabl. stat.

BA Abdou Boury, Essai sur l'histoire du Saloum et du Rip. *Bulletin de l'IFAN*, T XXXVIII, série B, N° 3-4, 1966 pp 657-662

DEBIEN G Papiers d'Afrique III : papiers Ernest Noirot. *Bulletin de l'IFAN*, T XXVI, série B, N° 3-4, 1966, pp 676-696

TRICART Jean, L'arachide au Sénégal : Exemple d'économie de traite. *Cahiers d'Information géographique* (Extrait) N° 45, 1955, pp 48-64

DUBOIS Jean Pierre, Les sérère et la question des Terres Neuves au Sénégal. *Cahier de l'ORSTOM*, série sc.hum.vol XII, N°1, 1975, pp 81-120

ROCH Jean, Les migrations économiques en saison sèche en bassin arachidier sénégalais. *Cahier de l'ORSTOM*, Série sc.hum.vol XII, N°1 , 1975 pp 55-80

DUPON Jean-François, Tambacounda capitale du Sénégal Oriental. *Cahier d'Outre-mer* N° 66, Avril-juin 1964, pp 175-214, graph. cartes, photos.

PEHAUT Yves, L'arachide au Sénégal. *Cahier d'Outre-mer*, N° 53, janvier-Mars 1961 pp 5-25, 1 planche photo, biblio en infra.

BELLONGLE Guy, Le mouvement coopératif au Sénégal. *Cahier de l'ENEA*, (2^{ème} partie) pp 1-73, Dakar, Mai 1965.

METGE Pierre, Le peuplement du territoire, principes généraux et exemple Sénégalais. Notes de cours CAT/ENEA, Dakar, Octobre 1965, 59 p, tabl. stat. cartes, biblio.

NDIAYE Albert, Sociétés de prévoyance, sociétés de développement rural, Sociétés de Production Rurale tiré du Mouvement coopératif au Sénégal. *Cahier de l'ENEA*, Mai 1964, pp 1-31

Anonyme, Les chemins de fer au Sénégal, In *Industries et Travaux d'Outre-Mer* N° 139, juin 1965 pp 159-462

Anonyme, Informations d'Outre-Mer : Sénégal, *Industries et travaux d'Outre-Mer* N° 139 juin 1965, p 556

Anonyme, Techniques nouvelles et matériaux nouveaux, les chemins de fer au Sénégal, In *Industries et Travaux d'Outre-Mer* N° 217 sp. Déc. 1971, pp 1045-1048.

GUIRAUD Maurice, La route en AOF, In *Industries et travaux d'Outre-Mer* N° 44-45, Juillet-Aout 1957, pp 492-495, 537-540.

HUMBLOT P Les travaux routiers dans les territoires d'Afrique Noire. Sénégal In *Industries et travaux d'Outre-Mer*, N° 39, Février 1957, pp 65-66

JOSSE Paul, Le Dakar-Niger *Industries et travaux d'Outre-Mer*, N° 71, Octobre 1959, pp 681- 688.

PROTAT P Rail : l'équipement du Dakar-Niger. *Industries et travaux d'Outre-Mer*, N° 52 septembre 1960, pp 591-595.

PROCTOR J. H. (1967) The Gambia's relations with Sénégal. *Journal of Commonwealth political studies*, vol V, N° 2 juillet 1967, pp 143-160 (Extrait).

COCQUERY-VIDROVITCH Catherine (1975), L'impact des intérêts coloniaux SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain 1960-1965. *Journal of African History*, vol XVI, N° 4, 1975, pp 595-621, tabl.stat., graph 2 cartes, biblio en infra.

Anonyme (1960) La contrebande à la frontière de la Gambie représente un danger réel pour l'essor des jeunes industries dakaroises. *Marchés tropicaux et méditerranéens* N° 747 du 5-3-1960. p 596

Anonyme (1967) La Gambie et ses relations avec le Sénégal dans la paix. *Marchés tropicaux et méditerranéens* N° 1154 du 23-12-1967, p 3274

Anonyme (1975) Gambie et Ségambie. *Marchés tropicaux et méditerranéens* N° 1539 du 9-5-1975, pp 1354-1355

GUYOT Stephen (1952) l'économie de l'arachide au Sénégal : les problèmes humains. *Oléagineux*, 7^{ème} année, N° 1, 2, janvier et février 1952, pp 15-20, 75-80

SURET-CANALE Jean (1960) L'économie de traite en Afrique Noire sous domination française (1900-1914). *Recherches Africaines*, N° 2, avril-juin 1960, pp 3-39

COURTET M. (1903) Etude sur le Sénégal. *Revue coloniale* (Extrait), A. Challamel, Paris, 1903, 183 p, tabl.stat.3 cartes.

SECK Assane (1965) Les Escales du fleuve Sénégal. *Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale*, N° 1-2, 1965, pp 71-118, plans. illust. photo, biblio en infra.

LABASSE Jean (1954) Le Dakar-Niger et sa zone d'action. *Revue de Géographie de Lyon*, vol XXIX, N° 3, 1954, pp 182-204, 4 graph.

PASQUIER Roger (, Les villes du Sénégal au XIXe siècle. *Revue Française d'histoire d'outre-Mer* (Extrait), Paris pp 387-426, biblio en infra.

VERDUN Louis Georges (1966) Les relations Gambie-Sénégal. *Revue Juridique et Politique*, N° », Juillet-Septembre 1966, pp 477-488

Anonyme, Transports et croissance urbaine dans les pays tropicaux. *Travaux et documents de géographie tropicale*, N° 23, février 1976, CEGET/CNRS, 205 p, cartes, plans.

ARTICLES DE JOURNAUX ET PERIODIQUES D'INFORMATIONS GENERALES

Anonyme, Renseignements coloniaux. *L'Afrique Française* (supplément) N° 7, Juillet 1925 pp 241-251.

BA Samba Oumar, Le département de Kaffrine. *Sénégal d'aujourd'hui*, N° 2, Novembre 1968, pp 19-20, 29, 1 carte

BLANCHER G., Influence de la traite des arachides sur les transports ferroviaires. *Unité Africaine*, N° 75 du 11-12-1963, p 8.

DECUPPER Joël, Le drame des libanais au Sénégal (Interview de Adnan Harati, SG du groupement professionnel des commerçants et industriels libanais au Sénégal). *Africa* N°53 Janvier-Février 1971, pp 37-41.

ETUDES ET RAPPORTS

BA Samba (1971) Histoire de l'huilerie au Sénégal, IDEP, Dakar, Nov.1971, 74 p tabl.stat.

BCEOM (1974) Programme de logement pour les six capitales régionales et pour neuf centres secondaires : Thiès, Kaolack, Saint-Louis, Ziguinchor, Diourbel, Tambacounda-Touba, Mbacké, Kolda, Bakel, Kougheul, Fatick, Tivaouane, Dagana, Louga, Ministère des Travaux Publics, de l'urbanisme et des Transports (MTPUT)/Direction de l'urbanisme et de l'habitat (DUH), Paris, 1974, 2 t, 120 p, 209 p, tabl.stat. graph.en annexes.

BCEOM (1974), Ville de Kougheul : monographie, DUH/MTPUT, Paris 1974, 84 p, graph.3 cartes, illustrations photo. en hors-texte, 6 plans en annexe.

BECKER Charles et MARTIN Victor, Les premiers recensements au Sénégal : (Le Sénégal centre-ouest et son évolution démographique (Sine-Saloum, Bawol, pays de l'ouest) : 1^{ère} partie présentation des documents, CNRS, Kaolack, 1978, 90 p ronéos.

Bureau Informatique, Répertoire de localités 1988, Direction de la Statistique, Dakar, s.d, non paginé, tabl.stat.

Bureau Régional de la statistique de Kaolack, Situation économique 1984. Région de Kaolack, Ministère de l'économie et des finances (MEF), Novembre 1985, 94 p multigraphiées, tabl. stat.

CANTRELLE Pierre, Etude démographique dans la région du Sine-Saloum (Sénégal), Direction de la statistique / Ministère du Plan et du Développement, Dakar, Avril 1968, 2 fascicules, 23 p, 39 p, tabl.stat.

CINAM, Etude socio-économique préparatoire à la réalisation d'un programme d'adduction d'eau en milieu Rural. Direction de l'hydraulique, Dakar, Août 1968, 158 p ronéo, tabl.stat.3 cartes, cf. pp 30-60.

CROS Claude, Les migrations rurales vers la zone arachidière orientale (Sénégal) 1967, Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT), t1, Dakar, Janvier 1968, 89 p ronéo, tabl. stat. graph.1 carte, 3 annexes.

DAT, Eléments pour une politique d'aménagement urbain et de régionalisation de l'industrie au Sénégal, Secrétariat d'Etat au plan/MPI, Dakar, Septembre 1970, 88 p.

DAT, Extrait de la base de données informatisées, Dakar, Edition du 9-11-1987.

DAT, Extrait de la base des données informatisées, Dakar, Edition du 9-11-1987

DAT, La colonisation des Terres Neuves au Sénégal oriental zone de Kougheul, (3 vol),

DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000. Secrétariat d'Etat au plan, Dakar, Mars 1972, 283 p, tableaux .statistiques.20 cartes.

DAT, Trente ans de commercialisation arachidière ; statistique des volumes d'arachides en coque commercialisés par point de traite de 1925-1936 à 1966-1967, MPI, Dakar, Juin 1968, 88 p, tabl. stat.

DESSERTINE André (s. d.), Un port secondaire de la côte occidentale d'Afrique : Kaolack, Etude historique, juridique et économique des origines à 1958, Chambre de commerce, Kaolack, S.D, 192 p, tabl. stat, biblio.

DIALLO Ibrahima, Les migrations frontalières-Enquête en milieu rural Sénégalien (1970-1971), IDEP, Dakar, Octobre 1972, 153 p, annexes.

Direction de la Statistique, Enquête démographique nationale 1970-1971. Résultats définitifs, Ministère des Finances et des Affaires Economiques, Dakar, Juillet 1974, 70 p, tabl. stat. graph.

Direction de la Statistique, Région de Kaolack : répertoire des villages, Ministère de l'Economie et des Finances, Kaolack, s.d, non paginé, tabl. stat.

Direction de la Statistique, Situation économique 1984 : (Sénégal), Ministère de l'Economie et des Finances, Dakar, s.d, (1985), 549 p, tabl. stat. graph.

Le NAELOU SIMON Yves, La décongestion du bassin arachidier au Sénégal : aspects quantitatifs, DHT, Dakar, Juillet 1978, 91 p ronéos, tabl. stat. graph, 7 cartes, annexes, biblio, (en collaboration avec Bocar SY, aménagiste).

METGE René, Le peuplement du Sénégal : essai d'intégration du facteur population dans la politique d'aménagement du territoire. DAT/Ministère du Plan et du Développement, Dakar, Octobre 1966, 2 t, (t 1) 247, 20 p + annexes.

Ministère du plan et de l'Industrie, Dakar, Octobre 1969, t I, 35 p, tabl. stat, 2 annexes.

Mission pour LUCAS du 12 au 14 Décembre 1955, Rapport du groupe de travail des arachides de la zone tropicale. Commissariat Général du Plan / Commission des corps gras, 3è plan, Paris, 1957, 20 p + annexes.

Mission Rolland PORTERES, Aménagement de l'économie agricole et rural au Sénégal, Gouvernement Général de l'A.O.F, Bambey, 1952, 3 fascicules, 413 p, tabl. stat. cartes.

NICOLLE Robert - FALL Moustapha (1971) Etude de la réorganisation de la Régie des Chemins de Fer, Bureau Organisation et Méthode / Secrétariat Général de la Présidence, Dakar, Mars 1971, Mai 1972, 3 t, 254 p, 62 p + annexe, 55 p, tabl.stat.

OCA, Note de synthèse du rapport COGERAF sur la commercialisation des arachides au Sénégal, s.l (Dakar), Février 1964, 24 p.

OMVS, Rapport d'études sur la vallée (4^{ème} partie) : le milieu urbain et les relations villes-campagnes, Dakar, 1980, 139 p, tabl.stat.graph.cartes, annexes.

PELISSIER Paul, Les paysans du Sénégal : civilisations agraires du Cayor à la Casamance, MEN/CNRS, Saint Yrieix, 1966, 939 p, plans, cartes, biblio.

SEACER, Plan de développement de la Communauté Rurale de Maka Yop, Ministère de l'Intérieur, Dakar, 1988, pp 1-30.

Secteur des TP de Kaffrine, inventaire des Routes classées, Kaffrine, 1981, 1 feuillet dactylographié.

SEKYERE YAW OWUSU, Notes sur 1°) la commercialisation de l'arachide en Gambie et la politique de l'OCOG, 2°) la structure coopérative en Gambie. (Enquête effectuée en 1962) IDEP, Dakar, Février 1963, 19 pages multigraphiées.

Service de la Statistique et de la Documentation, Répertoire des villages du Sénégal (Population autochtone au 1^{er} Janvier 1958), Ministère du Développement, du Plan et de l'Economie Générale, Saint-Louis, Décembre 1958, 159 p, tabl.stat.

SOABI/GEMLC, La ville de Kaffrine, Etude du développement de la ville : prévisions et tendances à l'horizon 2000.

WADE Mbaye Thioune, Hiérarchie urbaine au Sénégal, DAT, Décembre 1970, 136 p ronéo, 63 tabl.stat.7 cartes.

RAPPORT POLITIQUES ET ADMINISTRATIFS

NOIROT Ernest (commandant de Cercle de Sine Saloum) (1892) Notice sur le Sine Saloum, JO. Sénégal, , pp 28-29, p 153, 176, 184.

Gouvernement de la colonie du Sénégal

Rapport sur l'activité des services pendant l'année 1955, Saint-Louis, 1956, 135 p.

Commandant du Cercle du Sine-Saloum,

-Cercle de Kaolack, Rapports politiques 1899, Malem, 8 p, 2 p, 3 p, 8 p

-Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble 1912,

-Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble 1912,

-Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble 1914

-Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble 1915

Cercle de Kaolack, Rapport politique, administratif et économique-année 1926, Kaolack, 1927, 38 p.

-Cercle de Kaolack, Rapport politique annuel, 10 Février 1936, 96 p.

-Cercle du Sine-Saloum, mise en valeur des terres neuves 1937, 32 p.

Directeur des chemins de Fer de Thiès à Kayes,

- Rapport d'ensemble 1912, pièce 7, Thiès, 25-6-1913, 15 feuillets.

- Rapport annuel d'ensembles 1911, pièce 2, Thiès, 4-5-1912, 6 feuillets.

- Tableaux d'ensemble : trafic 1914, Thiès, 1915, 7 tabl.

- Rapport annuel 1912 : 1°) Exploitation, 2°) Construction, Thiès, 1913, 35 feuillets et 22 feuillets dactylo.

Chef de service des Travaux Publics Rapport d'ensemble annuel 1913, Saint-Louis, 31-07-1914, 48 feuillets dactylo.

ACTES REGLEMENTAIRES

1°) Administration et affaires politiques

Gouvernement général de l'AOF, Arrêté du 9 Juillet 1910 portant division du Sine-Saloum en cinq circonscriptions, JO Sénégal, 1910, p 559

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 57 du 15 Janvier 1913 portant rattachement du Canton de Pakalla-Mandack à celui du Ndoukoumane-Pafa (Cercle du Sine-Saloum) JO Sénégal, 1913, p 114.

- Arrêté N°1859 du 11 Novembre 1919 détachant le Pakalla-Mandack de la province de Kaffrine (Sine-Saloum) et nommant Serigne CISSE, chef du Canton JO Sénégal, 1919, p 939.

- Circulaire N° 69 du 18 Août 1916 au sujet du déplacement des indigènes hors du Sénégal, JO Sénégal, 1916, p 577.
- Décision N° 720 du 6 Mai 1912 transférant la résidence de Malem à Kaffrine, JO Sénégal, 1912, p 359.
- Décision N° 58 du 15 janvier 1913 portant désignation du chef de province de Kaffrine (Cercle du Sine-Saloum) JO Sénégal, 1913, p 115.

2°) Chemin de fer de Thiès à Kayes

Gouvernement général de l'AOF

- Arrêté du 31 janvier 1910 créant la Direction du Chemin de Fer de Thiès à Kayes, JO Sénégal, 1910, p.
- Arrêté du 19 octobre 1913 instituant les tarifs PV N° 5, 6, 7, 8 sur le chemin de fer de Thiès à Kayes, JO Sénégal, 1913, p 1102.
- Arrêté du 18 Novembre 1913 modifiant à partir du 1-12-1913 le service des trains sur le chemin de fer de Thiès à Kayes, JO Sénégal, 1913, p 1225.

-Arrêté du 20 Février 1920 portant modification aux tarifs et conditions de transport sur le chemin de fer de Thiès à Kayes. JO Sénégal, 1920, p.

Arrêté N° 393 du 5 Mars 1912 portant ouverture à l'exploitation provisoire de la gare de Malem Hodar (Sénégal), JO Sénégal, 1912, pp 222-223.

Arrêté N° 945 du 20 juin 1912 portant modification à la marche des trains sur le chemin de fer de Thiès à Kayes, JO Sénégal, 1912, p 498.

Arrêté N° 32 du 4 janvier 1913 portant modification de la marche des trains sur le Thiès-Kayes et ouverture de la gare de Malem Hodar (Sénégal) à l'exploitation définitive, JO Sénégal, 1913, p 111.

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 364 du 9 Mars 1913 ouvrant à l'exploitation provisoire et restreinte les gares de Maka Yop et Koungheul (chemin de fer de Thiès à Kayes), JO Sénégal, 1913, p 363.

-Arrêté N° 12602 du 5 Août 1914 supprimant jusqu'à nouvel ordre les trains 202 Diourbel-Thiès et 203 Thiès-Diourbel, 201 Guinguinéo-Koungheul et 204 Koungheul-Guinguinéo, JO Sénégal, 1914, p 708.

-Arrêté N° 846 du 9 Août 1916 transformant, jusqu'à nouvel avis, les gares de Maka Yop et Sinthiou-Malem en halte ouverture seulement aux voyageurs sans bagages eu départ et aux voyageurs avec ou sans bagages à l'arrivée, JO Sénégal, 1916, p 549.

-Arrêté N° 1029 du 11 Août 1918 transformant en halte les gares de Maka Yop, Koumpentoum et Sinthiou Malem, JO Sénégal, 1918, pp 545-546.

-Arrêté N° 1296 du 9 octobre 1918 transformant, jusqu'à nouvel avis, en haltes ouvertes seulement aux voyageurs sans bagages au départ et aux voyageurs avec ou sans bagages à l'arrivée des gares de Malem-Hodar et de Malem-Niani, JO Sénégal, 1918, p 701.

-Arrêté N° 169 du 25 Janvier 1921 ouvrant à nouveau à l'exploitation provisoire la gare de Malem-Hodar, JO Sénégal, 1921, p 74.

3°) Commerce

Gouvernement de la République Française

-Décret du 11 Janvier 1924 règlementant les conditions de circulation, de mise en vente et d'exploitation des produits naturels de l'AOF (arrêté de promulgation du 7 février 1924), JO Af. Occ. Française, 1924, p 112.

-Décret du 25 Avril 1932 portant publication et mise en application provisoire du modus vivendi commercial franco-italien signé à Rome le 4 Avril 1932 (arrêté de promulgation N° 1435 AP du 10 Juin 1932), JO Af. Occ. Française, 1932.

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 6 du 17 janvier 1855 sur le commerce à Gandiole et autres points du Cayor, Bulletin de l'Administration du Sénégal, 1853-1855, pp 154-154,

-Arrêté N° 1297 du 16 août 1913 relatif aux installations commerciales dans les villages indigènes des Escales situées sur la voie du Thiès-Kayes et des Escales du Sine-Saloum et du Niani-Wouli, JO Sénégal, 1913, p 848.

-Arrêté N° 799 du 20 août 1915 fixant le prix maximum de la vente du pain dans l'Escale de Kaffrine, JO Sénégal, 1915, p 499.

-Arrêté N° 1213 du 16 Novembre 1915 fixant le prix maximum de la vente du pain dans certaines Escales du Cercle du Sine-Saloum, JO Sénégal, 1915, p 737.

-Arrêté N° 130 du 9 Février 1916 réglementant l'exploitation et la circulation du bois dans la colonie du Sénégal, JO Sénégal, 1916, pp 474-475.

-Circulaire N° 23 du 9 Février 1916 au sujet de la vente des arachides. JO Sénégal, 1916, pp 100-101.

-Arrêté N° 982 du 13 Septembre 1916 rendant obligatoires les réserves familiales d'arachides et de mil et édictant les mesures concernant les approvisionnements en vivres des indigènes, JO Sénégal, 1916, p 641.

-Arrêté N° 1001 du 31 août 1917 interdisant la vente du mil par les cultivateurs dans le Cercle du Sine-Saloum, JO Sénégal, 1917, pp 667-668.

-Arrêté N° 383 du 30 Mars 1918 interdisant la vente des graines d'arachides par les cultivateurs dans le Cercle du Sine-Saloum, JO Sénégal, 1918, p 154.

-Arrêté N° 1295 du 9 octobre 1918 réglementant la sortie du mil des Cercles et communes du Sénégal, JO Sénégal, 1918, p 686.

-Arrêté N° 631 du 20 Juillet 1917 interdisant la vente des arachides dans le Cercle de Kaolack, JO Sénégal, 1917, pp 519-520.

-Arrêté N° 1403 du 14 Juin 1932 fixant limitativement les localités où peut s'effectuer le commerce des produits soumis au conditionnement, JO Sénégal, 1932, pp 534-535.

Gouvernement de la République du Sénégal

-Décret N° 60-173 MCI du 20 Mai portant organisation de l'office de commercialisation Agricole, JO Sénégal, (N° spécial), 30 mai 1960, pp 602-604.

-Décret N° 60-173 MCI du 20 Mai 1960 portant organisation des marchés des produits agricoles et de produits et marchandises nécessaires au milieu rural, JO Sénégal, (N° spécial), 30 mai 1960, pp 604-606.

-Décret N° 60-175 MDP du 20 Mai 1960 portant organisation des Centres Régionaux d'Assistance pour le Développement du Sénégal (CRAD), JO Sénégal, (N° spécial), 30 mai 1960, pp 606-608.

- Décret N° 61-311 du 8 août 1961 portant réorganisation des marchés des produits agricoles et des biens de consommations d'intérêt national, JO Sénégal, (N° spécial), 11 Août 1961, pp 1245-1246.

-Décret N° 61-312 MCIA du 8 août 1961 portant réorganisation de l'office de commercialisation Agricole, JO Sénégal, (N° spécial), 11 Août 1961, pp 1246-1249.

- Décret N° 61-313 MCIA du 8 août 1961 fixant les conditions d'octroi d'agrément des organismes stockeurs, JO Sénégal, (N° spécial), 11 Août 1961, pp 1249-1250.

4°) Domaines

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 470 du 23 Mars 1912 soumettant à une nouvelle enquête de commodo et incommodo les plans de lotissement des Escales de Kaffrine et Birkelane, JO Sénégal, 1912, p 267.

-Arrêté N° 851 du 25 Mai 1912 soumettant à une enquête de commodo et incommodo le nouveau plan de lotissement de Kaffrine dressé le 12 Mai 1912, JO Sénégal, 1912, p 412.

-Arrêté N° 1008 du 4 juin 1912 soumettant à une enquête de commodo et incommodo le nouveau plan de lotissement de Birkelane (Sine-Saloum) dressé le 12 Mai 1912, JO Sénégal, 1912, p 479.

-Arrêté N° 1224 du 8 Août 1912 soumettant à une nouvelle enquête de commodo et incommodo le plan de lotissement de Birkelane approuvé le 27 juillet 1912 (emplacement du cimetière européen), JO Sénégal, 1912, p 608.

-Arrêté N° 1363 du 14 septembre 1912 soumettant à une enquête de commodo et incommodo les plans-projet de lotissement des Escales de Malem-Hodar, Maka Yop, et Koungheul (Sine-Saloum), JO Sénégal, 1912, p 699.

-Arrêté N° 1897 du 30 octobre 1912 déterminant le mode d'occupation et d'aliénation des terrains réservés exclusivement à l'habitation des indigènes dans les Escales de la voie ferrée de Thiès à Kayes et dans le Cercle du Sine-Saloum, JO Sénégal, 1912, p 860.

-Arrêté N° 1204 du 16 Novembre 1916 soumettant à une enquête de commodo et incommodo une demande du sieur Namen Bachir, tendant à obtenir l'autorisation d'installer une voie Decauville sur le domaine public à Malem Hodar, JO Sénégal, 1916, p 833.

-Arrêté N° 85 du 7 Février 1917 autorisant Namen Bachir à installer une voie Decauville sur le domaine public à Malem Hodar, JO Sénégal, 1917, p 112.

-Arrêté N° 3259 2SDE du 18 septembre 1947 portant affectation au Gouvernement Général de l'Af. Occ. Française du lotissement N° 30 du centre urbain de Kougheul, (Cercle de Kaolack), JO Sénégal, 9 octobre 1947, p 647.

-Décision N° 2022 du 25 Novembre 1912 déléguant tous les pouvoirs à Monsieur BROCARD commandant de Cercle du Sine-Saloum pour procéder à l'adjudication des Escales de Birkelane et de Kaffrine, JO Sénégal, 1912, p 923.

-Décision N° 922 du 9 juin 1913 déléguant tous pouvoirs à Monsieur BROCARD, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de gré à gré avec le sieur Moustapha DIAW. JO Sénégal, 1913, p 636.

-Décision N° 1024 du 19 juin 1913 déléguant tous pouvoirs à Monsieur BROCARD, administrateur, commandant le Cercle du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de cession d'un terrain à Kaffrine, avec le sieur Ibrahima NDAW, JO Sénégal, 1913, p 678.

-Décision N° 1510 du 20 septembre 1913 déléguant tous pouvoirs à Monsieur TOUPENAY, administrateur commandant le Cercle du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de terrain à Malem Hodar avec le sieur Namen BACHIR, commerçant, JO Sénégal, 1913, p 989.

-Décision N° 2004 du 23 Décembre 1913 déléguant tous pouvoirs à Monsieur TOUPENAY, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, de gré à gré un acte de vente de terrain à Kougheul avec la dame Marième LY, JO Sénégal, 1914, p 10.

-Décision N° 132 du 3 Février 1914 déléguant tous pouvoirs à Monsieur TOUPENAY, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de terrain à Kougheul avec le sieur Boubou DIENG, JO Sénégal, 1914, p 133.

-Décision N° 232 du 8 Février 1914 déléguant tous pouvoirs à Monsieur TOUPENAY, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de gré à gré d'un terrain sis à Malem Hodar avec Monsieur CHARMESY, agent de la maison Maurel et Prom, JO Sénégal, 1914, pp 205-206.

-Décision N° 1195 du 25 Février 1914 déléguant tous pouvoirs à Monsieur BROCARD, administrateur des colonies, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de gré à gré du lot N° 62 à Kougheul, avec le sieur Massaer GUEYE, traitant, JO Sénégal, 1914, p 664.

-Décision N° 1692 du 17 Novembre 1914 déléguant tous pouvoirs à Monsieur BROCARD, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de gré à gré du lot N° 48 à Maka Yop avec le sieur Nasry NAMEN commerçant à Malem Hodar, JO Sénégal, 1914, p 1041.

-Décision N° 510 du 11 Mai 1916 déléguant tous pouvoirs à Monsieur BROCARD, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de gré à gré du lot N° 95 de l'Escale de Koungheul, avec le sieur Malick FALL, JO Sénégal, 1916, p 344.

-Décision N° 1188 du 11 Novembre 1916 déléguant tous pouvoirs à Monsieur BROCARD, administrateur du Sine-Saloum, pour passer, au nom de l'Etat, un acte de vente de gré à gré du lot N° 26 de Birkelane avec le sieur Momar BADIANE, JO Sénégal, 1916, p 786.

-Anonyme, avis de vente, JO Sénégal, 1912, p 946.

-JOUSSEAUME, avis de bornage, JO Sénégal, 1912, pp 348-349.

-JOUSSEAUME, avis de demandes d'immatriculation, JO Sénégal, 1912, pp 65-66.

-JOUSSEAUME, avis de demandes d'immatriculation, JO Sénégal, 1912, pp 652-654.

-NAVARIN (receveur des domaines), avis de vente par adjudication de terrains domaniaux, JO Sénégal, 1912, pp 909-910.

5°) Enseignement

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 1907 du 3 Novembre 1912 fixant la répartition des écoles primaires du Sénégal dans les diverses catégories établies par les arrêtés du 24 Novembre 1903 et 28 octobre 1911 de Monsieur le Gouverneur Général, JO Sénégal, 1912, pp 862-863.

-Décision N° 1825 du 15 octobre 1912 portant ouverture d'écoles rurales, JO Sénégal, 1912, p 790.

6°) Hygiène et police

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 334 du 22 Février 1912 étendant l'installation du service d'hygiène à toutes les Escales et centres européens, non érigés en communes, de la colonie du Sénégal, JO Sénégal, 1912, pp 192-193.

-Arrêté N° 1562 du 10 Décembre 1918 édictant les mesures de police et d'hygiène dans les Escales de Mbour, Gossas, Guinguinéo, Kaffrine, Tamba et Kolda (Protectorat), JO Sénégal, 1918, pp 873-874.

-Décision N° 3091 du 3 Novembre 1920 rendant applicables aux Escales de Birkelane, Kougheul, Saboya et Sokone, les dispositions de l'arrêté 1562 de Monsieur le lieutenant-gouverneur du Sénégal en date du 10-12-1918.

7°) Chemin de fer, Postes et télégraphes

Gouvernement Général de l'AOF, Nomenclature des bureaux de postes et télégraphes d'Afrique Occidentale Française au 1^{er} Janvier 1912, JO Sénégal, 1912, p 168.

Gouvernement Général de l'AOF (1931) Le chemin de fer de Thiès au Niger, Paris.

Gouvernement de la colonie du Sénégal

-Arrêté N° 1351 du 10 Septembre 1912 portant fermeture du bureau de Malem à partir du 10 septembre et ouverture à Kaffrine, à la même date, d'un bureau postal et télégraphique, JO Sénégal, 1912, p 698.

-Arrêté N° 1823 du 27 Novembre 1913 ouvrant le bureau de Kaffrine du service de colis postaux avec valeur déclarée et gravée de remboursement et à l'échange des mandats, d'articles, d'argent locaux, JO Sénégal, 1913, p 1226.

-Arrêté N° 1992 du 22 Décembre 1913 autorisant les bureaux de postes de Kaffrine, Fatick, Foundiougne, Gossas et Guinguinéo à émettre et à payer les mandats-poste métropolitains pour le compte du receveur Régional de Kaolack, JO Sénégal, 1914, p 8.

-Arrêté N° 84 du 17 Janvier 1920 portant réouverture des gares de Birkelane, Kougheul et Koussanar à la télégraphie officielle et privée, JO Sénégal, 1920, p 61.

-Arrêté N° 2156 du 16 Novembre 1921 ouvrant le bureau des postes de Kougheul à toutes les opérations. JO Sénégal, 1921, p 717.

-Décision N° 271 du 8 Mars 1915 ouvrant la gare de Birkelane au service de la télégraphie officielle et privée intérieure et internationale, JO Sénégal, 1915, p 175.

-Décision N° 823 du 26 Juillet 1915 ouvrant au service des correspondances ordinaires recommandées, les gares de Malem Hodar et Birkelane, JO Sénégal, 1915, p 500.

- Décision N° 9772 du 1^{er} Août 1918 fermant provisoirement le bureau des postes et télégraphes de Kaffrine, JO Sénégal, 1918, p 529.
- Décision N° 1160 du 7 Septembre 1918 portant réouverture du bureau postal et télégraphique de Kaffrine, JO Sénégal, 1918, p 612.
- Collectif, Atlas national du Sénégal, IGN, Paris, 1977, 65 planches + notices
ATLAS-Collectif, Atlas du Sénégal, Jeune Afrique, Paris, 1983 (2^{ème} édition), 72 p, cartes, plan, tabl.stat.
- Ministère du plan et de la coopération, Atlas pour l'aménagement du territoire, Dakar, 1974, Nouvelles Editions Africaines, Abidjan-Dakar, 1977, 160 p, 44 cartes.
- Chemin de Fer de Thiès à Kayes, (carte de la Région) traversée par le tracé de Guinguinéo à Koussanar, Saint-Louis, Mars 1911, Ech.1/100 000.
- Anonyme, Sine-Saloum : magasins de la société de prévoyance (carte), Kaolack, 1925.
- Institut Géographique National, Kaffrine (carte DN 28-XV), Dakar, 1986, Ech.1/200 000 (2^{ème} édition).
- Institut Géographique National, Sénégal (carte),IGN-Dakar, 1988, Ech. 1/1 000 000.
- Institut Géographique National, (photographie aérienne) Kaffrine, (DN 28-XV) N° 53, Service Géographique National, Dakar, 1980, Ech. 1/10 000.
- Institut Géographique National, (photographie aérienne), Maka Yop, DN 28-XV, N° 37, SGN, Dakar 1979, Ech. 1/10 000.
- Institut Géographique National, (photographie aérienne), Malem Hodar DN 28-XV, N° 31, SGN, Dakar 1979, Ech. 1/10 000.
- Service Topographique, Plan de lotissement, Village européen de Malem Hodar, Kaolack, Saint-Louis, sd (1912), Ech. 1/10 000.
- Service Topographique, Plan de lotissement de Birkelane, Saint-Louis, 1912, Ech. 1/50 000.
- Inspection Régionale du cadastre du Sine-Saloum, Birkelane : avant-projet de lotissement, Kaolack, 1973, Ech.1/2 000.
- Inspection Régionale du cadastre du Sine-Saloum, Kaffrine : Plan d'ensemble, Kaolack, 1976 (remise à jour en 1987) Ech. 1/ 2 000.

-Service Régional du Cadastre du Sine-Saloum, Kaffrine : Plan de lotissement dressé le 18-02-1960, Kaolack, 1960, Ech. 1/ 2 000.

Table des illustrations

Tableau 1 : répartition de l'échantillon d'enquête à Kaffrine.....	26
Tableau 2 : Données sur l'habitat des établissements humains du Saloum oriental en 1911..	29
Tableau 3 : Evolution Démographique de Kaffrine de 1904 à 1958	30
Tableau 4 : Evolution démographique dans le Cercle du Sine-Saloum de 1912 à 1955.....	33
Tableau 5 : Evolution de la part du Sine-Saloum dans l'effectif des points de traite au Sénégal de 1932 à 1937.....	36
Tableau 6 : Evolution démographique des Communautés Rurales du bassin arachidier oriental traversées par la voie ferrée de 1965 à 1988.....	46
Tableau 7 : Répartitions par catégories professionnelles de la population active de Koungeul en 1973 et de Kaffrine en 1987.....	56
Tableau 8 : Répartition de population par grandes classes d'âge à Kaffrine et à Maka yop en 1976 et 1987.....	58
Tableau 9 : Evolution des effectifs de l'enseignement élémentaire de la ville et du département de Kaffrine de 1983 /1984 à 1986/1987.....	95
Tableau 10 : Evolution du poids des arachides dans le frêt du Thiès-Kayes de 1909 à 1914	104
Tableau 11 : Evolution du trafic frêt des gares du Saloum sur le Thiès-Kayes de 1911 à 1914	105
Tableau 12 : Part des arachides dans le trafic frêt des gares du Saloum sur le Thiès-Kayes en 1914.....	105
Tableau 13: Evolution du trafic voyageur du Thiès-Kayes de 1909 à 1914.....	107
Tableau 14 : Evolution des parts des gares du Saloum dans le trafic voyageur sur le Thiès-Kayes de 1911 à 1913	107
Tableau 15 : Evolution du trafic ferroviaire dans la colonie du Sénégal de 1934 à 1958	109
Tableau 16 : Evolution du trafic sur le Dakar-Niger de 1933 à 1937	109
Tableau 17 : Part des destinations dans le trafic routier quotidien à partir de Kaffrine et Koungeul en 1988	115

Tableau 18 : Répartition socioprofessionnelle des abonnés au téléphone dans les Escales orientales en 1986	117
Tableau 19 : Distances des chefs-lieux de Communauté Rurale à Kaffrine.....	124
Tableau 20 : Répartition des instructeurs formés au CFPAR de Kaffrine selon leur nationalité de 1964 à 1975 (Effectifs cumulés)	125
Figure 1 : Evolution du bassin arachidier du début du XX ^{ème} siècle à la fin des années 1980	
32	
Figure 2 : Taus d'accroissement moyen annuel de la population des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental en 1904/1958 et 1958/1988.	40
Figure 3 : Evolution de la population des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.....	43
Figure 4 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.....	44
Figure 5 : Evolution de la population des Communautés Rurales du Département de Kaffrine de 1976 à 1988.....	50
Figure 6 : La distribution des origines de la population de Kaffrine en 1976 et 1987	52
Figure 7 : Evolution des taux démographiques moyens annuels des Escales ferroviaires durant les périodes coloniale (1904/1958) et postcoloniale (1958/1988).....	62
Figure 8 : L'Escale de Koungheul et ses extensions en 1987.....	69
Figure 9 : L'Escale de Kaffrine et ses extensions en 1987	70
Figure 10 : Evolution spatiale de Kaffrine de 1912 à la fin des années 1980.....	75
Figure 11 : Koungheul : évolution spatiale de 1912 à la fin des années 1980.....	76
Figure 12 : Evolution de l'occupation de l'espace à Malem Hodar de 1912 à la fin des années 1980.....	77
Figure 13 : Evolution de l'occupation de l'Espace à Maka Yop de 1912 à la fin des années 1980.....	79
Figure 14 : Répartition du bâti selon la nature des matériaux à Kaffrine à la fin des années 1980.....	81

Figure 15 : Organisation socio-spatiale du noyau originel du quartier de Pey-Mbamba de Kaffrine.....	83
Figure 16 : Répartition du bâti selon la nature des matériaux à Koungheul à la fin des années 1980.....	87
Figure 17 : Agglomérations, voies de communication et espaces naturels protégés dans le Département de Kaffrine.....	114
Figure 18 : Polarisation administrative dans le Département de Kaffrine à la fin des années 1980.....	124
Graphique 1 : L'accroissement démographique moyen annuel dans le Département de Kaffrine et les Arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop de 1935 à 1955.	35
Graphique 2 : Evolution du prix d'achat au producteur des arachides au Sine-Saloum de 1920 à 1931 (f CFA).....	37
Graphique 3 : Evolution des faillites publiées par le tribunal de Kaolack de 1927 à 1936....	37
Graphique 4 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population dans le Département de Kaffrine et les Arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop entre 1955 et 1988.	47
Graphique 5 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population dans le Département de Kaffrine et les Arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop entre 1976* et 1988**...	49
Graphique 6 : répartition ethnique de la population de Kaffrine en 1976 et 1987	55
Graphique 7 : Pyramide des âges de la population de Kaffrine en 1976.....	59
Graphique 8 : Poids démographique des Escales en 1958 et 1988.....	61

DEDICACES.....	3
REMERCIEMENTS	4
ABREVIATIONS ET DES SIGLES	5
SOMMAIRE	7
INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE 1. DES QUESTIONS THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES.....	12
1- Les considérations théoriques et conceptuelles.....	12
1. Les contenus du concept.....	12
3. L'Escale : un établissement humain multifonctionnel	16
II Les stratégies d'approche.....	19
1- Elaborer des tableaux synoptiques et synchroniques des Escales	19
2-Dégager les dynamiques d'évolution	19
3- Cerner les tendances d'évolution	20
III Les méthodes et les outils.....	20
1-Considérations sur la bibliographie	20
2-La collecte de données sur le terrain.....	23
CHAPITRE2 ; L'EMERGENCE DEMOGRAPHIQUE DES DEUX AGGLOMERATIONS COSMOPOLITES DE KAFFRINE ET DE KOUNGHEUL	28
I- Démographie et spéculation arachidière dans le bassin arachidier oriental	28
1-L'expansion démographique et l'entrée du Saloum dans le bassin arachidier (1904/1930)	31
2- La stagnation démographique de Kaffrine, les mutations du bassin arachidier oriental et les crises (1930- 1949)	34
3- La reprise de croissance démographique et les mutations dans les Escales et l'étatisation de l'économie arachidière (1950-1958).	38

II : L'affirmation démographique de Kaffrine au sein d'un environnement rural en crise (de l'indépendance aux années 1980).....	40
1- Reprise de croissance et nouvelles politiques nationales	41
2- Croissance démographique de Kaffrine et de Kougheul et crises des années 1970 dans le bassin arachidier	44
3- L'affirmation de Kaffrine dans les « années 1980 ».....	48
III : Cosmopolitisme et hiérarchisation.....	53
1- Migrations et cosmopolitisme.....	54
1- La tertiarisation et le sous-emploi.....	56
3. L'épilogue du processus de hiérarchisation à la fin des années 1980.....	60
Conclusion	62
CHAPITRE 3 : LES ENJEUX ET STRATEGIES SOCIOECONOMIQUES DE LA MISE EN VALEUR DE L'ESPACE DES ESCALES.....	63
I : L'Escale et ses mutations	64
1. Organisation de l'espace et stratégie de déploiement du négoce au Saloum.....	64
2- Physionomies et activités économiques des Escales à la fin des années 1980	68
3- Les extensions, sièges de l'administration territoriale et des services d'encadrement.....	72
II : Espace, habitat et infrastructures	74
1-Organisation spatiale : un aménagement en retard sur l'occupation spontanée ou inexistante	74
2- l'habitat et les incidences de la fonction administrative Kaffrine :.....	80
3-L'habitat à Kougheul : Malem Hodar et Maka Yop : un paysage à la mesure du dynamisme socio-économique	86
III : Equipements collectifs et réseaux de distribution : des prestations en deçà des besoins.....	89
1- Des infrastructures médico-sanitaires disparates	89
2-Des voiries et réseaux de distribution partout déficients	91
3- Kaffrine, pôle éducationnel du bassin oriental.....	94
Conclusion	97
CHAPITRE 4 : RESEAUX, TRAFICS ET AIRES DE POLARISATION.....	99
I : La ligne ferroviaire, l'outil d'intégration des Escales dans l'espace économique colonial	100
1- Dégradation et réhabilitation.....	100

2- Le Thiès-Kayes facteur d'intégration des Escales dans la mouvance économique de l'ouest Atlantique .	102
3- Le Dakar-Niger, facteur d'intégration des Escales dans l'espace économique régional colonial	108
II : La route et les réseaux de communication, les supports de la vie de relation dans le Saloum oriental ...	112
1- Réseau et trafic routiers : la marginalisation des « Escales » du bassin arachidier oriental	113
2- Les réseaux coloniaux et la consolidation du poids économique du bassin arachidier oriental	118
3- Le détournement du trafic ferroviaire par la route.....	120
III : Des aires de polarisation tributaires de la fonction administrative	122
1- Une polarisation administrative centrée sur Kaffrine	122
2- Polarisation scolaire et rayonnement sous régional de Kaffrine	124
CONCLUSION GENERALE	128
BIBLIOGRAPHIE	132
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	151
FIGURE 1 : EVOLUTION DU BASSIN ARACHIDIER DU DEBUT DU XX^{EME} SIECLE A LA FIN DES ANNEES 1980.....	152
ANNEXES.....	158
ANNEXE I : FICHE-QUESTIONNAIRE DEMOGRAPHIE-HABITAT	159
VILLE.....QUARTIER.....PARCELLE N°	159
ANNEXE II : QUESTIONNAIRE COMMERCE DE GROS ET DEMI-GROS	160
COMMERCANT	160
JOURNEE DU	162
A-KAFFRINE (AIRE COMMUNALE).....	163
B-KOUNGHEUL (AIRE BATIE).....	163

ANNEXE V : KAFFRINE : TYPOLOGIE DE L'HABITAT SELON LA NATURE ET L'AGE DU BATI (%).....	164
SOURCES : ENQUETES PERSONNELLES A KAFFRINE, AOUT SEPTEMBRE 1987....	164
SOURCES : IBIDEM.....	164
SOURCES : IBIDEM.....	167
ANNEXE X : ORIGINE REGIONALE DE LA POPULATION DE KAFFRINE EN 1976 ET 1987 (%)	168
ANNEXE XI : REPARTITION ETHNIQUE DE LA POPULATION DE KAFFRINE.....	169
SOURCES : (1) BNR, RECEMMENT DE LA POPULATION DE 1976, RESULTATS DEFINITIFS. DONNEES CORRIGEES, DAKAR, 1982 ; (2) ENQUETE PERSONNELLE, KAFFRINE, AOUT-SEPTEMBRE 1987 (L'ENQUETE ICI PORTE UNIQUEMENT SUR LES CHEFS DE MENAGE).....	169

ANNEXES

- I- Fiche questionnaire démographie-habitat
- II- Fiche questionnaire transports
- III- Fiche questionnaire commerce de gros et demi-gros.
- IV- Extension spatiale des origines à 1977
 - A- Kaffrine
 - B- Koungueul
- V- Kaffrine : typologie de l'habitat selon la nature et l'âge du bâti (%)
- VI- Kaffrine : activités socio-professionnelles des chefs de ménage par quartier (%)
- VII- Evolution démographique dans le bassin arachidier oriental de 1935 à 1988.
- VIII- Evolution démographique dans le bassin arachidier entre 1976 à 1988.
- IX- A-Evolution démographique comparée des Escales ferroviaires du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.
- IX- B-Evolution comparée des taux d'accroissement démographique moyen annuel des Escales du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.

- X- Origine régionale de la population de Kaffrine en 1976 et 1987.
- XI- Répartition ethnique de la population de Kaffrine en 1976 et 1987.

ANNEXE I : FICHE-QUESTIONNAIRE DEMOGRAPHIE-HABITAT

VILLE.....QUARTIER.....PARCELLE N°.....

1 Nom de l'Enquête :.....

2 Age :3 sexe M F 4 Ethnie : 5 Religion :.....

6 Lieu de provenance :7 Date d'arrivée.....

7 Niveau d'instruction : Prim Sec Sup et coran Alphan

8 Situation matrimoniale : M C V D

9 Activités prof (Principales.....

(Secondaires.....10 Revenus.....

11 Nbre d'époux.....12 Noms de familles respectifs (1^{er}.....

(2^{ème}.....

(3^{ème}.....

13 Ages respectifs : 1^{er}.....2^{ème}.....3^{ème}.....

14 Nbre d'enfants respectifs :.....

15 Ages respectifs des enfants.....

16 Niveau d'instruction respectifs.....

17 Autres personnes en charges (Liens de parenté).....

18 Ages et niveaux d'instructions respectifs :.....

19 Modalité de logement : prop.....Loc.....Hab.....Année.....

20 Mode appropriation : a/Héritage Famille.....

b/Achat Montant.....Modalité de paiement.....

c/ Don. Par qui ?

21 En cas de location : loyer mensuel.....

Nbre de pièces.....

- 22 Autres locataires ? OUI NON Combien ?
- 23 Nbre de pièces respect, occupées.....
- 24 Dimension de la parcelle.....
- 25 Types de construction (Nbre de pièces) en « dur ».....Mat préc.....
- 26 Installation utilitaires WC.....Cuisine.....Bergerie.....Poulailler.....
- 27 Electricité OUI...NON...Date...28 Eau courante OUI...NON...DATE.....
- 28 Date de construction des bâtiments.....
- 29 Date de lotissement.....

ANNEXE II : QUESTIONNAIRE COMMERCE DE GROS ET DEMI-GROS

COMMERCANT

- 1-Prénom, Nom :.....
- 2-Age :.....
- 3-Ethnie :.....
- 4-Date d'arrivée à Kaffrine au cas vous n'êtes pas originaire de la ville.....
- 5-Lieu de provenance.....
- 6-Date d'ouverture du magasin.....
- 7-Existe-t-il d'autres vous appartenant ?.....Combien ?.....
- 8-Avez-vous été employé par les maisons françaises ou libano-syriennes ? Si oui lesquelles ?.....Quand ?.....
- 9-Dans quels types de marchandises êtes vous spécialisés ?.....
- 10-Quels sont vos lieux d'approvisionnement ?.....
- 11-Par quels moyens vos marchandises sont-elles acheminées ?.....
- 12-Avez-vous d'autres activités, sources de revenus ?.....Si oui, lesquelles ?.....
- 13-Quels sont vos gains et chiffres d'affaires annuels ?.....

Si non mensuels ?.....

ANNEXE III : FICHE JOURNALIERE DE DENOMBREMENT DES ARRIVEES
 ET DEPARTS DE VEHICULES DE TRANSPORT

Journée du

Gare routière de

Destination.....

TYPES DE VEHICULES (NBRE de places)	Mouvements	
	Départs	Arrivées
Cars (25-30 places)		
Mini-cars (14 places)		
Pick-up bachés (15 places)		
Taxis (7 places)		
Frêt (marchandises)		
TOTAL		

ANNEXE IV : EXPANSION SPATIALE DES ORIGINES A 1977

A-Kaffrine (AIRE COMMUNALE)

PERIODE	SUPERFICIE (ha)	Part relative (%)
1912	200	12,5
1912-1960	220	13,75
1960-1977	1180	73,75
TOTAL	1600	100

Sources : SOABI/GEMLC, La ville de Kaffrine : Etude du développement de la ville ; Prévisions et tendances à l'horizon 2000, Dakar, 1977.

B-KOUNGHEUL (AIRE BATIE)

PERIODE	SUPERFICIE (ha)	Part relative (%)
1912-1920	62	27,5
1912-1960	108	48
1960-1977	55	24,5
TOTAL	225	100

Sources : BCEOM, ville de Kougheul : monographie, Paris, 1974 et données fournies par la sous-préfecture de Kougheul.

**ANNEXE V : KAFFRINE : TYPOLOGIE DE L'HABITAT SELON LA NATURE ET
L'AGE DU BATI (%)**

SECTEUR/QUARTIER		NATURE DU BATI			PERIODE DE CONSTRUCTION		
		En dur	En banco	En mat.végétaux	Avant 1960	1960-1970	Après 1970
I	Escale	100	-	-	9,1	36,4	54,5
II	Pey Mbamba I	57,1	42,9	-	16,7	33,3	50
	Diamaguène I	62,5	37,5	-	100	-	-
III	Diamaguène II	48,2	22,2	29,6	46,9	3,7	50
IV	Kaffrine II	37,5	-	62,5	50	20	30
	Pey Mbamba II	30,8	-	69,2	-	-	100
Ensemble		45,8	15,7	38,5	-	-	-

Sources : Enquêtes personnelles à Kaffrine, Août Septembre 1987.

**ANNEXE VI : KAFFRINE : ACTIVITES SOCIO-PROFESSIONNELLES DES
CHEFS DE MENAGE PAR QUARTIER (en %)**

QUARTIER	Fonction naire	Salariés du privé	Comm.et activit.libérale	Artisanat	Agriculture	Sans travail
Escale	58,3	16,7	16,7	-	8,3	-
Pey Mbamba I	-	-	14,3	-	57,1	28,6
Diamaguène I	40	20	20	-	-	20
Diamaguène II	10	5	50	20	10	5
Kaffrine II	-	-	28,6	21,4	50	-
Pey Mbamba II	7,7	-	38,5	-	46,1	7,7
Ensemble	16,9	5,6	32,4	9,9	28,2	7

Sources : Ibidem

**ANNEXE VII : L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DANS LE BASSIN
ARACHIDIER ORIENTAL DE 1935 A 1988**

CIRCONSCRIPTION ADMINISTRATIVE		POPULATION					Taux d'accroissement annuel (%)			
		1935	1955 (3)	1965(4)	1976(5)	1938(6)	1935- 55	1955- 65	1965 -76	1976- 88
Arrondissement	Malem Hodar	13441(1)	31100	48660	71931	97621	6,6	5,6	4,3	2
	Koungheul	12000(2)	21500	36600	57460	85723	3,9	7	5,2	4
	Ensemble	25441	52600	85260	129391	183344	5,3	6,2	4,7	3,5
Département de Kaffrine		60000(1)	101400	176920	238096	326654	3,4	7,5	3,1	3,1

Sources : (1) Cdt Cercle du sine-saloum, mise en valeur des Terres Neuves, Kaolack, 937, pièce N° 18 ; (2) Pelissier (P), Les paysans du Sénégal, Saint Yrieix 1966, p 352 ; (3) Service de la statistique, Population du Sénégal au 1-1-1956, Saint-Louis,s.d. ; (4) DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Dakar, 1972, p 80 et METGE (R), Population du Sénégal Tome I, Dakar, 1966, Annexe I, p 58 ; (5) DAT, Extrait de la base de données informatisée, Dakar, Edition du 9/11/1987 ; (6) Dir.Statistique, (Bureau Informatique), Répertoire des localités 1988, Dakar, s.d.

(Ces actuelles circonscriptions correspondent aux Cantons du Ndukuman et de Koungheul et à la subdivision du Saloum oriental de la terminologie de l'administration coloniale.)

**ANNEXE VIII : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DANS LE BASSIN
ARACHIDIER ORIENTAL ENTRE 1976 ET 1988**

CIRCONSCRIPTION		POPULATION		ACCROISSEMENT	
Arrondissement/com.Rurale		1976 (1)	1988 (2)	Effectif	Taux ann.
BIRKELANE	Birkelane	18 666	22 489	+3 823	1,7
	Mabo	15 431	20 680	+5 249	2,8
	Mboss	13 131	14 616	+1 485	0,9
	Diognick	12 789	17 614	+4 825	3,1
	Ensemble	60 017	75 399	+15 382	2,1
KOUNGHEUL	Gainte Paté	5 125	10 689	+5 566	9,1
	Koungheul	21 626	28 942	+7 316	2,8
	Lour-Escale	8 268	11 381	+3 113	3,1
	Maka Yop	8 540	13 336	+4 796	4,7
	Ribot-Escale	4 518	6 806	+2 288	4,2
	Sali-Escale	9 385	14 569	+5 184	4,6
	Ensemble	57 460	85 723	+28 263	4,1
MALEM HODAR	Bouel	13 495	17 728	4 233	2,6
	Darou Miname	4 991	12 132	7 141	11,9
	Dianke Souf	7 482	11 919	4 437	4,9
	Gnibi	10 638	11 869	1 231	1
	Kabi	10 022	11 089	1 067	0,9
	Malem Hodar	17 140	21 942	4 802	2,3
	Ndioum Ngainte	8 157	10 942	2 785	2,8
	Ensemble	71 931	97 621	25 690	3
NGANDA	Diokoul Mbelb.	9 015	13 128	4 113	3,8
	Kathiotte	11 964	16 461	4 497	3,1
	Médinatou.S.2	6 480	8 110	1 630	2,1
	Nganda	10 305	13 255	2 950	2,4
	Ensemble	37 764	50 954	13 190	2,9
Département de Kaffrine		238 096	326 654	88 558	3,1
Région de Kaolack		579 621	805 447	225 826	3,2

Sources : (1) DAT, Extrait de la base de données informatisées, Dakar, Edition du 9/11/1987, folio 1, 3, 4 ; (2) Direction de la statistique (Bureau informatique), Répertoire des localités 88, Dakar, 1988, p 0.

**ANNEXE IX A- EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE COMPAREE DES ESCALES
FERROVIAIRES DU BASSIN ARACHIDIER ORIENTAL DE 1958 A 1988**

LOCALITE	1958 (1)		1964 (2)		1976 (3)		1988 (4)	
	Popul.	%	Popul.	%	Popul.	%	Popul.	%
Kaffrine	2 300	46,3	2 920	44,6	11 526	53,7	16 957	58,2
Koungheul	1 922	38,6	2 662	40,6	8 038	37,5	10 256	35,2
Malem Hodar	576	11,6	746	11,4	1 414	6,6	1 302	4,5
Maka Yop	174	3,5	221	3,4	482	2,2	602	2,1
Ensemble	4 972	100	6549	100	21 460	100	29 135	100

Sources : (1) Service de la statistique et de la Documentation, Répertoire des villages du Sénégal, Saint-Louis, 1958 ; (2) Service de la statistique, Répertoire de villages, Dakar, 1964 ; (3) Bureau régional de la statistique, Répertoire de villages, Kaolack, s.d. ; (4) Bureau informatique (Dir.de la stat.), Répertoire de localités 1988, Dakar, s.d.

**ANNEXE IX B- EVOLUTION DES TAUX D'ACCROISSEMENT
DEMOGRAPHIQUE MOYEN DES ESCALES DU BASSIN ARACHIDIER
ORIENTAL DE 1958 A 1988**

LOCALITE	1958/1964	1964/1976	1976/1988
Kaffrine	4,49	24,56	3,92
Koungheul	6,41	26,82	2,29
Malem Hodar	4,91	7,46	-0,66
Maka Yop	4,5	9,84	2,38
Ensemble	5,28	18,97	2,98

Sources : Ibidem

ANNEXE X : ORIGINE REGIONALE DE LA POPULATION DE KAFFRINE EN 1976 ET 1987 (%)

AIRE D'ORIGINE	1976 (1)	1987 (2)	Variation
Ville de Kaffrine	43,2	20,6	- 22,6
Département de Kaffrine	16,7	20,6	+ 3,9
Région de Dakar	2,7	5,9	+ 3,2
Ex.Région de Casamance	1,4	4,4	+ 3
Région de Diourbel	3,8	4,4	+ 0,6
Région de Saint-Louis	3,5	10,3	+ 6,8
Région de Tamba	1,9	1,5	- 0,4
Ex.Région Sine-Saloum**	15,1	13,2	- 1,9
Région de Thiès	2,6	2,9	+ 0,3
Région de Louga	3,7	4,4	+ 0,7
Hors du Sénégal	5,4	11,8	+ 6,4
Total	100	100	

Sources : (1) DAT, Recensement de la population 1976, Résultats définitifs, Dakar, 1982 ; (2) Enquête personnelle portant sur les chefs de ménage, Kaffrine, Aout-Septembre 1987 ; * Ville de Kaffrine non comprise ; ** Le département de Kaffrine non compris

ANNEXE XI : REPARTITION ETHNIQUE DE LA POPULATION DE KAFFRINE**EN 1976 ET 1987 (%)**

ETHNIE	Part relative		Variation
	1976 (1)	1987 (2)	
Wolof	61,2	55,9	- 5,5
Hal pulaar	19,2	16,2	- 3
Sérère	9,2	10,3	+ 1,1
Bambara	3,5	1,5	- 2
Manding/Soninké	2,3	5,9	+ 3,6
Maure	1,6	7,3	+ 5,7
Casamançais	0,9	2,9	+ 2
Autres	2,1	0	2,1
TOTAL	100	100	

Sources : (1) BNR, Récemment de la population de 1976, Résultats définitifs. Données Corrigées, Dakar, 1982 ; (2) Enquête personnelle, Kaffrine, Aout-Septembre 1987 (L'enquête ici porte uniquement sur les chefs de ménage).