

**REPUBLIQUE DU SÉNÉGAL**

**UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP**

**FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES**

**DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE**



**THESE DE DOCTORAT DE 3<sup>eme</sup> CYCLE**

**Evolution des «escales»  
Ferroviaires du Bassin  
Arachidier Oriental  
( SENEGAL )**

Présenté par M<sup>r</sup> Papa SAKHO

Sous la direction de M<sup>r</sup> le Professeur

CHEIKH BA

**Mai 1991**

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP  
FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE  
-----

THESE DE DOCTORAT DE 3ème CYCLE  
-----

EVOLUTION DES "ESCALES"  
FERROVIAIRES DU BASSIN  
ARACHIDIER ORIENTAL  
( SENEGAL )  
-----

Présenté par Mr PAPA SAKHO  
Sous la direction de Mr le  
Professeur CHEIKH BA

MAI 1991

## DEDICACES

=====

- //-) mes Parents.
- //-) mes frères, soeurs et cousines mesdemoiselles Khadidiatou SAKHO, Mariétou SAKHO, Diariatou SAKHO, Aïssatou SAKHO, Khardiata DIA, messieurs Babacar DIOP, El Hadj Malick SAKHO, Amath SAKHO.
- //-) Feu El Hadja Maïmouna DIAW et famille.
- //-) mes amis d'enfance de Thiès, Isaac DIOP, Ndiogou NDIAYE, Cheikh NDIAYE, Mamour NDIONE, Racine MANGANE, El Hadj Malick MBODJ, Ibrahima SECK.
- //-) mes amis de Koungheul, Bassirou SECK, Mame Ngoné SY.
- //-) mes amis de Rufisque, Mademoiselle Salimata KANE, 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 et Hamadou Biallo et madame
- //-) mes collègues et amis, Messieurs Ibrahima SALL, Modou NDIAYE, Lamine BEYE, Ndiogou Wack SECK et leur famille.
- //-) tous mes collègues <sup>et élèves</sup> des CEM Pikine-Est et Amadou TRAWARE.
- //-) Monsieur Papa Alassane SECK et son épouse Mame Seynabou NIANG.

Merci du fond du coeur.

Pape SAKHO

## SOMMAIRE

-----

	Pages
METHODOLOGIE .....	1
INTRODUCTION .....	20
PREMIERE PARTIE : L'EMERGENCE DEMOGRAPHIQUE DES AGGLOMERATIONS COSMOPOLITES DE KAFFRINE ET DE KOUNGHEUL....	24
DEUXIEME PARTIE : LA MISE EN VALEUR DE L'ESPACE - ENJEUX ET STRATEGIES SOCIO-ECONOMIQUES.....	70
TROISIEME PARTIE : RESEAUX, TRAFICS ET AIRES DE POLARISATION.	110
CONCLUSION GENERALE .....	151
BIBLIOGRAPHIE .....	156
ANNEXES.....	177
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES .....	186
LISTE DES FIGURES, TABLEAUX ET PLANCHES .....	189
TABLE DES MATIERES .....	194

**METHODOLOGIE**

## I.- PROBLEMATIQUE

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'apesantir 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 sur :

- 1.- Les contenus, historique et actuel du concept
- 2.- Le système socio-économique qui a présidé à la structuration de l'espace
- 3.- Les diverses fonctions de l'escale.

### 1.- Les contenus du concept

#### a.- Les origines du terme :

Elles remontent, dans la 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 d'une manière sporadique les indigènes qui leur proposaient divers produits. Elle 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, 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 désignait 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 indigènes (1). 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'équipements 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 attenante - 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 indigène de..." suivis 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 coloniale. Et 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 du 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 service et la redistribution des biens de consommation.

En somme, l'escale s'identifie au quartier d'une ville intérieure coloniale plus 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 nodal de la tram politico-économique, support de la stratégie coloniale qui repose sur trois éléments :

of Arrêté du 19 Aout 1919 relatif à l'implantation des indigènes dans les escales

- 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 et à la vallée du fleuve Sénégal grâce à la culture arachidière (2).

L'analyse des quelques données démographiques disponibles sur la période - avec tous leurs caractères approximatifs 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 orientale(3).

L'accroissement de 3,46% au Sine-Saloum contre 1,8% pour la colonie entre 1892 et 1904 traduit la vitalité du cercle. Car 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.

Par contre, le Saloum, à l'Est, est accrédité d'un accroissement moyen annuel de l'ordre de 1,9 % contre 0,43% pour le cercle entre 1892 et 1908. A défaut 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 ne peut être que 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 2,3 % contre 1,4 % 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. Entre 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 mesure avec laquelle il faut prendre ces données quantifiées - les deux décennies 1890 - 1910 sont marquées au Sine-Saloum par une dynamique démographique impulsée par un mouvement migratoire en direction des terres orientales du Saloum.

Durant la même période, la production arachidière passait de 8 000 tonnes en 1891 à 12 000 tonnes en 1901 puis à plus de 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 sévère (4).

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. En effet, si le paysan du Saloum était dorénavant acquis à la cause arachidière par contre, celui des provinces du Walo, Kajor et Njambour déjà aliéné, était confronté à une certaine dégradation pédologique affectant ses revenus. Poussé par les contraintes fiscales, il ne lui restait plus alors, dans une agriculture de type extensif, que la recherche de terres plus productives. Dès lors, la proximité du Ferlo ne laissait d'autre alternative que les terres du Saloum à occupation humaine discontinuée et lâche encore vide de "paysages agraires originaux et durables".

Seulement la perspective d'une extension de l'aire économique se heurtait à l'obstacle d'un moyen de transport efficient mais également, dans la frange méridionale de la région, d'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 ces objectifs, la ligne - dénommée "Thiès-Kayes" puis "Dakar-Niger" - sera connectée au D.S.L. et au "Kayes-Niger" 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 d'un 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 soit la distance journalière couverte par les animaux de bât pour se relier 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 de 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 de animaux de bât. Ils se chargeaient du transfert à leur propre compte des récoltes des paysans qu'ils auront auparavant aiguillonné 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, va s'amplifier 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 les paysans aux champs est tout aussi décisive 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 premières nécessités.

Finalement tout au long de l'année l'"escale" restait pour son hinterland un recours 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, diverses réorganisations et découpages territoriaux ont été réalisés compte-tenu de leurs dynamismes et 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 relais 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. L'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, ou le camionnage et la télégraphie assure au négoce et au pouvoir central l'acheminement des produits et marchandises pour les usages et des décisions administratives pour les autres dans les conditions optimales de sécurité et de célérité.

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.

## NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) Cf Fouquet (J.), la traite des arachides dans le pays de Kaolack et les conséquences économiques, sociales et juridiques, Amsterdam, 1970, p 20.
- (2) Cf Riembau (F.), De Dakar au Niger, Paris, 1908, 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.
- (3) Les données démographiques sont tirées de l'ouvrage de Becher (C.) et Martin (V.), les premiers recensements au Sénégal (le Sénégal Centre-Ouest et son évolution démographique, (Sine-Saloum, Bawol, 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.
- (4) Cf Faure (J.C.), la mise en valeur ferroviaire de l' AOF (1880-1939), Paris, 1965, p 119 et Tricart (J.), l'arachide au Sénégal : exemple d'économie de traite in Extrait des Cahiers d'Information Géographique n° 4 - 5, 1955, p 50.

## II.- LA STRATEGIE 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 (3) 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 : la démographie, la sociologie, l'économie, l'habitat et l'organisation de l'espace, les équipements de services et l'aire d'influence.

b.- Définir des repères historiques démarquant les transformations majeures tels 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.

c.- Evaluer l'impact de cet environnement mouvant sur chacun des thèmes définis. A la fin de cette étape, nous aurons ainsi des clichés dont nous aurons déjà défini les éléments générateurs.

### 2.- Dégager les dynamiques d'évolution

Le but de ce 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 d'abord 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.

Ensuite, une synthèse globale nous permettra de déterminer l'ensemble des flux relationnels entre les "escales" et, entre elles et leur environnement immédiat et lointain. Par superposition des images obtenues, les limites des aires d'influence pourront alors être tracées.

Et il restera alors à insérer la dynamique dans les deux formes classiques d'évolution des établissements humains 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 réponses et 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 correctifs 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 MOYENS D'INVESTIGATION

Notre stratégie est étayée par des moyens d'informations et d'analyse tirées de sources de deux natures : celles bibliographiques et les études de milieux.

Les premières ont été retrouvées dans les divers bibliothèques, archives et centres de documentation de Dakar, Kaolack et des escales à savoir :

#### A Dakar

- 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, de la DAT (Ministère de l'Intérieur).

#### A Kaolack

- 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 dans les escales, les services externes des différentes structures centrales.

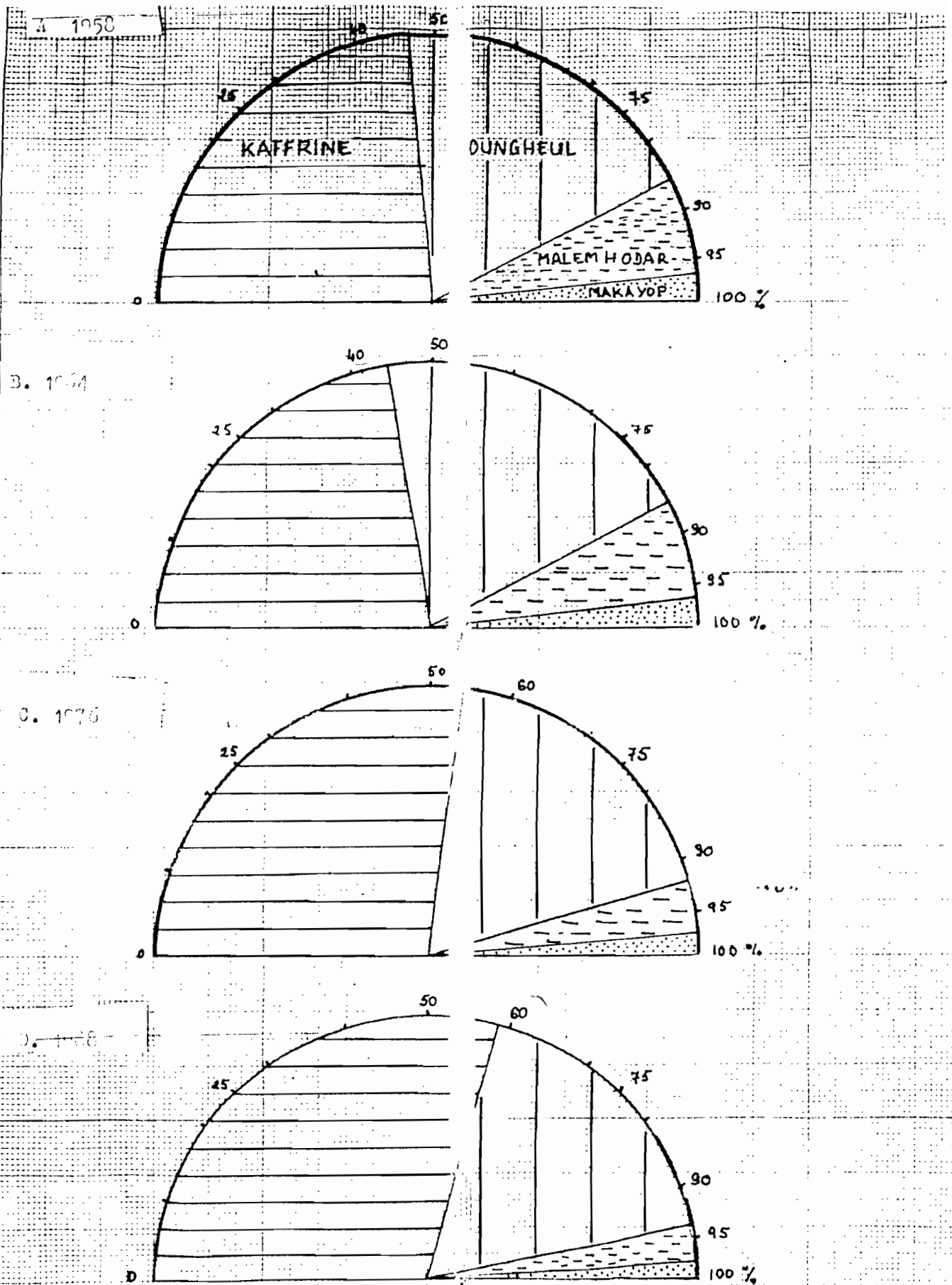
Quant aux études du milieu, elles ont pour cadre, pour notre première sortie sur le terrain en Août-Septembre 1987, l'escale de Kaffrine et pour la seconde en 1988, kougheul, Malem et Maka-Yop.

Les premiers éléments de réflexion sur nos investigations portent d'abord sur quelques considérations critiques sur la bibliographie et ensuite sur le résultat de notre travail de terrain.

#### 1.- Considérations sur la bibliographie

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

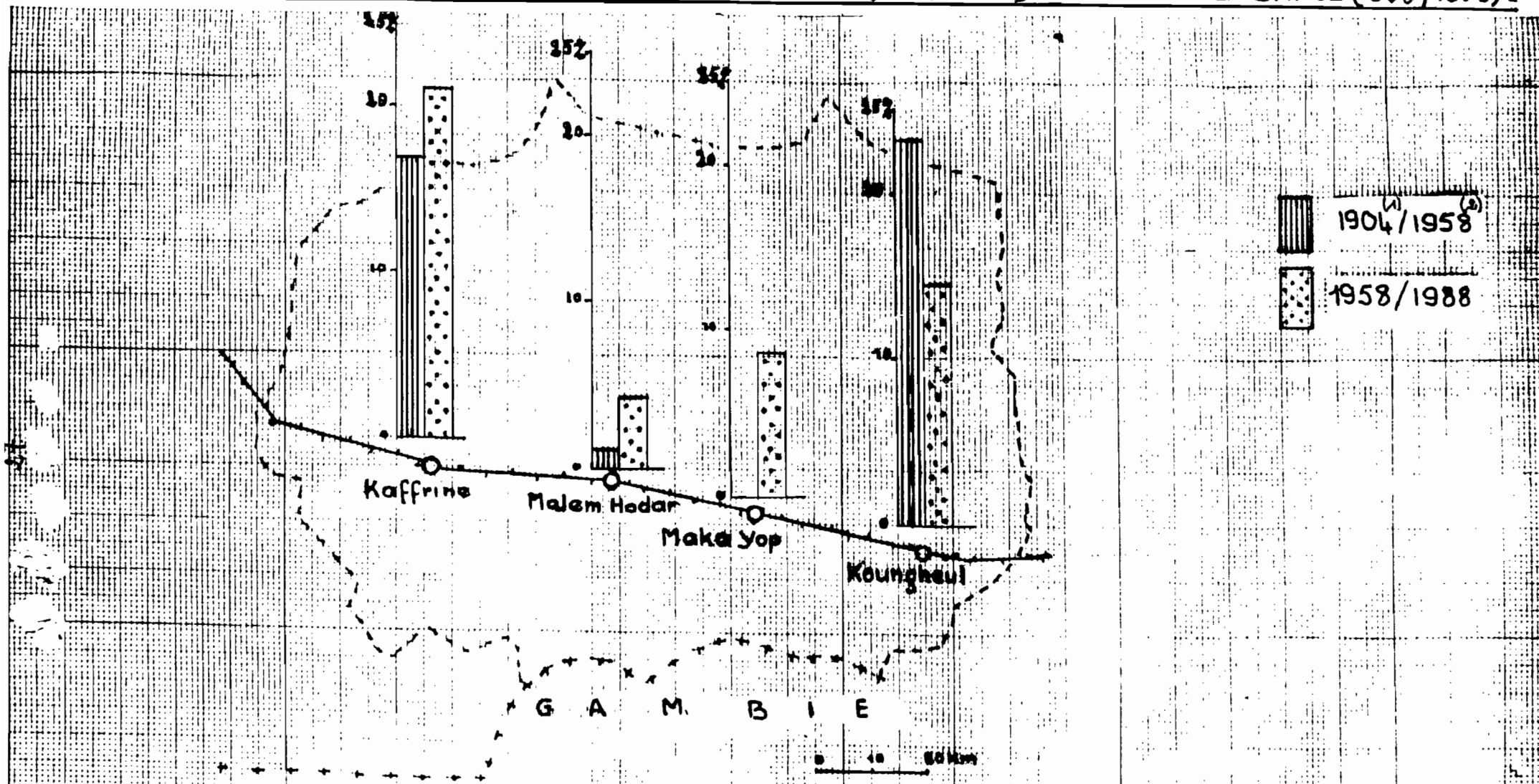
FIG N°1 / PARTS DES "ESCALES" DU PASSIN ARACHIDIER ORIENTAL DANS LEUR POPULATION CUMULEE EN 1958, 1964, 1976 et 1988



Source: (1) Serv. Stat. et Document, Répertoire de villages du Sénégal, 1958, p. 100  
 (2) Serv. Stat. et Document, Répertoire de villages, 1964, p. 100  
 (3) Serv. Stat. et Document, Répertoire de villages, 1976, p. 100, s.d.  
 (4) Serv. Stat. et Document, Répertoire de villages, 1988, p. 100, s.d.



FIGURE N°2 - TAUX D'ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE MOYEN ANNUEL DANS LES ESCALES DURANT LES PERIODES COLONIALE (1904/1958) ET D'INDEPENDANCE (1958/1988)



(Elaboration personnelle à partir de (1) Baeker (C), Martin (V.), Les premiers recensements au Sénégal..., Kailash, 1978 ; (2) Serv. Stat. et Doc., Répertoire des villages du Sénégal 1958, Saint-Louis, s.d. et (3) Dir. Stat. (Bur. Inform.), Répertoire des localités 1988, Dakar, s.d.)

## I.- DEMOGRAPHIE ET SPECULATION ARACHIDIERE : L'EMERGENCE DE KAFFRINE ET DE KOUNGHEUL

Au terme de la période coloniale, l'évolution démographique est caractérisée par 2 cas de figure : d'une part l'affirmation de Kaffrine et de Koungheul et d'autre part la quasi-stagnation de Malem Hodar et de Maka Yop (cf fig. n° 2)

Dans ce contexte, 3 facteurs peuvent avoir été déterminants : le poids spéculatif, le rôle de relais administratif et 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).

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'escalade 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'"escalade" à l'impact des facteurs invoqués plus haut.

Tableau 1

### Evolution démographique de Kaffrine de 1904 à 1958

Année	1904 (1)	1930 (2)	1949 (3)	1958 (4)
Population	226	1 300	1 500	2 300

- Sources : (1) Becker (C.) Martin (V.), Les premiers recensements au Sénégal (Le Sénégal centre ouest et son évolution démographique), CNRS, Kaolack, 1978.  
 (2) Metge (P.), Structures traditionnelles et développement, s.d.n.  
 (3) Metge (P.), Peuplement du Sénégal, DAT, Dakar 1966, t 2, Annexe IV, p 123.  
 (4) 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 : 6,3 % entre 1904 et 1930, 0,7 % entre 1930 et 1949 et 4,9 % 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 à l'échelle tant 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 traduira 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 4,5% 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 à l'époque avec Malem. 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, concomittante 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 impatience (2). Ils préféreront dans un premier temps s'installer dans les "escales" les plus "sûres" dont Kaffrine "premier village du Saalum oriental" et Malem Hodar qui jusqu'en 1912 était le chef-lieu du Canton du 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, wolof et levantins jusqu'aux "années 20" (3).

Au milieu du commerce s'ajoute une population d'ouvriers - charpentiers et 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 1917 (4).

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 230 000 ha en 1927 contre 100 000 seulement en 1914 selon les rapports des commandants de cercle (4). 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. 3).

Ces performances économiques dans une aire naguère qualifiée de zone de peuplement lâche et discontinu sur "paysages agraires originaux", selon Paul PELISSIER dans le "paysans de la Sénégambie", ne peuvent logiquement se réaliser sans un apport de main-d'oeuvre rurale. La comparaison de chiffres de population des années 1912 et 1926 du Sine-Saloum et du Saloum oriental confirme cette hypothèse (cf tabl. 2).

Si la dynamique démographique dans le cercle est conforme à l'expansion économique qui s'y déroule par contre celle enregistrée 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 17,4%. 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 recélaient non plus aucun indice susceptible d'étayer cette thèse. Un fort excédent du soldat migratoire d'origine extra-régionale ne saurait non plus à lui seul l'expliquer sinon certainement la population du cercle - se rappeler que le Saloum oriental n'en est qu'une subdivision - aurait connu un taux de croissance supérieur à 2,6%. Dès lors évoquer un transfert de population des autres subdivisions du cercle vers celle orientale comme complément du mouvement né hors du Sine-Saloum, peut être retenu à juste raison (5).

D'ailleurs la fondation du village de colonisation de Maka Yop confirme cet afflux récent de main-d'oeuvre agricole facteur de l'expansion des terres arachidières dans le canton le plus occidental du Saloum oriental traversé par le rail à savoir celui de Malem Hodar (6)

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 rail (7). Parmi ceux-ci, Kaffrine et Malem Hoddar en premier lieu et ensuite Maka Yop et Koungheu 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 6,9% enregistrée à Kaffrine.



Tableau 2

Evolution démographique dans le cercle du Sine-Saloum  
dont la subdivision du Saloum oriental 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	12,1%	60 030	101 400	2,6%
Sine-Saloum	195 117	280 000	2,6%	391 974	489 400	1,1%
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) Pelissier P., les paysans du Sénégal, 1966, p 352.

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

A partir des années 30, 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) et d'interventionnisme étatique.

La comparaison des données démographiques du Sine-Saloum dans les deux périodes 1912-1926 et 1935-1955 (cf Tableau 2) révèle une certaine stabilisation de la croissance et surtout la fin du rush en direction du Saloum oriental. Cependant les 2,6% contre 1,1% de croissance pour le cercle traduisent encore l'attrait que celui-ci exerce sur les populations extra-régionales et intra-régionales. Pourquoi alors la stagnation de Kaffrine qui n'enregistre plus qu'un gain annuel de 0,7%? A quelles escales profitent les flux s'il y a en?

Observons d'abord les foyers récepteurs des courants.

Le flux wolof mouride n'intéresse essentiellement qu les cantons limitrophes du Bawol, Colobane et Ngahayes. Celui no mouride spontané du Njambour et du Kajor prend la direction de cantons de Gossas et de Birkelane (8). La colonisation des Terre Neuves initiée en 1932 avec l'installation des paysans sérères l'Est et au Nord du Canton de Malem Hodar ne portera que sur 705 colons entre 1934 et 1937. Elle sera suivie de nombreux retour sur les terres ancestrales (9).

Si la croissance dans le canton de Kaffrine rest dynamique dans cette période, elle n'a pas profité à l'"escale" Car les flux furent essentiellement dirigés au Nord du Canto plus proche des zones de départ. Cette orientation es matérialisée par la configuration de l'aire d'extension de l culture très élargie (cf fig.3 et fig. 4; graph. A).

Dans le Canton de Koungheul, la croissance de 2,9 devrait être favorable aux "escales" à priori, car comprises dan l'aire de localisation des "Terres Neuves".

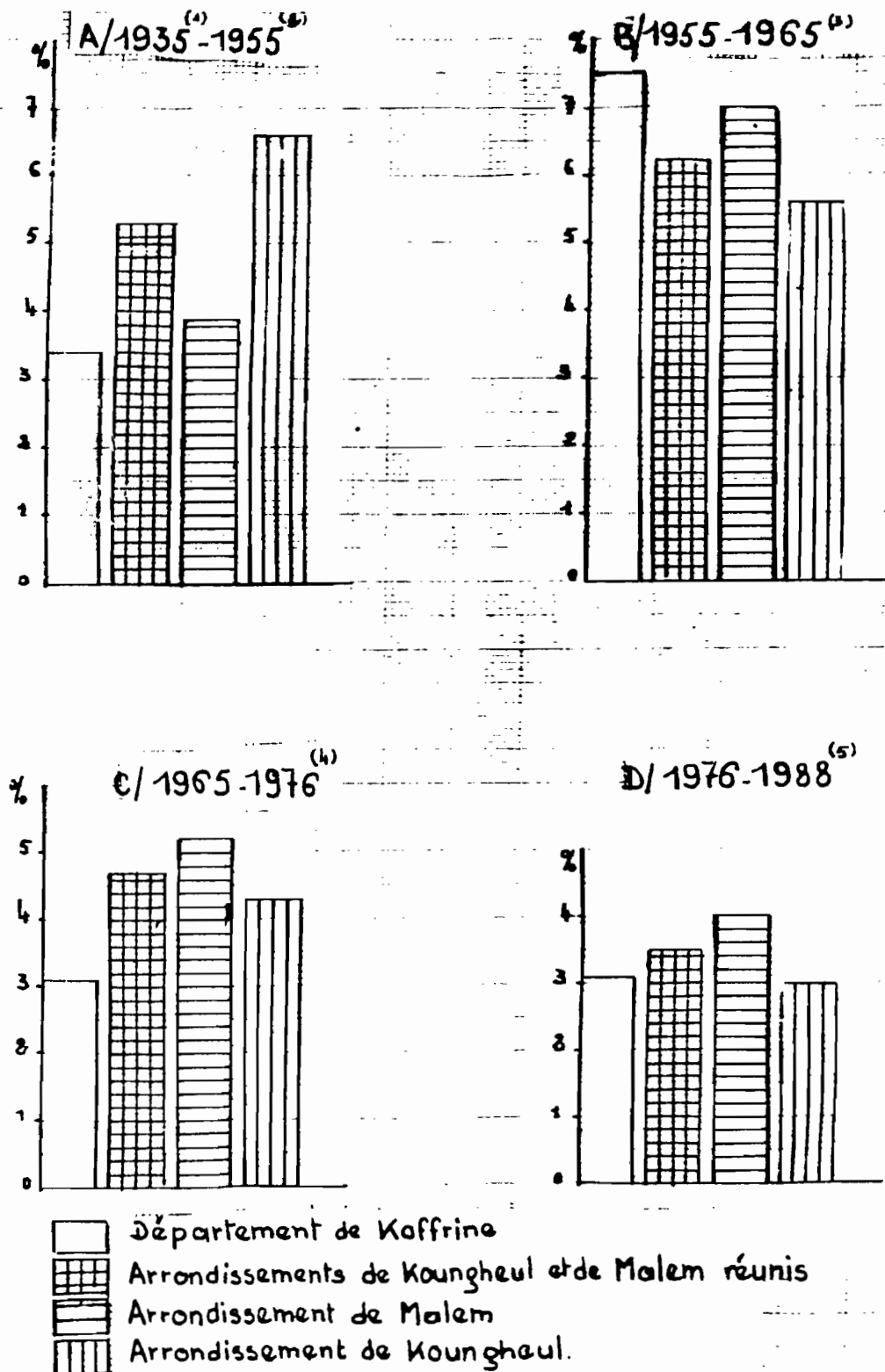
Cependant, l'apport démographique de la colonisatio arachidière au front de l'aire d'expansion de la culture ne peu atteindre le niveau enregistré à Kaffrine dans la périod 1904-1930 eu égard à l'intervention des autorités coloniales dan le processus. En effet, dans le cadre de l'accroissement de l production, les flux étaient dorénavant orientés vers les terre vierges et fixés sur le terroir <sup>par une</sup> politique d'incitation quasi nouvelle de forage de puits et d'érection de points de collect appelés points de traite hors de l'aire de polarisation de "escales" ferroviaires (cf Tableau 3).

Tableau 3 : Evolution de l'effectif des points de traite au Sénégal et au Sine-Saloum de 1932 à 1937

ANNEE	SENEGAL eff.	SINE-SALOU eff.	%
1932 (1)	140	35	25
1933 (2)	135	38	28
1935 (3)	168	44	26
1937 (4)	175	49	28
Accr.	+ 35	+ 14	40

Sources : (1) Arrêté AE du 14.06.1932, J.O. Sénégal 1932, pp 534-  
 (2) Arrêté " " 03.10.1933, " " 1933, p 819  
 (3) " " " 25.09.1935, " " 1935, pp 778-  
 (4) " " " 17.09.1937, " " 1937, p 719.

**FIGURE N°4 - TAUX D'ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE ANNUEL  
DANS LE DEPARTEMENT DE KAFFRINE ET LES  
ARRONDISSEMENTS DE MALEM HOJAR ET DE KOUNGHEUL**



Sources (1) Cf. Ann. Cercle du Sine-Saloum, Mise en valeur des T.N., Koldaek, 1937, Pièce n°18  
 (2) Péliissier (P.), Les paysans du Sénégal, Saint-Jrieix, p352  
 (3) Serv. Stat., Population du Sénégal au 1-1-1956, Saint-Louis, s.d.  
 (4) DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Dkr et Matge (R.), Population du Sénégal, tome 1, Dakar, 1966, Annexe I.  
 (5) DAT, Extrait de la base de données informatisée, Dakar, Ed. 9/11/1987  
 (6) DAT (Rur. Inform.), Répertoire des localités 1988, Dakar, s.d.



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 pendant une décennie affecté les "escales" du Sine-Saloum ne permet certainement pas de répondre par l'affirmative. (Cf fig n° 5-6). De 1927 à 1930, les faillites étaient en partie liées au dérèglement des mécanismes du commerce international et local. De 1931 à 1936, voire 1938 à Kounghoul, elles étaient le fait de la vive concurrence entre les différentes communautés commerçantes. Les conséquences démographiques dans les escales étaient globalement négatives : départ d'employés et traitants européens, expulsions des levantins pour cause de xénophobie (4). Celles de la 2ème 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 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 de prévoyance dirigées par l'administration"(10). 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'étaient 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 Kounghoul (1). Cependant, elles ont peu profité à l'expansion démographique des "escales" ferroviaires.

FIGURE N° 5 / EVOLUTION DES PRIX DES ARACHIDES  
AU PRODUCTEUR AL SINE-SALOOM DE 1920 A 1931  
 ( F CFA / LE QUINTAL )

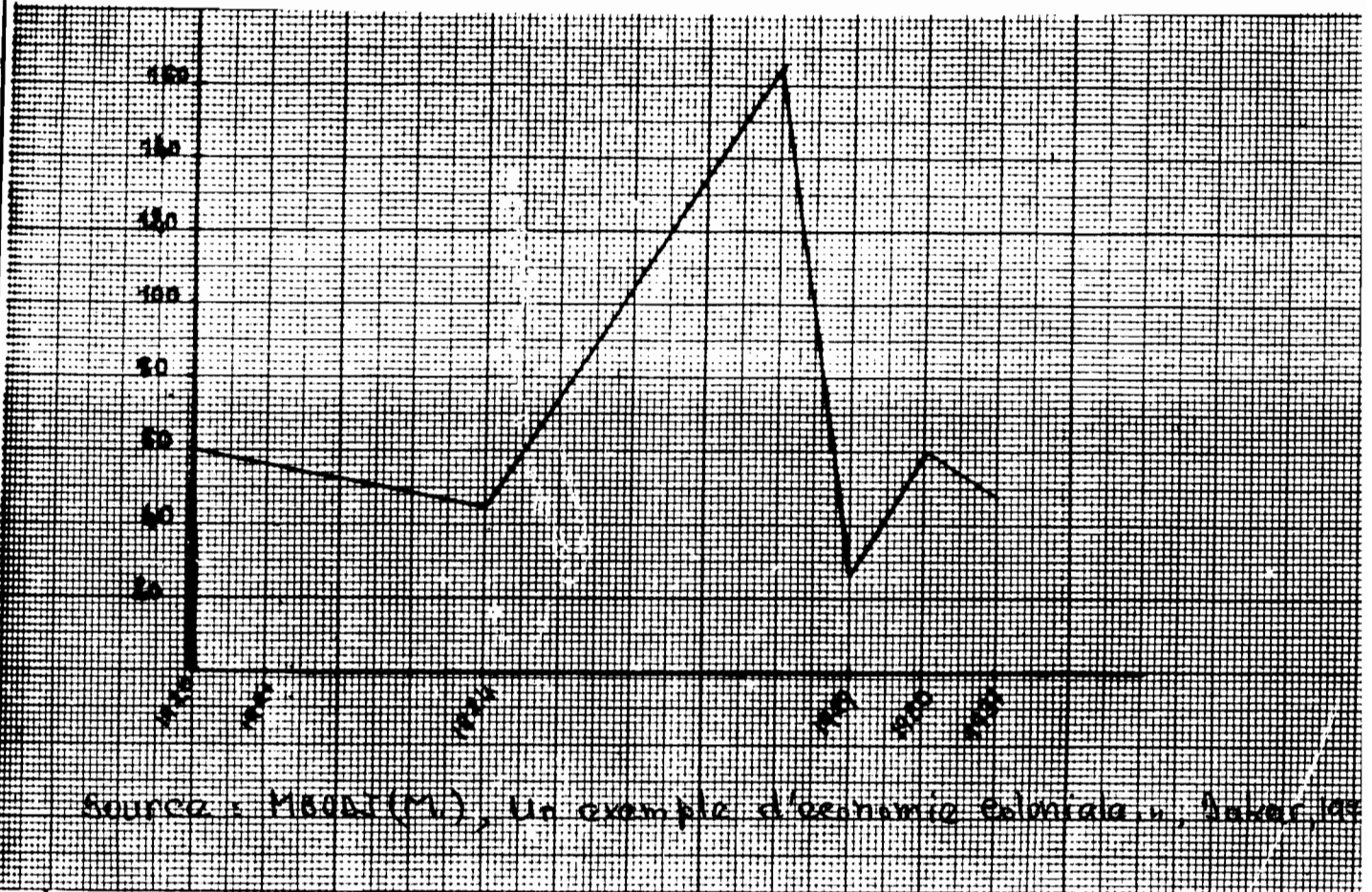
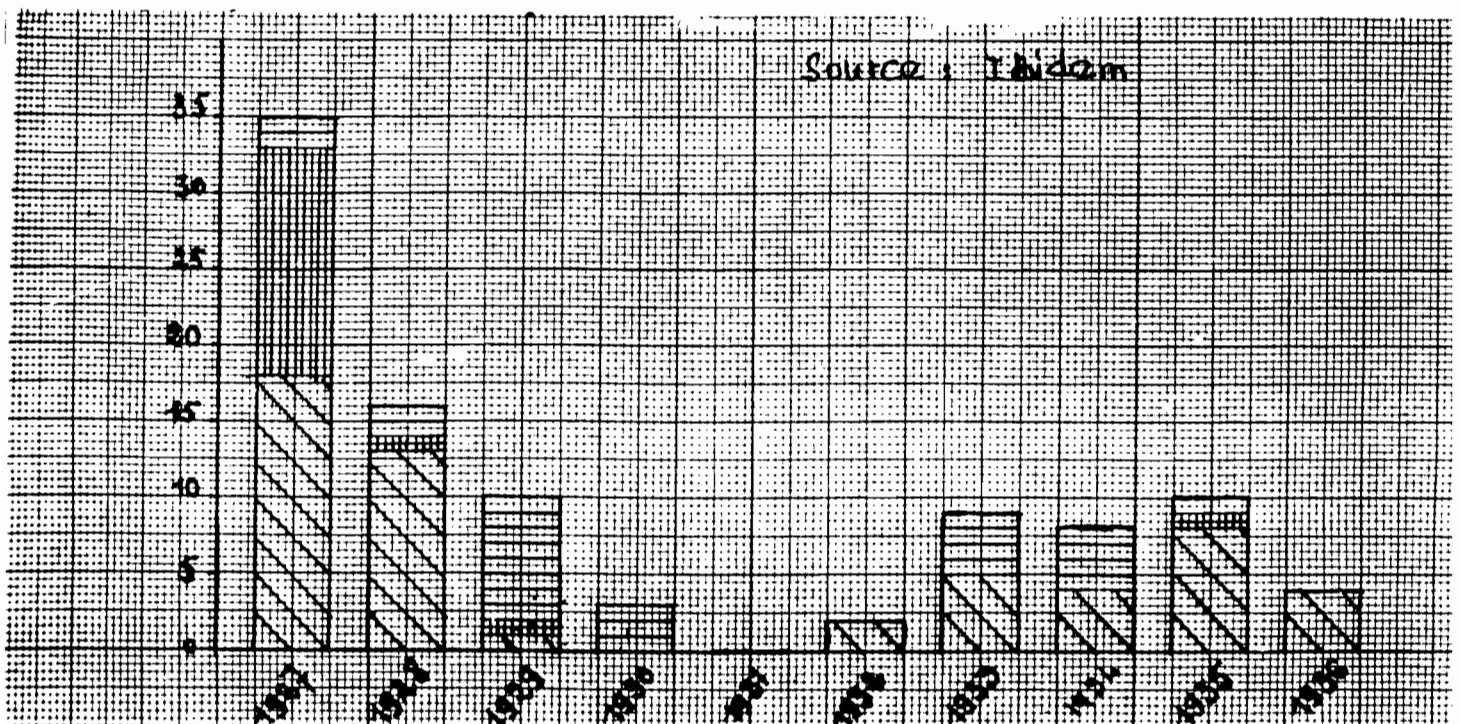


FIGURE N° 6 / EVOLUTION DES FAILLITES PUBLIEES PAR  
LE TRIBUNAL DE KAOLACK DE 1927 A 1936



### 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-elle provoqué la reprise d'expansion des "escales"? Ou n'ont-elle intéressé que Kaffrine qui aura connu tout au long de cette période une vigoureuse reprise au taux de 4,9%?

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 1960 subsistaient encore les gérants des factoreries de NOSOCO, de Ets Petersen et Maurel et Frères. Ce vide dans la population commerciale était comblé par l'afflux de libano-Syriens et la substitution indigène aux départs (12). Ailleurs, la ruralisation et la commercialisation par la multiplication des points de traitement - 6 des 21 nouveaux sont implantés au Saloum oriental entre 1950 et 1958 - et le développement du mouvement coopératif avaient fait de l'"escale" en général un point de chute marginal d'un phénomène migratoire.

Seulement dans cette dernière décennie, certaines "escales" en compensation du retrait commercial avaient bénéficié des installations de décorticage et de groupage des graines, de 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, choisirent de venir constituer dans les grandes "escales" sus-citées 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 1500 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.

Autant dire que 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 80% de la population des 4 "escales" du bassin arachidier oriental (cf figure n° 1; graph. A).

## NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

- (1) Cf Aujas (L.), Région du Sine-Saloum, le port de Kaolack 1929, p 178; Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble de Mai à Juillet 1911, Rapport mensuel d'ensemble, Mai 1911 et Rapport politique annuel d'ensemble, 1926.
- (2) Les rapports mensuels d'ensemble des mois d'Avril et Mai 1911 et de Mars 1913 du Commandant de Cercle du Sine-Saloum et le 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.
- (3) Cf Décisions de vente de lots autorisées dans les escales du Sine-Saloum au Journal officiel du Sénégal 1913 à 1916 et le Cercle du Sine-Saloum, Rapport mensuel d'ensemble décembre 1913 et Arrêté n° 352 du 12.2.1924; Journal officiel du Sénégal 1924 pp 162-172.
- (4) Cf l'Arrêté n° 130 du 9.2.1916 réglementant l'exploitation forestière et le transport, Journal officiel du Sénégal 1916 p 474-475 et Aujas (L.), op. cit 1929, p 118 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.
- (5) Cf Tchenier (H.), L'Ouest africain français, 1912, pp 35-38 Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble Août 1911 février 1912; Rapport politique annuel 1926, p 7; Aujas (L.) op. cit, 1929, p 125; Mbodj (M.), un exemple d'économie coloniale, Paris, 1978.
- (6) Dans ses rapports mensuels de Mai à Juillet 1911, le Commandant de cercle notait "les nouvelles demandes de terres" résultant de l'extension des cultures... faites par les indigènes du Canton de Malem.
- (7) Selon les chiffres tirés de l'ouvrage de David (P.), le Sénégal moderne, 1980, p 95.
- (8) Selon Louveau (E.), Rapport politique du Sine-Saloum, 1925 pp 32 et 59, 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.
- (9) Selon MBODJ (M.), op. cit, 1978, p 403, les expulsions étaient au nombre de 752 en 1932 et 650 en 1933.

- (10) Cf FALL (M.ND.), La CCCA du 1931 à 1954, 1985, p 49.
- (11) Cf DAT, Trente ans de commercialisation arachidière au Sénégal 1966
- (12) D'après nos enquêtes personnelles, en 1959, il y avait traitants indigènes à Kaffrine, 7 à Malem Hodar, 6 à Kounghe et 3 à Maka Yop
- (13) Cf Service de la Stat et de la Doc., Répertoire des villages 1958, p 6.

CHAPITRE II

-----

L'AFFIRMATION DEMOGRAPHIQUE DE  
DE KAFFRINE AU SEIN D'UN  
ENVIRONNEMENT RURAL EN CRISE

(DE L'INDEPENDANCE AUX ANNEES 80)

I  
I  
e  
C

le  
mer  
mp  
q

base  
196

par  
par

ion  
cale"

gence  
raphic

ance

r rur

ation

pou  
n pla  
culi

omic  
tion  
ort  
lla  
sp

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 fig. n°2).

Pour cerner cette évolution, nous avons dû faire de recoupements en confrontant les données souvent différentes voir contradictoires de sources assez importantes (1). Nous n'en avons retenu cependant que celles qui constituent des séries complètes à même de constituer des bases comparatives. L'aboutissement de cette exploitation est les figures n° 7 et n° 8 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. Par contre dans le même temps celles de Malem Hodar et Maka Yop n'auront tout au plus qu 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 oeuvre des politiques nationales.

De 1964 à 1976 suit une phase d'accélération du mouvement démographique plus ou moins marquée, d'une "escale" à l'autre, dans un contexte de crise climatique.

Et de 1976 à la fin des "années 80", l'émergence de l'agglomération de Kaffrine et la hiérarchisation démographique se confirment dans un environnement frappé par la persistance des 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, en particulier.

Parmi les diverses décisions à caractère économique nous retiendrons celles créant l'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 coopératives (2).

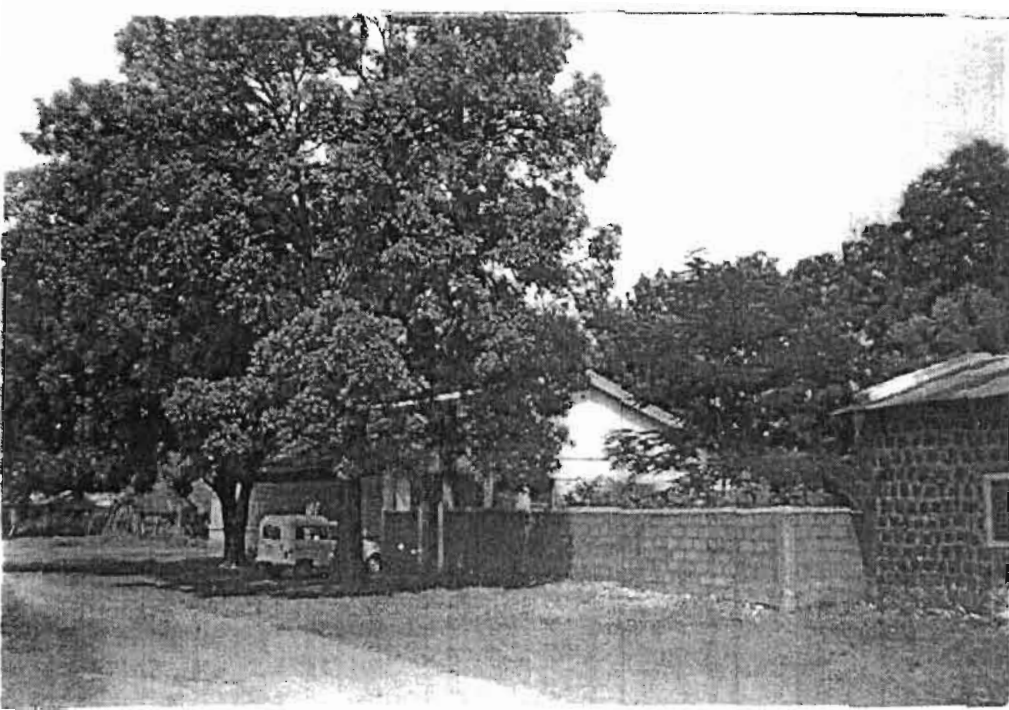


Kaffrine: Une vue de la cité de la SN - HLM.



Kaffrine: Diamaguène II, constructions en dur  
(en arrière plan) en banco et matériaux  
végétaux.





Kougheul : Une demeure rénovée dans l'escale.



Kougheul : Kanantoung, un résumé du bâti : dur, banco et matériau végétal.

Dorénavant tout commerçant devait être agréé par l'OCA avant de pouvoir participer aux opérations de travail à des conditions fort contraignantes telles l'achat de graines des points pré-établis, à des jours déterminés et pour le compte de l'Office contre commission...etc.

Les résultats furent conformes aux objectifs à savoir la ruralisation de la spéculation par l'éviction du secteur privé et la généralisation du système coopératif (3).

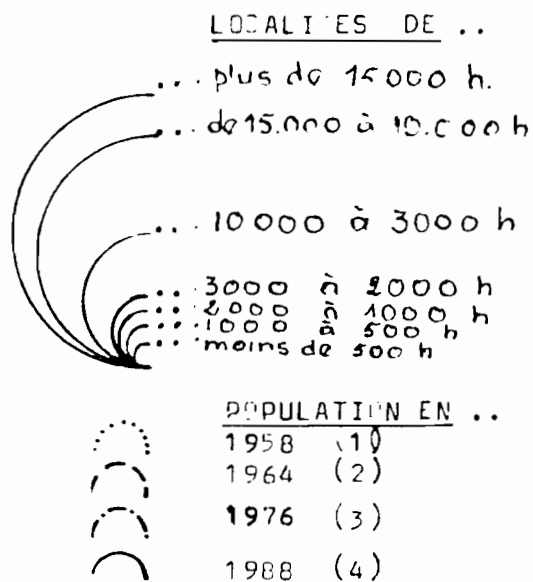
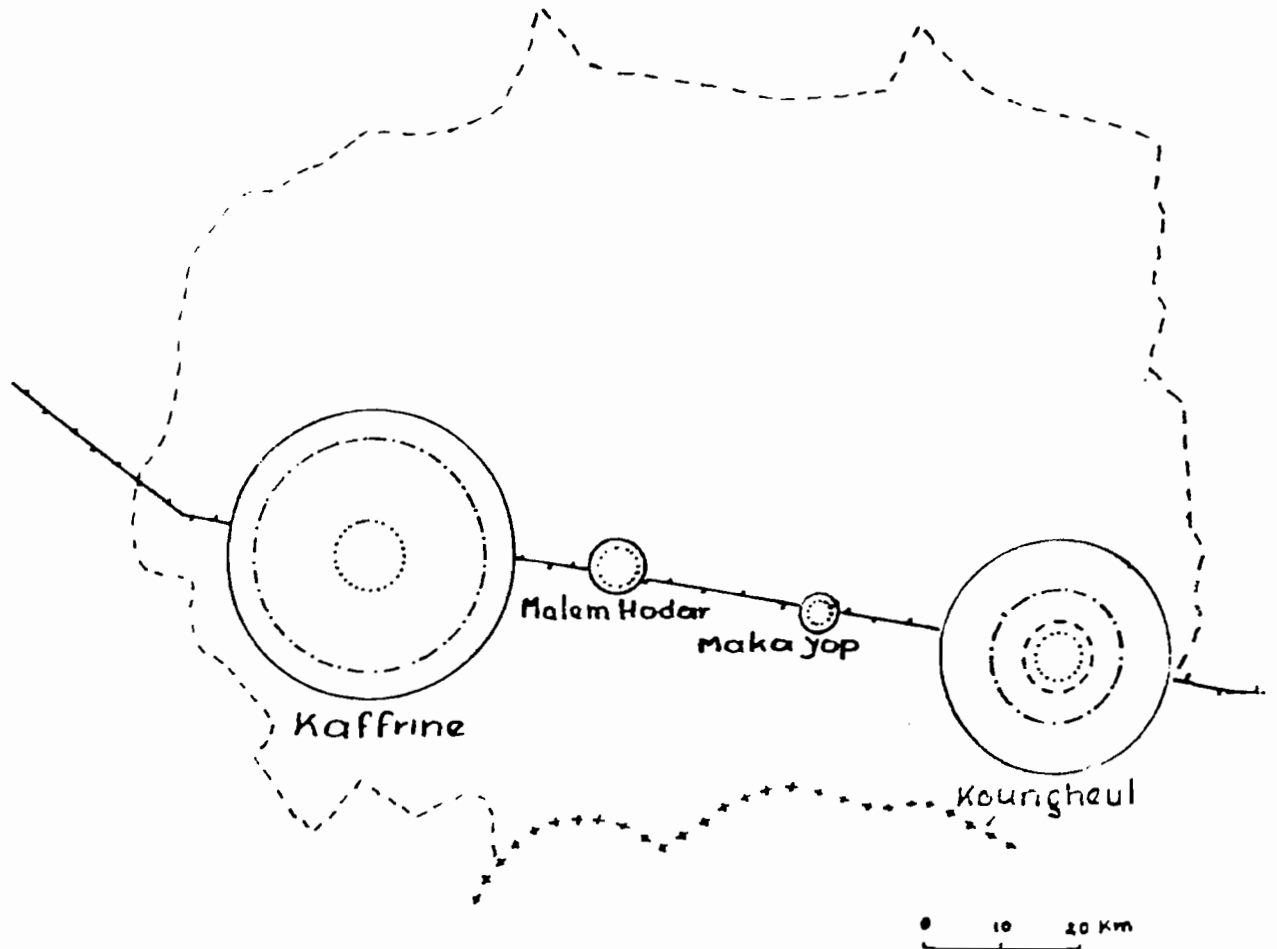
Il ne restera plus que les quelques commerçants non reconvertis en coopérateurs ou peseurs dans les "escales" qui venaient ainsi d'être dépossédés de leurs fonctions premières. Les plus importantes, Kaffrine et Koungheul, seront érigées en centres de groupage, de conditionnement et de traitement (décorticage) arachidières.

Toujours, entrent dans cette approche stratégique 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 colonial 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, 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 qualitatif que nous aborderons plus loin, présente de bonnes 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 l'immigration 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 5,7 % pour la population et de 9,6% pour la production arachidière.

La faible amplitude des taux d'accroissement annuel entre 1958 et 1964 oscillant entre 4 et 4,1% - 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 la colonisation agricole mouride de Bamba Modou Coura à l'"escale" (5). (cf fig. n° 7)

FIG N° 7 / EVOLUTION DE LA POPULATION DES "ESCALES" FERROVIAIRES  
DU BASSIN ARACHIDIER ORIENTAL DE 1958 A 1988



Elaboration de cette carte à partir des sources suivantes :

- (1) Serv. Stat. + Doc. Répertoire des villages du Sénégal 1958, Saint Louis, S.
- (2) Serv. Stat. Répertoire des villages 1964, Dakar, S.d.
- (3) Bur. Ré. Stat. Répertoire des villages 1976, Kaolack, S.d.
- (4) Dir. Stat (Bur. Inform.) Répertoire de localités 1988, Dakar, S.d.

Cet apport lié à sa situation au front de colonisation avait hissé Kougheul au niveau de Kaffrine pour regrouper plus du 1/5 de la population de leurs Arrondissements respectifs. Malem Hodar avec 7,53 % de la population de la circonscription dont il était le chef-lieu patissait déjà de la proximité du chef-lieu de Département. Toutefois, il avait distancé Maka 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 Kougheul.

## 2.- Croissance démographique de Kaffrine et de Kougheul et crises des "années 70" dans le bassin arachidier.

La figure n° 8 met en relief les excroissances remarquables bien que variables d'une localité à l'autre de la période 1964/1976. Celles-ci tranchent nettement d'avec les faibles écarts d'amplitude dans la tranche 1958/1964.

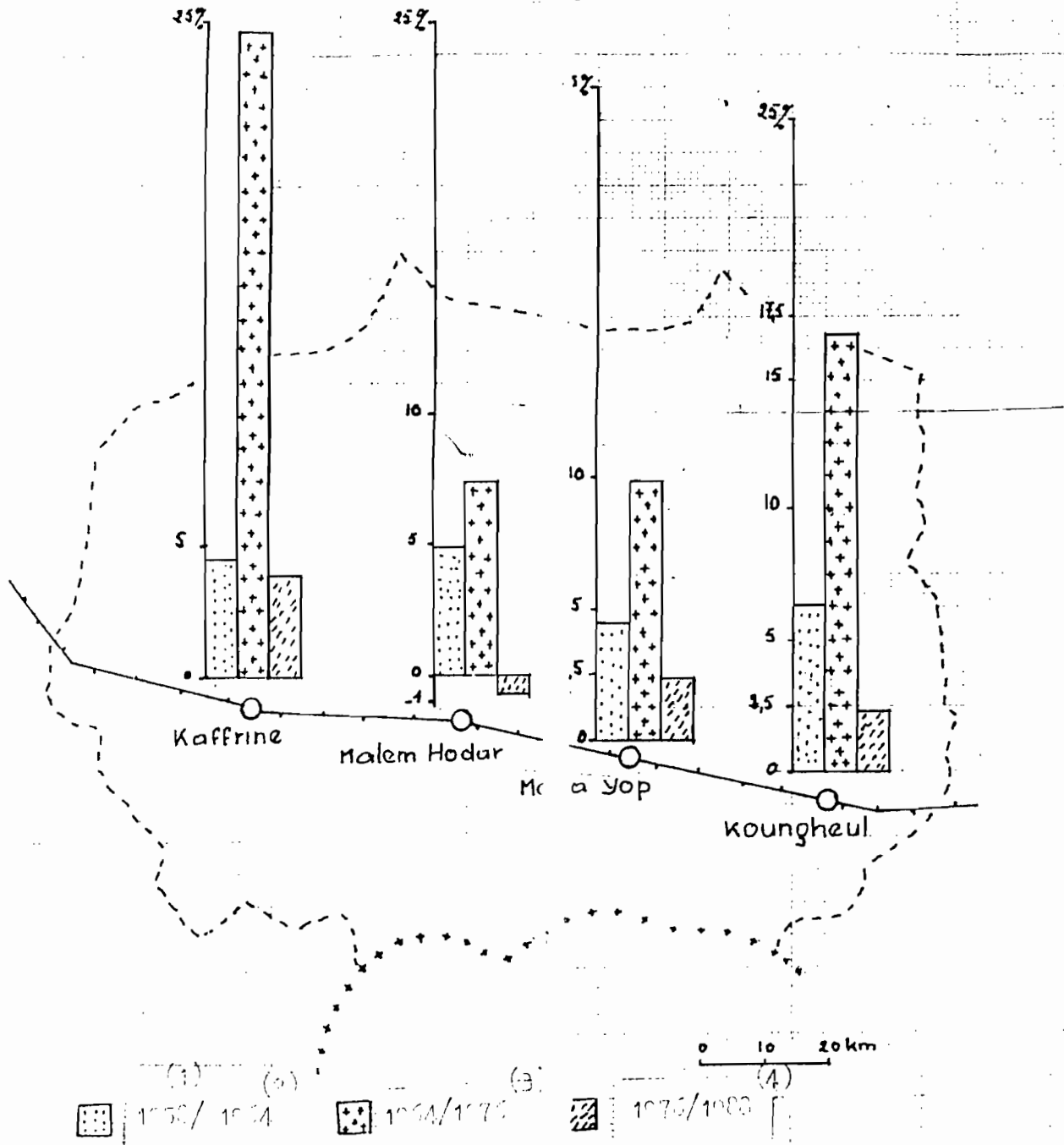
Ces excroissances traduisent l'interruption de la stabilité démographique survenant dans un contexte marqué par de tels événements d'importance. D'une part, la France retire la garantie de l'écoulement de la production arachidière à un prix préférentiel à partir de la campagne 1964/1965. D'autre part, le bassin est confronté à une crise climatique avec déficits hydriques et mal-répartition pluviométrique deux ans plus tard (7). Leur interaction entraînera une baisse substantielle du pouvoir d'achat du paysan du bassin arachidier. Les ruptures d'ordre démographique dans les "escales" jureraient-elles de tels bouleversements affectant leur environnement rural? Seraient-elles privées dorénavant de fonction spéculative?

Pour mieux cerner la question, nous allons examiner d'abord 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 de 27% - les deux Arrondissements de Kougheul et Malem Hodar traversés par l'axe ferroviaire restent encore assez dynamiques. Accrédités de taux de 4,1% et 3,6% ils accueillent 72,1% de l'accroissement départemental soit respectivement 34,1% et 31%. Le nombre important de points de concentration qui y sont concentrés est sans doute un des atouts qui a prévalu dans le contexte de déficit hydrique (8).

Une analyse plus fine à l'échelle de la commune rurale permet de saisir la localisation des mouvements démographiques - tout au moins externes - dans l'espace arachidier.

FIG N° 8 / TAUX D'ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE MOYEN ANUEL  
 DES "ESCALES" DU BASSIN ARACHIDIER ORIENTAL DE 1958 A 1988.



(1) Ev. M. S. Dou., 1958-1974, village de Koungheul 1958, point-Louis, s.d.  
 (2) Ev. M. S. Dou., 1974-1979, village de Koungheul 1974, s.d.  
 (3) Ev. M. S. Dou., 1979-1988, village de Koungheul 1979, s.d.  
 (4) Ev. M. S. Dou., 1958-1974, village de Koungheul 1958, point-Louis, s.d.

Tableau 4

A.- Evolution démographique dans les Communautés Rurales du B.I. traversées par la voie ferrée de 1965 à 1988

CIRCONSCRIPTION	Population		
	1965 (1)	1976 (2)	1988 (3)
Kahi	-	10 022	11 089
Malem Hodar	23 217	17 140	21 942
Maka Yop	-	8 540	13 336
Khounghoul	6 654	21 626	28 942

- Sources (1) - DAT, Projet de Schéma d'aménagement du territoire l'horizon 2000, Dakar, 1972 p 80 et Metzger R population du Sénégal, T., Dakar 1966 Annexe I p  
 (2) - DAT, Extrait de la base de données informatisé Dakar, 1987  
 (3) - Dir. Stat. (B.I), Répertoire de localités 198 Dakar, S.d.

B.- Taux d'accroissement moyen annuel

CIRCONSCRIPTION	1965/1976 (%)	1976/1988 (%)
Kahi	-	0,9
Malem Hodar	2,7	2
Maka Yop	-	3,8
Khounghoul	11,3	2,4

Sources Ibidem.

Ainsi Kaffrine, la plus grande agglomération et pôle administratif du Département, est le plus sensible à la situation de crise et le principal bénéficiaire des mouvements de population. En conséquence, avec un rythme annuel d'accroissement de l'ordre de 12,1%, sa population a presque quadruplé par rapport à 1965, apport représentant 14% des gains enregistrés dans le Département et 36,92% 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 (cf tableau 4). 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 1/3 de la population était concentré en 1975 dans les 17 villages de colonisation du SEMA de Boulel à cheval sur les Communautés Rurales du Nord de l'"escale" de Kaffrine à savoir, celles de Boulel, Dianké-Souf et Ndioum-Ngainthe (9). Ailleurs et surtout le long du rail qui ne dispose pas d'encadrement rapproché, de semences sélectionnées suffisantes, de forage, de traction bovine... réservés au colonat, l'évolution démographique est soumise à la disponibilité en terres arables. Dans ce cas, la régression démographique dans la Communauté Rurale de Malem Hodar au rythme moyen annuel 2,7 % résulterait d'un redéploiement de populations rurales en direction des terres encore moins sollicitées du Nord-Est (Darou Miname) et de l'Arrondissement de Koungheul. L'explosion dans la circonscription locale abritant le chef-lieu avec le taux remarquable de 11,3 % 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 tabl. n°4; A).

Le fil conducteur reliant 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 en effet près du 1/3 de l'accroissement enregistré dans le Département y 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 1976, le 1/4 des 321 villages étaient implantés dans la Communauté Rurale de Koungheul avec en moyenne 296 habitants par établissement humain (10) (cf fig n°4).

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 10,4 % 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 (cf figure n° 8).

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 Cros (11). 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 ferroviaires sujettes à la saturation des terres due à la pression démographique (12).

Et pour cause, Kounghoul, 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 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 6 autres. Bien que distancé, il n'en gardera pas pour autant sa place de seconde agglomération du Département et la première dans son Arrondissement et sa Communauté Rurale. En 1976, sa population représentait respectivement 13,98% 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 contrairement à Malem Hodar qui, somme toute, dispose d'une fonction administrative mais peu créatrice d'activités, 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.

### 3.- L'affirmation de Kaffrine dans les "années 80"

La persistance de la crise particulièrement accentuée dans la seconde moitié des années 70 et la libéralisation de l'économie agricole et surtout de la filière arachidière initiée par l'Etat au cours de la décennie 1980-1990 constituent 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 et en particulier dans l'Arrondissement de Kounghoul.



En effet, l'évolution de la population dans cette circonscription est doublement significative des mouvements induits dans le bassin oriental. D'abord, située à la périphérie, elle attire par la disponibilité en terres cultivables, tant les populations extérieures qu'intérieures du bassin oriental (cf fig n°4, D). Son accroissement est supérieur en valeur absolue et relative, à celui du Département. Au sein de la circonscription, il 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 le témoin. L'accroissement y atteint de 50% à plus de 100% de la population en 1976 notamment dans les Communautés Rurales de Lour-Escale et de Sainte Pâté avec des taux annuels de 2,7% et 6,3%. Ensuite, 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 de développement de la culture du coton. (cf figure n°9)

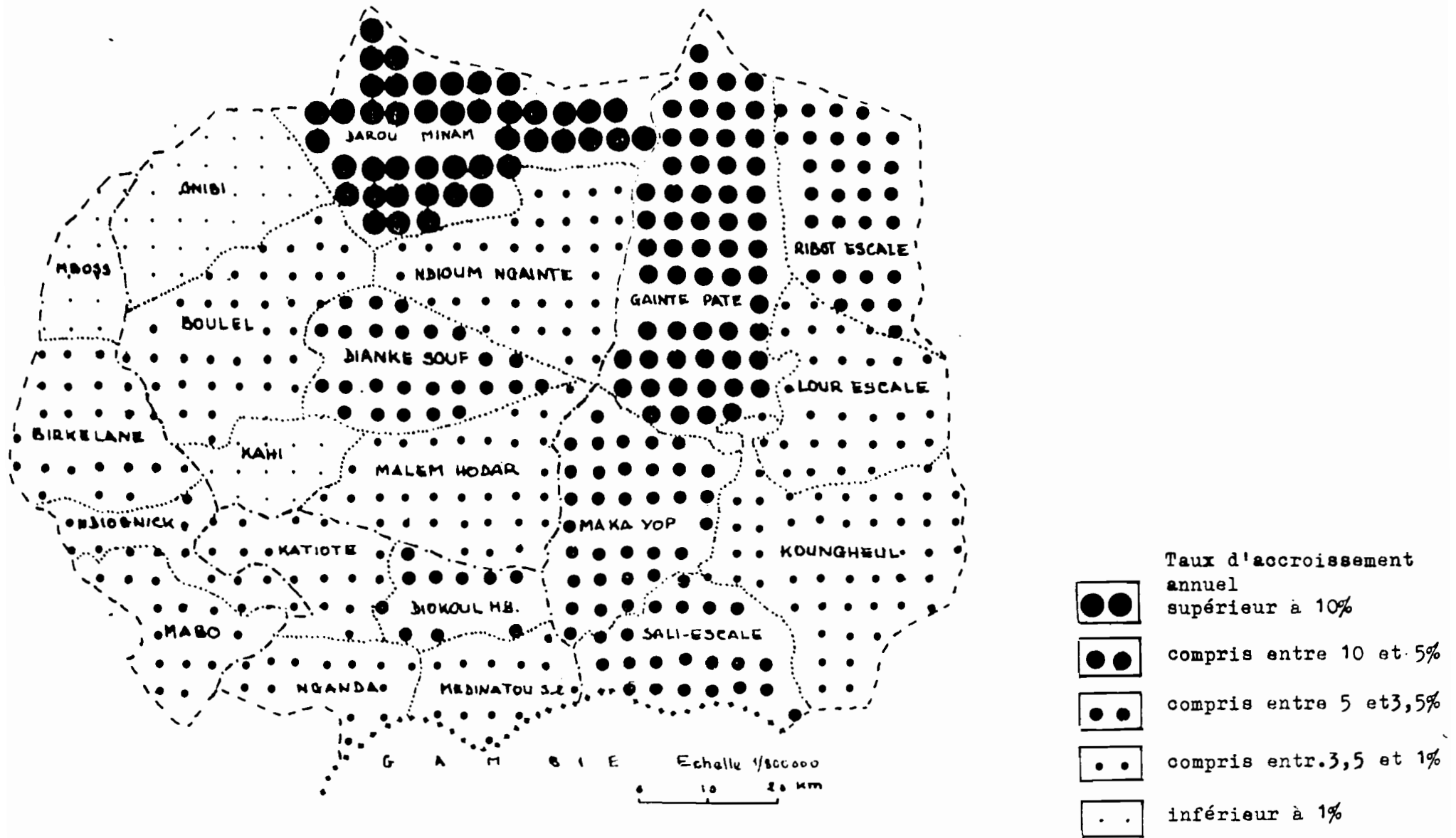
Ce même schéma d'évolution de la répartition spatiale s'applique à l'Arrondissement de Malem Hodar avec cependant plus d'ampleur. L'Arrondissement, du fait de sa situation centrale dans le bassin oriental, est plus sujet à la pression démographique sur des terres plus éprouvées. A la régression dans la Communauté Rurale de Malem Hodar s'oppose l'accroissement substantiel dans les Communautés Rurales 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 Kahi devrait résulter de sa situation de proche hinterland de l'"escale" de Kaffrine. Certainement, le contexte d'une crise de plus en plus profonde du monde rural poussant le paysan à tenter une activité de reconversion a profité à 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 1988 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.

**FIGURE N° 9 TAUX D'ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE MOYEN ANNUEL DANS LES  
COMMUNAUTES RURALES DU DEPARTEMENT DE KAFFRINE ENTRE  
1976 et 1988**



(Elaboration personnelle à partir des résultats du Recensement de la population de 1976 et des données tirées du Répertoire des localités 1988 DE LA Direction de la Statistique.)

Pour cerner la question des flux migratoires et en particulier d'immigration, nous avons travaillé sur la base des résultats du recensement de 1976 et de l'enquête démographique que nous avons réalisée en 1987. Les premiers nous ont permis de déterminer les flux et leur intensité et la tendance d'évolution (cf figure n° 10).

Tout d'abord, il faut noter la tendance de la dynamique démographique interne à se diluer dans le rôle attractif de 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 croît 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, d'abord n'ayant aucune information sur des événements pouvant influencer considérablement sur la natalité et la mortalité, nous avons exclu le croît naturel comme facteur déterminant. Ensuite, au vu des taux d'accroissements 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.

La seconde aire émettrice de flux est l'Etranger 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 la Mali) suite la sédentarisation après les indépendances.

Les Régions de Kaolack et Fatick et 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 passé 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. Elle a surtout alimenté les courants de colonisation agricole coloniale de migrations rurales durant les péjorations climatiques et de couverture administrative. En 1987, elle représentait 27,9% soit un accroissement de 11,6% depuis 1976.

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

#### NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

=====

(1) Nous avons consulté :

- Atlas du Sénégal, Jeune Afrique, Paris, 1983, pp 42-43;
- Baldé et alter, le village de Maka Yop, Dakar, 1975, p 4;
- BCEOM, Ville de Kounghoul : monographie, Paris, 1974, pp 10,19;
- Becker (C.) - Martin (V.), op. cit., 1978
- Bureau Régional de Kaolack (Dir. Stat), Répertoire de villages, Kaolack, s.d.;
- Cros (C.), les migrations rurales vers la zone arachidière, Dakar, 1960, 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 1, Dakar, 1966, Annexes I, IV;
- Service de la Stat. et de la Docum., Répertoire des villages du Sénégal, Saint Louis, 1958, pp 48-53;
- Service de la Stat., Répertoire de villages, Dakar, 1964, p 6-21;
- Thiam (P.), le développement agricole dans le département de Kaffrine, Dakar, 1972, p 24 (données en contradiction avec les autres sources);
- Vernière (L.), Population du Sénégal, Dakar, 1965, Annexe 1.

(2) Cf - loi n° 60.012 du 13.1.1960 créant l'OCA et

- décrets n° 60-173 MCI du 20..05.1960 portant organisation de l'Office de Commercialisation Agricole, JOS, 30.5.60, pp 602.604
- n° 60-175 MDP du 20.5.1960 portant organisation des Centres Régionaux d'Assistance pour le Développement du Sénégal, JOS, 30.5.1960, pp 606-608.

n° 61-311 MCI du 8.09.1961 portant réorganisation des marchés des produits agricoles et des biens de consommation d'intérêt national, JOS, 11.09.1961, pp 1245-1246

n° 61.312 MCIA du 8.09.1961 portant réorganisation de l'OCA, JOS, 11.09.1961, pp 1246-1249

n° 61.313 MCIA du 8.09.1961 fixant les conditions d'octroi d'agrément des Organismes stockeurs, JOS, 11.9.1961, pp 1249-1250

- (3) Résultats et objectifs sont analysés par :
- Hemy (J.P.), Enquête sur la commercialisation par les O.S..., Dakar, 1963, pp 13,16
  - D.A.T., op. cit, Dakar, 1972, p 181
  - Thiam (P), Op. cit., Dakar, 1972, p 82
  - Belloncle (G.), le mouvement coopératif : bilan et perspectives in Cahiers de l'ENEA, Dakar, 1965, p 11. On peut y relever notamment la réduction du nombre d'opérateurs privés de 3 000 à 1 200. Les 90 au Saloum oriental n'y collectent plus que 23% des arachides dans les escales ferroviaires, 39% dans l'ensemble du Sine-Saloum en 1965. Le reste est assuré par 1885 coopératives.
- (4) La population départementale était passée de 128 300 en 1960 d'après Dubois (J.P.), "Les Sereer et la question des Terres Neuves au Sénégal" paru dans 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 102 422 tonnes lors de la campagne 1959/1960 à 161 655 pendant celle de 1964/1965, selon la DAT dans son étude " Trente ans de commercialisation arachidière...de 1935 à 1966/1967 " Dakar, 1968.
- (5) 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.
- (6) En 1965, selon Metge (R), op. cit, 1966, Annexe I, p 58, les arrondissements de Malem Hodar et de Koungheul comptaient respectivement 48.660 et 36.600 habitants.
- (7) Le prix au producteur dorénavant indexé sur les cours internationaux connaîtra 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 912 493 tonnes en 1965/1966 à 401 000 tonnes en 1970/1971 soit une baisse de plus de 50 % d'après DAT, op. cit, 1968.
- (8) 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.

- (9) Cf Sambou (S.), Op. cit. 1975, p 15.
- (10) Cf Metge (R.), op. cit, tome 1, 1966 Annexe II, p 68 et Bur. Régional de Kaolack (D. Stat.), Répertoire de villages, Kaolack, s.d.
- (11) 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.
- (12) D'après le Bur. 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, il était accrédité par le Répertoire des villages de 1964 de 159 villages de 325 habitants en moyenne par village.

CHAPITRE III  
-----

COSMOPOLITISME ET HIERARCHISATION



Des origines à nos jours l'évolution démographique des "escales" a été et demeure étroitement liée aux mouvements migratoires et surtout d'immigration rurale.

Cependant les motivations ont varié au fil de l'histoire influant sur la nature des "escales" réceptrices des flux.

Dans 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 nationale, la ruralisation de la spéculation sur les produits agricoles, le déploiement de l'administration territoriale et des démembrements de l'Etat 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. Partout, le sex-ratio, naguère favorable aux hommes est inversé (1).

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 ?

### 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 1/4 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 traditionnels et d'autre part au mouvement de colonisation agricole 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 Bawol en passant par le Jolof, le Kajor, d'où le nom évocateur de bassin arachidier oriental.

Dans les années 60, les wolof constituaient près de 80% de la population du bassin et respectivement 77,2 et 86,7% de celle des arrondissements de Kounghoul et de Malem Hodar (2). Le léger décalage est certainement imputable à un phénomène d'émigration des producteurs dans le bassin oriental(3). 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 originel wolof est grevé par une émigration importante.

Le groupe hal pulaar, entre 15 et 20% en moyenne dans les "escales", écrase 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 peuls du Ferlo se sont sédentarisés à la suite de la crise climatique, fixés par les points d'eau permanents (forages) et aussi l'existence d'un marché de consommation.

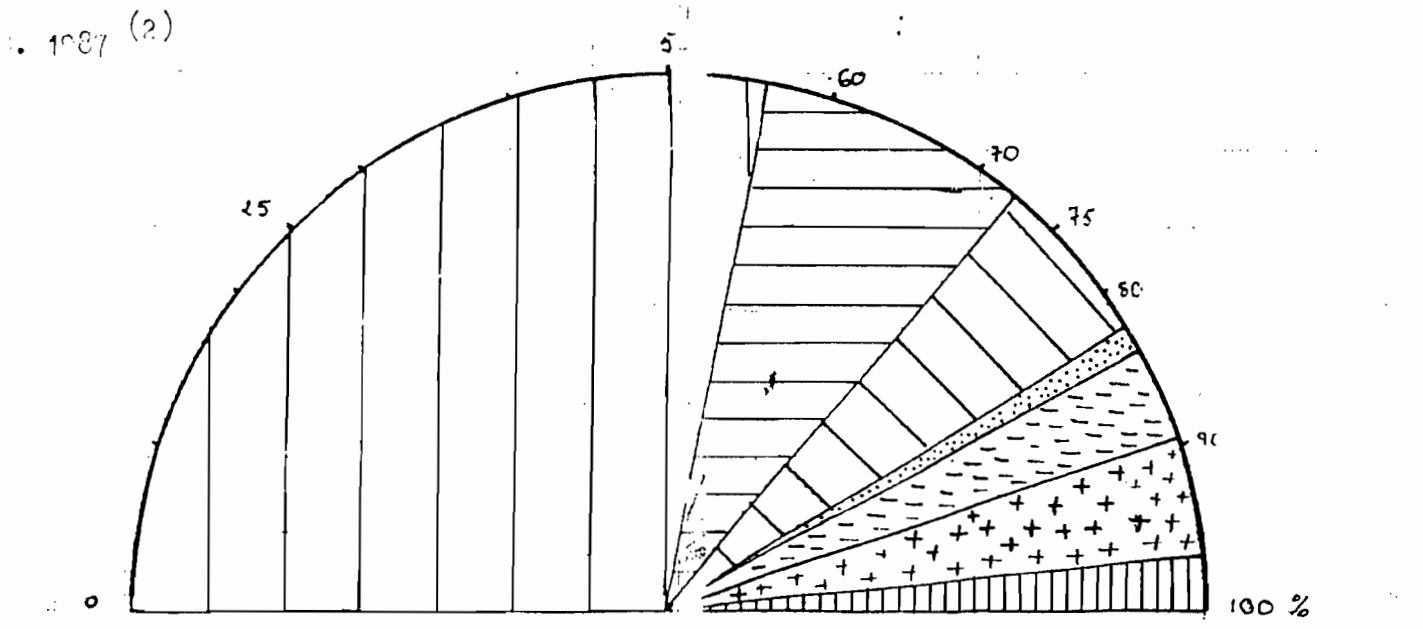
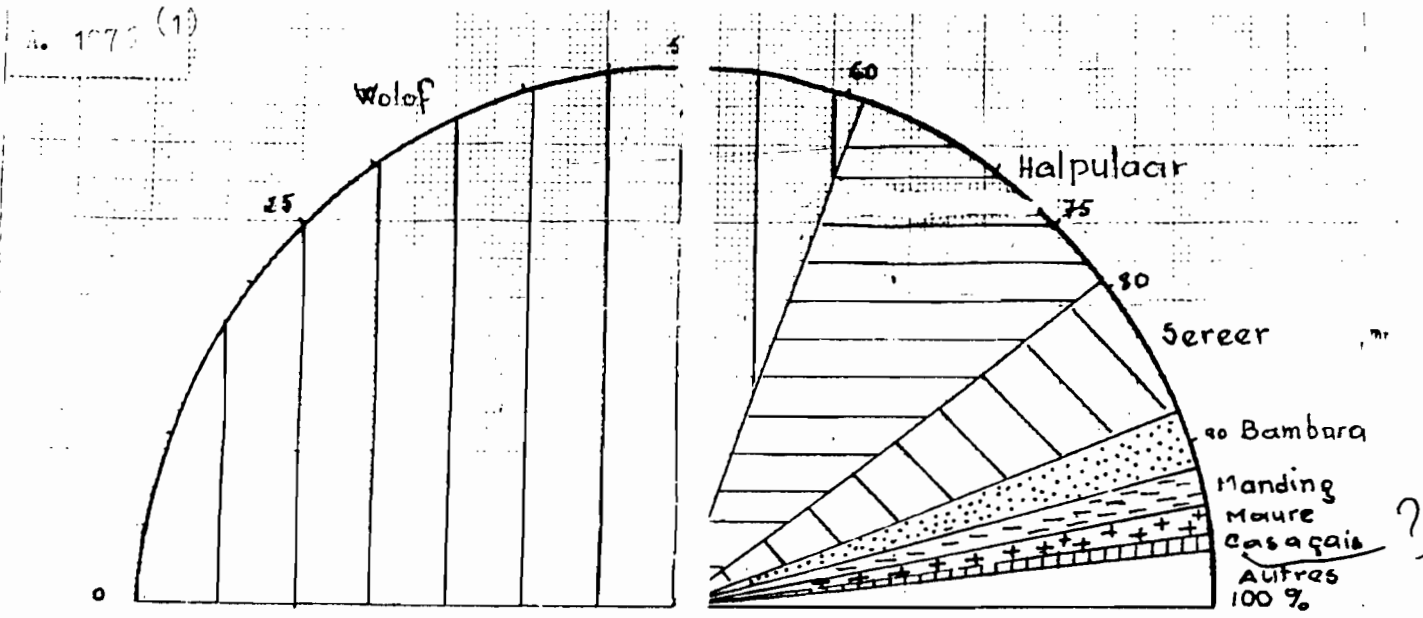
Les wolof et hal pulaaren constituent dans les "escales" plus de 50% de la population. Ils passent de 60% à quelques 90% à Maka Yop. Les autres groupes se partagent les 10 à 40% de la population dans des rapports variant d'une "escale" à l'autre. De ces minorités, se détachent les sérères de l'ordre de 10% dans les deux grandes agglomérations. Ils sont en général les descendants des générations des sujets déplacés dans le cadre de la première opération Terres Neuves des années 30.

Kounghoul 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 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 Ndaw Kunda, l'ancienne aristocratie, mènent une intense lutte aux immigrés pour le contrôle politique de la ville.

Viennent les autres minorités tels les Bambara arrivés à l'époque du Dakar-Niger, les maures spécialisés dans le commerce de détail et aussi dans la contrebande. (4)

Les casajais dont une partie est constituée par des fonctionnaires et une autre par des saisonniers sédentarisés sont surtout originaires de la région de Kolda.

FIG N°11 / REPARTITION ETHNIQUE DE LA POPULATION DE KAFFRINE  
EN 1976 ET 1987 (%)



Sources (1) I.R. Recensement de la population 1976 Résultats définitifs corrigés, Dakar, 82.

(2) enquête personnelle effectuée à Kaffrine, Août - Septembre 1987 (sur les chefs de ménages) et résultats.

Dans l'ensemble, il s'établit un certain parallélisme entre la taille des agglomérations et la diversité socio-culturelle. 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 Halpulaar de 20 à 16,2% et les Bambara également de quelque 5 à 1,5%. La tendance à l'uniformisation quoi encore timide n'est-elle pas un signe de passage du statut semi-urbain à celui d'agglomération urbaine? Car n'est-il pas indicateur d'un recul de la prépondérance des activités rurales sur les autres secteurs? Ce recul est compensé par l'accroissement notable des groupes spécialisés dans le commerce en l'occurrence les maures et soninkés évalués en 1987 à respectivement 7,3% et 5,9% de la population.

## 2.- Le glissement des secteurs d'activités du primaire vers le tertiaire

La recomposition ethnique qui s'opère, par la spécialisation de certains groupes - particulièrement dans les grandes "escales" - se traduit dans la structure socio-professionnelle. A défaut d'éléments comparatifs synchrones, nous nous appuyerons sur les résultats d'un sondage effectué à Kounghoul par le BCEOM en 1973 et du nôtre réalisé à Kaffrine en 1987 (6).

Tableau n° 5

### Répartitions par catégories professionnelles de la population active de Kounghoul en 1973 et de Kaffrine en 1987

CATEGORIES	Kounghoul (1973) %	Kaffrine (1987) %
Agriculteurs	49	26,2
Commerçants	17	26,2
Artisans	12	10,8
Salariés de l'Etat	11	16,9
Transport	2	7,7
Divers	9	6,1
Sans professions	-	6,1
Ensemble	100	100

Sources (1) : BCEOM, Programme de logement pour six capitales régionales et 9 autres centres secondaires..., 1974 Paris, p 49 et (2) Enquête personnelle réalisée en Août-Septembre 1987 à Kaffrine.

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

La fraction restée dans l'"escale" est plus portée vers les productions vivrières tels le mil, le maïs... 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" assisterions-nous 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

Le tableau révèle aussi l'un des échecs les plus patents de l'aménagement de l'espace régional à savoir l'inexistence d'un secteur secondaire dans aucune des "escales" implantées au coeur de la plus dynamique aire de production arachidière du Sénégal (7).

Les unités de décorticage de l'ex-OCA ont été fermées et celle d'égrenage de coton transférée à Kahone pratiquement à la limite de l'aire de fourniture en matières premières. Pour la consommation locale, l'installation d'une huilerie et d'une usine transformation textile aurait au moins non seulement contribué 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 Kounghoul dans la contrebande des marchandises frauduleuses en provenance de la Gambie. A Kounghoul en 1970, une étude y évaluait à 40% le commerce illicite (8). Le commerce cohabite avec un artisanat de service au sein du secteur informel, refuge des immigrés récents.

Autre facteur, la décentralisation administrative instaurée au lendemain de l'accession à l'indépendance fait sentir les effets sur la répartition socio-professionnelle.

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, les structures d'encadrement rural et l'administration. Dans les "années 70", ces trois domaines réunis occupaient 55,70% et 64,75% des fonctionnaires de Kaffrine et Koungheul (9). Koungheul 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.

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 est sensible surtout à Koungheul. 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. Koungheul avec l'équilibre activités agricoles/activités non agricoles, devrait passer de la strate semi-urbaine - avec la réalisation des divers projets d'amélioration de l'environnement - à la strate urbaine.

### 3.- Un potentiel humain sous-employé

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.

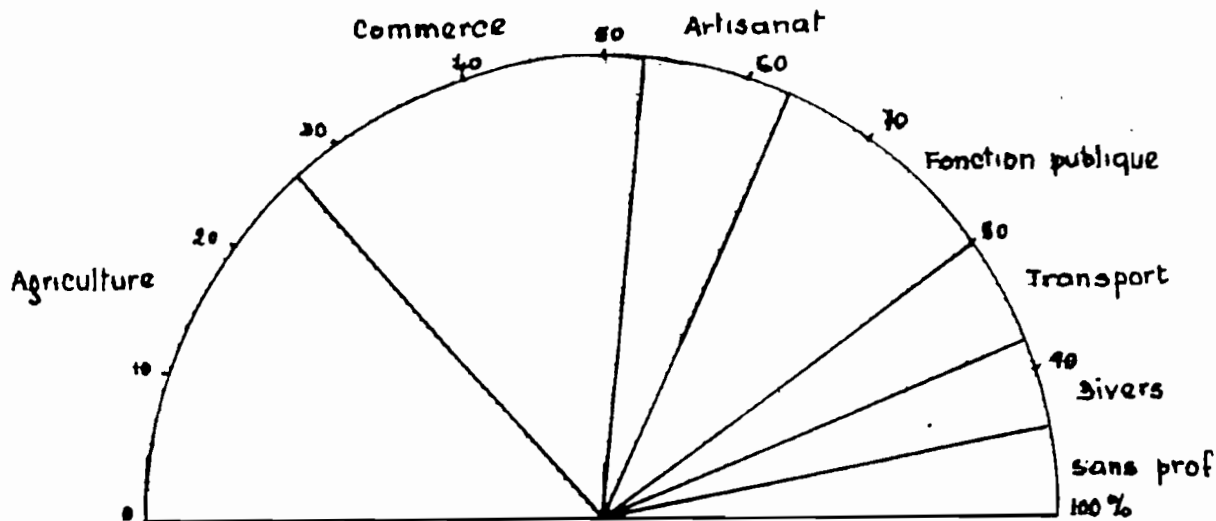
#### Tableau n°6

Répartition de population par grandes classes d'âge à Kaffrine et à Maka Yop en 1976 et 1987

CLASSE D'AGE	Population relative en 1976		Population relative en 1987 (3)	
	Kaffrine	Maka Yop(2)	Kaffrine	Maka Yop
0-14 ans	41,1	35	41,1	51,5
15-64 ans	55,1	62	55,2	48,5
65 et Plus	3,7	3	3,7	

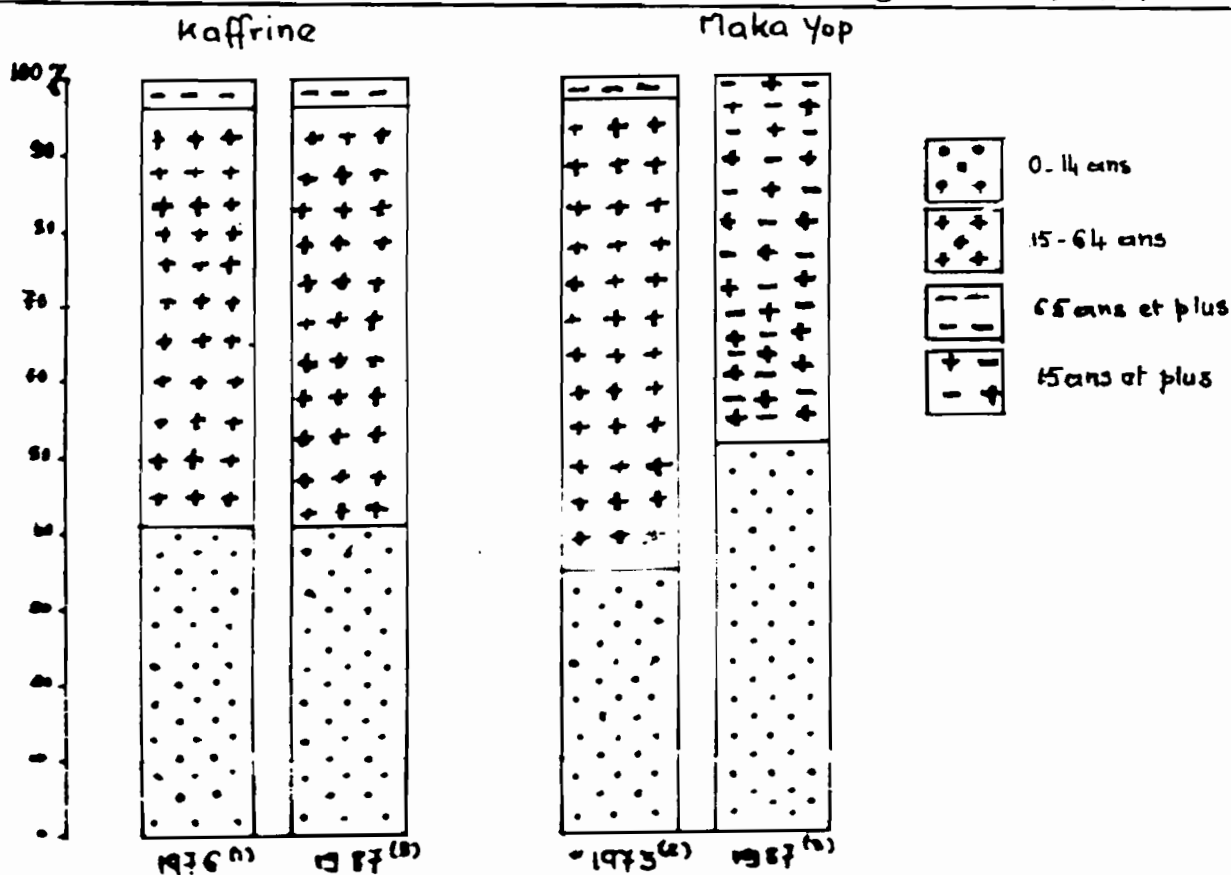
Sources : (1) B.N.R., Recensement de la population 1976, Dakar  
 (2) Balde et alter, village de Maka Yop - monographie, 1975, Dakar, p 4 (1973)  
 (3) Enquêtes personnelles, Kaffrine, 1987.

FIGURE N° 12. REPARTITION DES CHEFS DE MENAGE SELON LES SECTEURS D'ACTIVITES SOCIO-PROFESSIONNELLES A KAFFRINE EN 1987



Source : Enquête personnelle sur les chefs de ménage menée à Kaffrine, Août-Septembre 1987.

FIGURE N° 13 - REPARTITION DES POPULATIONS DE KAFFRINE ET DE MAKAYOP DANS LES GRANDES CLASSES D'AGE EN 1976 ET 1987



sources (1) B.M.R. Recensement de la population 1976, Dakar, 1982  
 (2) Guide I, Dakar, Maka Yop : monographie, Dakar, 1975, p. 8.  
 (3) Enquête personnelle sur les ménages à Kaffrine Août-Septembre 1987

Ainsi à Maka Yop, l'inversion du rapport d'effectifs des deux classes d'âge 0-14 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 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 croît naturel.

A Kaffrine, le maintien d'un rapport constant entre basses classes et celles 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 croît naturel (cf figure n°13).

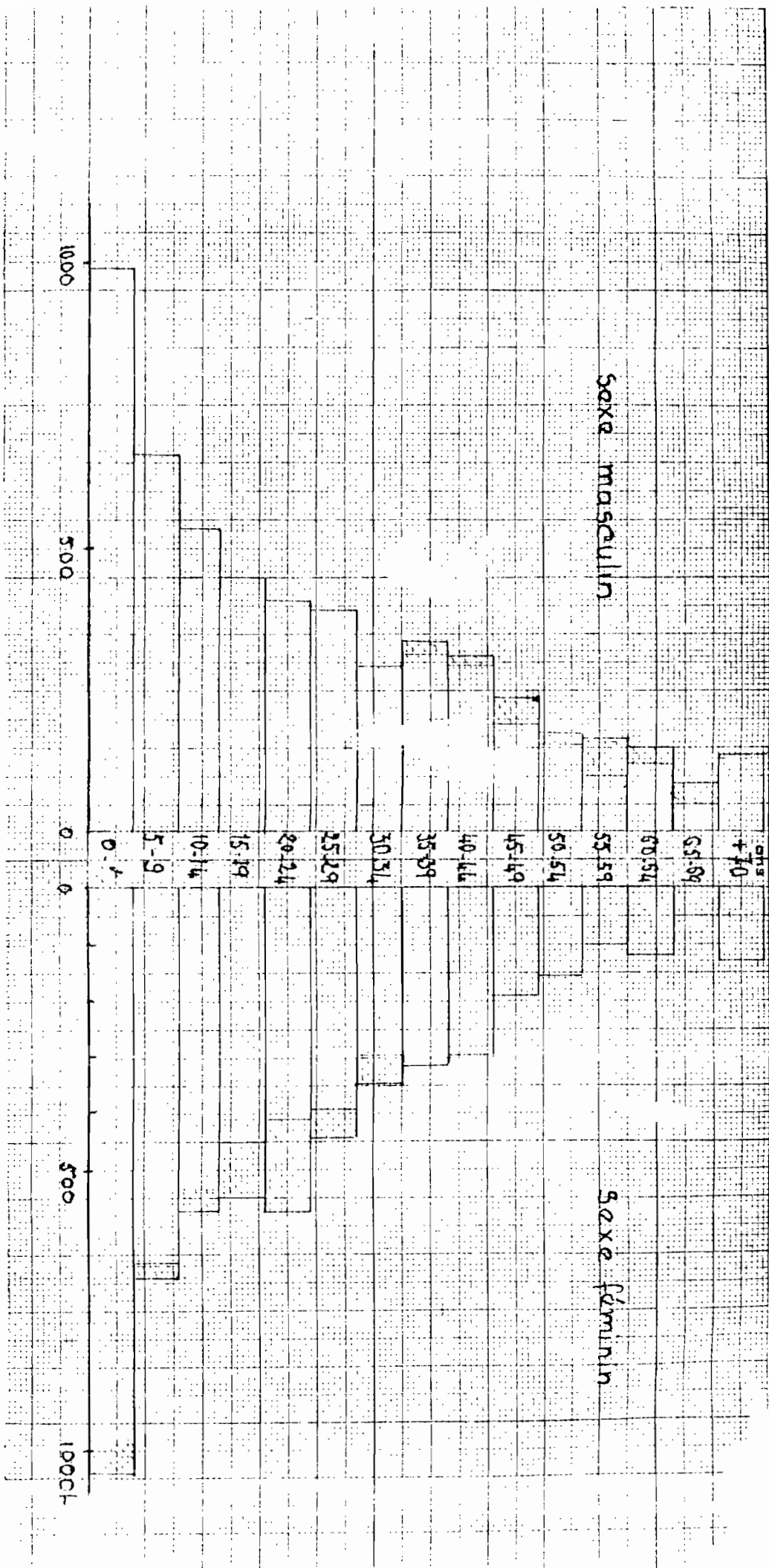
La pyramide des âges en 1976 corrobore cette thèse (cf figure 14). En effet, jusqu'à 30 ans, un sex-ratio favorable aux femmes s'observe. Il s'expliquerait d'abord par un taux de natalité féminine plus élevé et une tendance chez les jeunes actifs (15 à 25 ans) à aller chercher fortune ailleurs et surtout vers les grandes métropoles. Dans les tranches supérieures, les excédents masculins sur le sexe féminin attestent l'ampleur de l'immigration jusqu'aux années 40 pendant lesquelles l'escalé était doublée d'une fonction de production arachidière.

L'importance de la population sénile pourrait faire penser à priori à un relèvement de l'espérance de vie de la population de l'"escalé" et en particulier celle de la génération des immigrés 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 la gent féminine est enclin 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. Dans une enquête réalisée au niveau des chefs de ménages, la BCEOM avançait un taux de 70,1% à Koungheul en 1973 (10). Selon la même source, moins du 1/3 de population-cible était instruit soient 12,5% de scolarisés et 16,9% 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% (11). Par contre, à Kaffrine, 50,5% sont analphabètes, 37,6% scolarisés et 11% instruits dans l'enseignement coranique et arabe en 1987 (12).

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.



Fig. N° 14 : PYRAMIDE DES AGES DE LA POPULATION DE KAFFRINE EN 1976.



Source : B.N.R., Recensement de la population du SENEGAL de 1976. Résultats définitifs, DAKAR, 1982

Enfin, l'étude de l'évolution d'ensemble 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, si Malem Hodar est resté centre rural, de par ses activités Koungeul 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 de se hisser du niveau de centre semi-urbain à celui d'urbain. 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.

#### NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) En 1973 à Koungeul, la population était masculine à 50,8% selon BCEOM, Programme de logement pour six capitales régionales et pour 9 centres secondaires..., 1974, Paris, p 26.  
Mais à partir de 1976, le sex-ratio était partout à dominante féminine : 51,3%, 51,2% et 51,5% respectivement pour Koungeul, Kaffrine et Maka Yop. Statistiques tirés de BRK (d.s.), op. cit, s.d., BNR, Recensement 1976, 1982; Sous-préfecture de Koungeul, Recensement administratif, 1987.
- (2) Cf - CINAM/SERESA, Etude de la région arachidière, 1960, Dkr, tome 2 - CROS (C), op. cit, 1968, Dakar, pp 17-18.
- (3) 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.
- (4) D'après la douane de Koungeul, ils sont actifs tant dans le commerce que le passage de la frontière avec leurs troupeaux d'ânes et de chameaux.
- (5) Les statistiques de 1987 sont les résultats d'un sondage personnel effectué à Kaffrine et Août-Septembre 1987.
- (6) Le premier fut réalisé dans le cadre de l'Etude d'un programme de logement, op. cit., 1974 et quant au nôtre, s reporter à la méthodologie.
- (7) Selon DUBOIS (J.P.), les Sereer et la question des Terres Neuves au Sénégal in Cahier de l'ORSTOM, 1975, p 84, la productivité était en 1971/1972 de 1130 kg d'arachide/rura dans le Département de Kaffrine contre 650 en moyenne dans l'ensemble du bassin et seulement 350 dans la région de Fatick.

- (8) Cf DIALLO (I.), les migrations frontalières - Enquêtes en milieu rural Sénégalais (1970-1971), 1972, Dakar, p 100.
- (9) D'après la SOABI, la ville de Kaffrine, 1977 Paris, p 33. Sur les 456 fonctionnaires de Kaffrine les trois secteurs en employaient 254. Et à Kounghoul, selon les statistiques de BCEOM, ville de Kounghoul : monographie, 1974, Paris, p 60 et suivantes, sur les 122 fonctionnaires 79 d'entre eux étaient répartis entre ces trois secteurs.
- (10) BCEOM, op. cit, 1974, Paris, p 35.
- (11) Statistique fournie par la sous-préfecture de Kounghoul, 1987.
- (12) Ces chiffres sont tirés des résultats de notre enquête menée à Kaffrine en Août - Septembre 1987.

DEUXIEME PARTIE

LA MISE EN VALEUR DE L'ESPACE  
ENJEUX ET STRATEGIES  
SOCIO-ECONOMIQUES

## INTRODUCTION

-----

Les photographies aériennes récentes des "escales" ferroviaires (1) 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 Koungheul - 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 d'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 Koungheul 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 acteurs 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 mener une analyse sectorielle des aménagements, des stratégies et des conditions dans lesquelles s'inscrivent ces actions, tout au long des deux premiers chapitres. Dans le troisième, nous aborderons la question des divers équipements collectifs et leur capacité à couvrir les besoins de ses utilisateurs.

## NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

(1) Ce sont les photographies aériennes les plus récentes disponibles au niveau du Service Géographique National prises en 1978 et 1982 des localités de Kaffrine, Koungheul, Maka Yop et Malem Hodar.

CHAPITRE 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 sensibles à la dynamique des établissements humains. D'une part, il est, par son aptitude à assumer les 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

Le premier élément de différenciation est le site. Alors que les escales de Maka Yop et de Malem Hodar sont bâties sur un plateau de quelque 40 à 50 m d'altitude celles de Kaffrine et de Koungheul sont nichées dans les dépressions du Saloum et du Nianija bolong, 20 m plus bas (1).

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 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 batisses 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 sensibles à la dynamique des établissements humains. D'une part, il est, par son aptitude à assumer les 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

Le premier élément de différenciation est le site. Alors que les escales de Maka Yop et de Malem Hodar sont bâties sur un plateau de quelque 40 à 50 m d'altitude celles de Kaffrine et de Koungheul sont nichées dans les dépressions du Saloum et du Nianija bolong, 20 m plus bas (1).

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 réalisés. Jouxant l'emprise de la gare - selon les cas au Sud ou au Nord -, il s'inscrit dans un schéma de lotissement classique : un plan quadrillé de rues larges de 20 m délimitant des lots de 50 m x 50 m autour d'une place du marché de 260 m x 120 m (cf fig. n°15,16, 19 et 20).

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 lieu (2). L'impatience du 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, seuls 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. Ces derniers s'imposeront d'ailleurs en nombre grâce à leur sens des affaires très rapidement. D'après l'administration coloniale du cercle, ils étaient 90 spécialisés dans "le petit commerce" de détail à Kaffrine et Malem en fin 1911. En 1913, 70 d'entre eux avaient adjoint à leur activité les opérations de traite des arachides (3). Mais ils n'intégreront véritablement le circuit qu'avec la 1ère 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 c'est-à-dire la capture - 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 Gambie (4).

Le contenu physique prendra forme à partir de 1914 : en trois ans l'ensemble des opérations - procédures administratives et aménagement des sites - étaient réalisés. Jouxant l'emprise de la gare - selon les cas au Sud ou au Nord -, il s'inscrit dans un schéma de lotissement classique : un plan quadrillé de rues larges de 20 m délimitant des lots de 50 m x 50 m autour d'une place du marché de 260 m x 120 m (cf fig. n°15,16, 19 et 20).

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 lieu (2). L'impatience du 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, seuls 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. Ces derniers s'imposèrent d'ailleurs en nombre grâce à leur sens des affaires très rapidement. D'après l'administration coloniale du cercle, ils étaient 90 spécialisés dans "le petit commerce" de détail à Kaffrine et Malem en fin 1911. En 1913, 70 d'entre eux avaient adjoint à leur activité les opérations de traite des arachides (3). Mais ils n'intégreront véritablement le circuit qu'avec la 1ère 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 c'est-à-dire la capture - via le port de Kaolack - des flux d'échanges commerciaux entre les Cantons orientaux du cercle et les "escales" fluviales anglaises de Balingo, Kaur, Pantiang et Niani-bantang sur la Gambie (4).

L'intention d'investir cette nouvelle aire économique avouée par la mobilisation de la guerre 1914-1918, allait être réalisée à partir des "années 20" dans le contexte favorable de l'implantation 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 Koungheul (5).

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 se substitueront au chef-lieu du Cercle comme centres de déploiement d'opération de traite jusque dans les villages de production les plus reculés grâce au camion. 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 en général économiques à l'échelle de la colonie par les activités connexes générées. En conséquence, les rapports de forces 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 indigènes (6). 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 actuelles et activités économiques

L'enjeu commercial entretiendra cette image des escales des "années 30" jusqu'à la fin de la décennie 50. 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 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 la fin d'une époque de la vie des escales.



Escale de Kaffrine : Une rue du marché



Escale de Kaffrine : La rue principale vue du carrefour avec la R.N.1.

Des deux premières, l'état des lieux comparé permet de déceler l'ascendant de Koungeul sur Kaffrine. D'abord physiquement l'escale de Koungeul est moins affectée que celle de Kaffrine par la dégradation du fait de la rénovation de la plus grande partie du bâti. Dans la seconde, la moitié du bâti originel est en ruine ou à usage d'habitations et de bureaux.

Ensuite, l'aire consacrée aux activités économiques tout comme la gamme est plus vaste à Koungeul. Dans l'escale de celle-ci, les activités qui englobent 16 commerces de gros, le transport, l'exploitation forestière, la réparation automobile occupent le bâti sur deux rues ceinturant la place du marché. Dans la seconde, les activités majeures constituées par 8 commerces, dont une succursale de la SONADIS, une pharmacie, une salle de cinéma, une boulangerie, sont concentrées en auréole au marché. Quatre stations d'essence dans chaque escale dont deux sur la Route Nationale n° 1 à Kaffrine complètent l'activité économique.

Enfin les marchés quotidiens, sièges pour l'essentiel des activités - informelles le petit commerce de détail, artisanat de service et restauration - génèrent une animation comparable tant au niveau de la fréquentation de la clientèle qu'à celui de l'étalage. En effet, Koungeul compense son handicap démographique par la population polarisée des villages environnants. Par contre si des 160 états quotidiens, seuls 30 à 40 paient la taxe journalière à la municipalité de Kaffrine, 120 à 200 à Koungeul procurent à la Communauté Rurale 60 000 à 80 000 F CFA de recettes mensuelles (7). Et en plus, la commune rencontre des difficultés non seulement dans la collecte de la taxe mais surtout dans la gestion non maîtrisée des fonds générés et dans l'achèvement des travaux de réaménagement du marché (8).

La dynamique économique affichée par l'escale de Koungeul tient à deux facteurs. D'une part, de nouveaux créneaux ont été explorés. Le secteur du transport de marchandises diverses (charbon de bois, bois de chauffe, marchandises générales, matériaux de construction...) dispose d'un parc de 34 camions de 10 à 30 tonnes appartenant à 13 transporteurs dont deux commerçants. L'exploitation forestière assure le frêt dans le sens Koungeul - Dakar. Cette activité est surtout l'affaire des héritiers des grands traitants indigènes de la période coloniale dont l'actuel président de la Fédération Nationale des Coopératives des Exploitants Forestiers du Sénégal. D'autre part, la proximité de la frontière de la Gambie 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 est favorisée par les taux des droits de douanes, l'appartenance de la Gambie à la zone sterling, la franchise du port de Banjul et le renchérissement des prix des produits en provenance de Dakar par le coût du frêt, la libéralisation des prix au début des "années 80", la paupérisation du monde rural, etc... Elle porte sur les allumettes, la cola, le savon, le tabac, les médicaments, les textiles et denrées de première nécessité. Une étude parue dans "Marchés Tropicaux et Méditerranéens" démontre l'implication du négoce gambien dans le processus (9).

Mais l'état des relations actuelles du Sénégal avec la Mauritanie et la Gambie a freiné l'évolution du phénomène avec le départ des passeurs mauritaniens et le renforcement du contrôle douanier sénégalais. Ainsi à Kounghoul, 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 les produits comme le sucre et la tomate.

En définitive, 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.

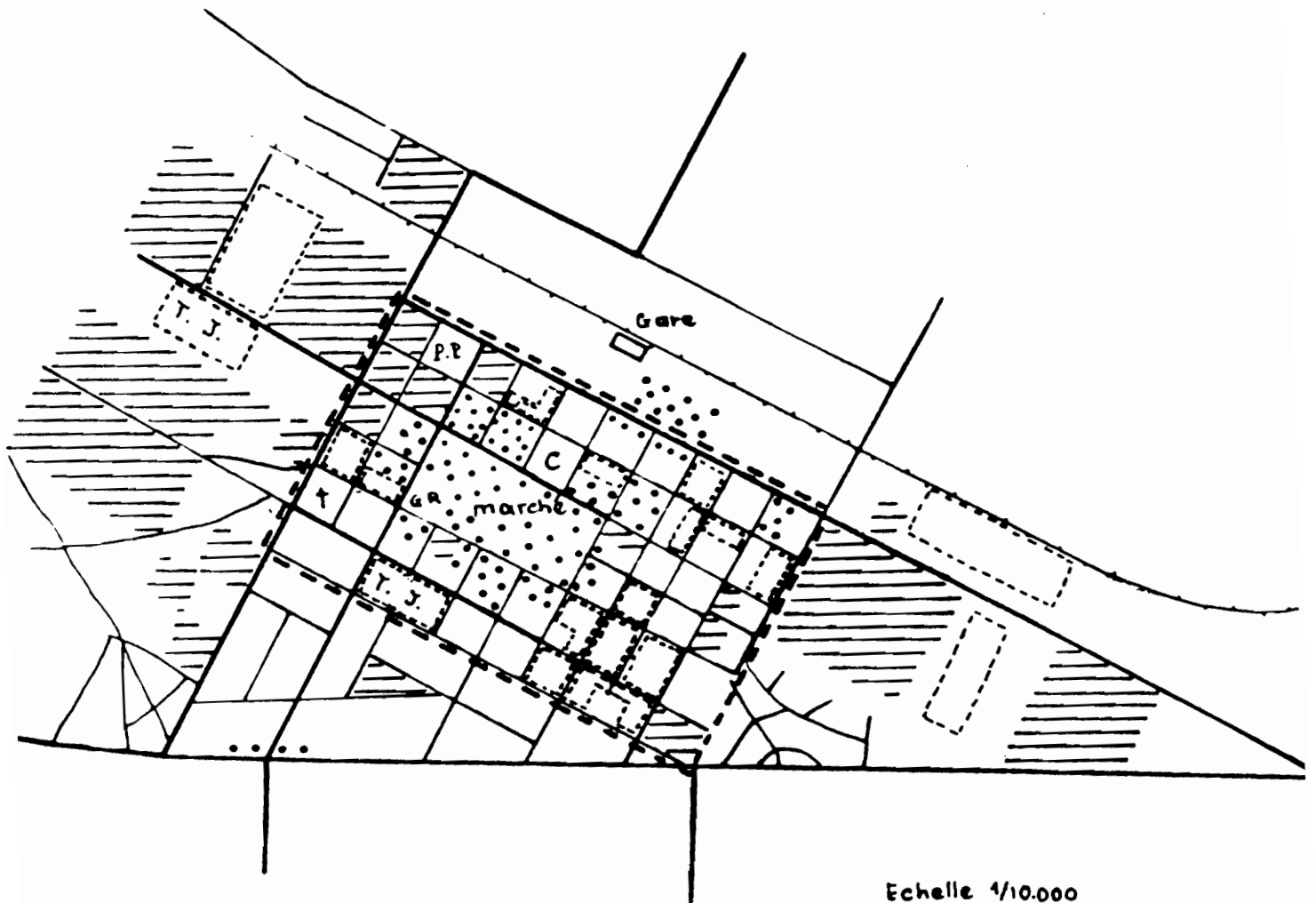
De celle originelle de Malem Hodar, il ne subsiste qu'une rue commerçante longeant une place du marché aux dimensions réduites. Une vingtaine d'étals, 5 commerces de demi-gros et de détail logés dans des bâtiments coloniaux rénovés et une dizaine d'échoppes d'artisans de service assurent l'animation 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 : pas de marché quotidien, celui hebdomadaire sans envergure, la coopérative supprimée en 1986, le magasin d'une capacité de stockage de 1000 tonnes abandonné. Et 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 sous-préfecture avec l'érection de Kounghoul en commune (10).

### 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.

# FIGURE N°15 - KAFFRINE : L'ESCALE ET SES EXTENSIONS



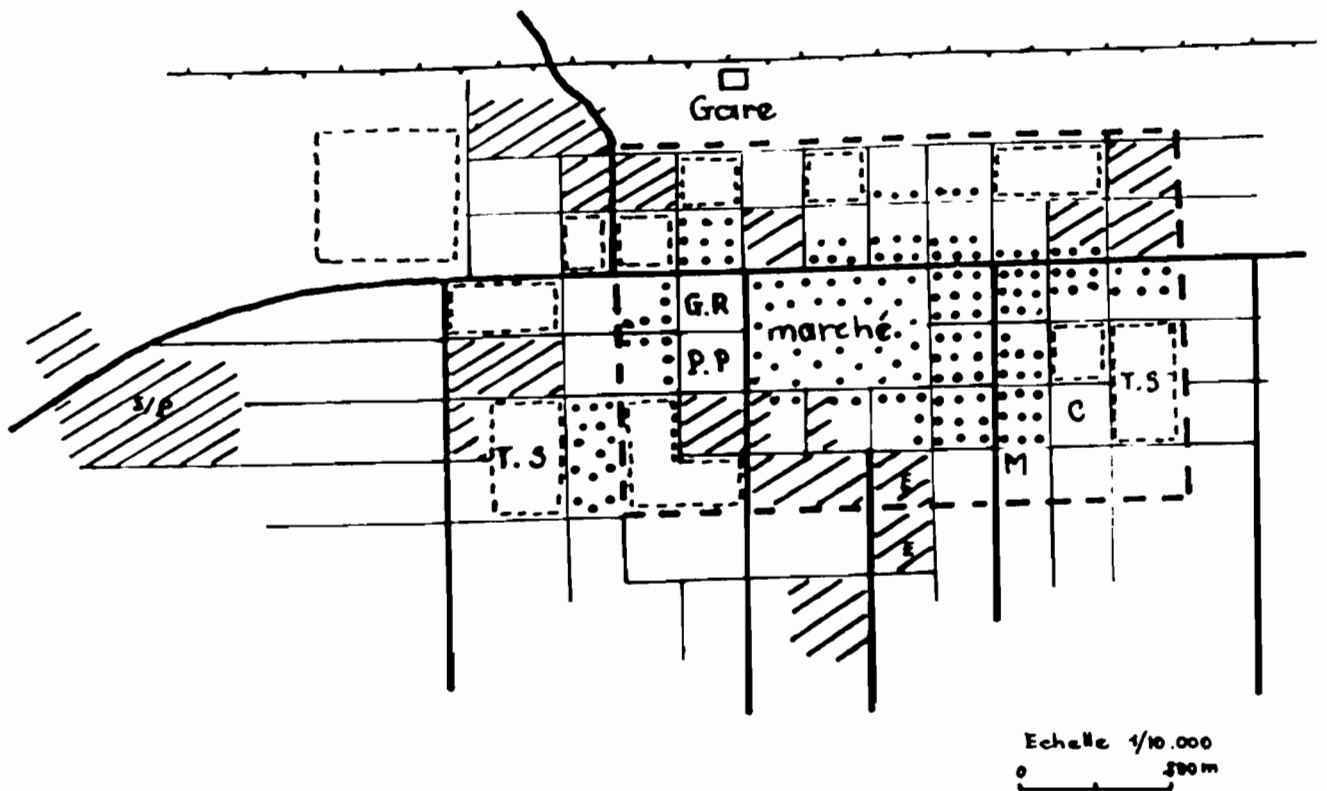
Echelle 1/10.000

500m

- /// Service public
- Commerce et artisanat
- - - bâtiment et terrain désaffectés
- - - limites de l'escale de 1912
- † mission catholique
- C Cinéma
- M.R. gare routière
- T.J. terrain de jeux

(Elaboration personnelle à partir de la photographie aérienne de 1978 et des enquêtes et visites de terrain en 1987.)

# FIGURE N°16 - KOUNGHEUL : L'ESCALE ET SES EXTENSIONS



- /// Service public
- Commerce et artisanat
- - - terrain et bâtiment désaffectés
- C Cinéma
- E école
- GR gare routière
- M mosquée
- P.P. place publique
- S/P sous-préfecture
- T.S. terrain de jeux
- - - limites de l'escale en 1912
- Rue principale
- autre rue

Elaboration personnelle à partir de la photographie aérienne de 1912 et des enquêtes et visites de terrain en 1988



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 le chef-lieu de la Subdivision du Saloum oriental, 6 à Malem Hodar et Kougheul 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, 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 tels 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 pour satisfaire les besoins en agents de l'administration territoriale et des structures de gestion et d'encadrement du monde rural tels l'OCA, le CRAD, les services de l'élevage, de l'agriculture, des eaux et forêts, CER, etc... 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 Kougheul 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 Kougheul 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 géo-politique, desserte routière) qu'à une dynamique interne. Ensuite, moins qu'une reconversion, il s'agirait d'une substitution qui, du reste, ne parvient pas encore à rehisser les Escales à leur niveau de vitalité de la période coloniale. Pour preuves dans chacune d'elles, les locaux logeant naguère les activités annexes à la spéculation arachidière tels 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 patissent 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.

#### NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) Cf BCEOM, ville de Koungheul : monographie, 1974, p 29 et SOABI, Kaffrine : monographie, 1977, p 9.
- (2) Les rapports du Commandant de Cercle du Sine-Saloum au Lieutenant - Gouverneur du Sénégal de 1912 et 1913 témoignent de l'escalade 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 20-9-13 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; n° 1195 du 25-2-1914 à Koungheul; n° 1692 du 17-11-1914 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 1916, hormis la résidence du chef de canton à Kaffrine, tous les lots étaient attribués à des commerçants : 1 libano-syrien et Maurel et Prom à Malem, le même libano-syrien à Maka Yop et 4 traitants indigènes à Kougheul.

- (3) Chiffres tirés de Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble, Décembre 1913.
- (4) Cf à ce sujet Cercle du Sine-Saloum, Rapport économique, 1er et 2ème semestres 1899; Rapport mensuel d'ensemble, Août 1911 et Rapport mensuel d'ensemble, Janvier 1912.
- (5) Cf notamment l'Arrêté n° 352 du 12-02-1924, J.O. Sénégal, 1924, pp 162-172.
- (6) La mise à prix de 500 F, 400 F et 350 F le lot, fonction de la distance par rapport à la gare et au marché et fixée par les autorités traduisait l'importance des deux structures. Chiffres tirés de l'Avis de vente par adjudication de terrains domaniaux parus dans le J.O. Sénégal 1912, pp 909-910 et 916.
- (7) Chiffres recueillis auprès du secrétaire municipal de Kaffrine et de la sous-préfecture de Kougheul.
- (8) Cette opération (actuellement bloquée faute de crédits ?) coûterait à la municipalité 300 000 FCFA de location mensuelle d'une partie de l'emprise de la gare où est installé le marché provisoire.  
En plus l'insalubrité des lieux risquerait d'en majorer le coût à cause des dangers sanitaires encourus par les populations.
- (9) L'étude est contenue dans l'article anonyme intitulé " La contrebande à la frontière de la Gambie représente un danger réel pour l'essor des jeunes industries dakaroises" in Marchés Tropicaux et Méditerranéens n° 747 du 4 Mars 1960, p 596.  
Selon l'article la Gambie importait en 1960, 3356 caisses de boîtes d'allumettes alors que le Nigéria 120 fois plus peuplé n'en importait que 1 200 soit près du 1/3. Plus encore pour consommation une moyenne annuelle par personne estimée à 5 à 6 boîtes, la Gambie n'aurait réellement besoin que de 200 à 240 caisses soit moins du 1/10 (7,15%)!

**CHAPITRE II**  
=====

**ESPACE, HABITAT ET  
INFRASTRUCTURES**

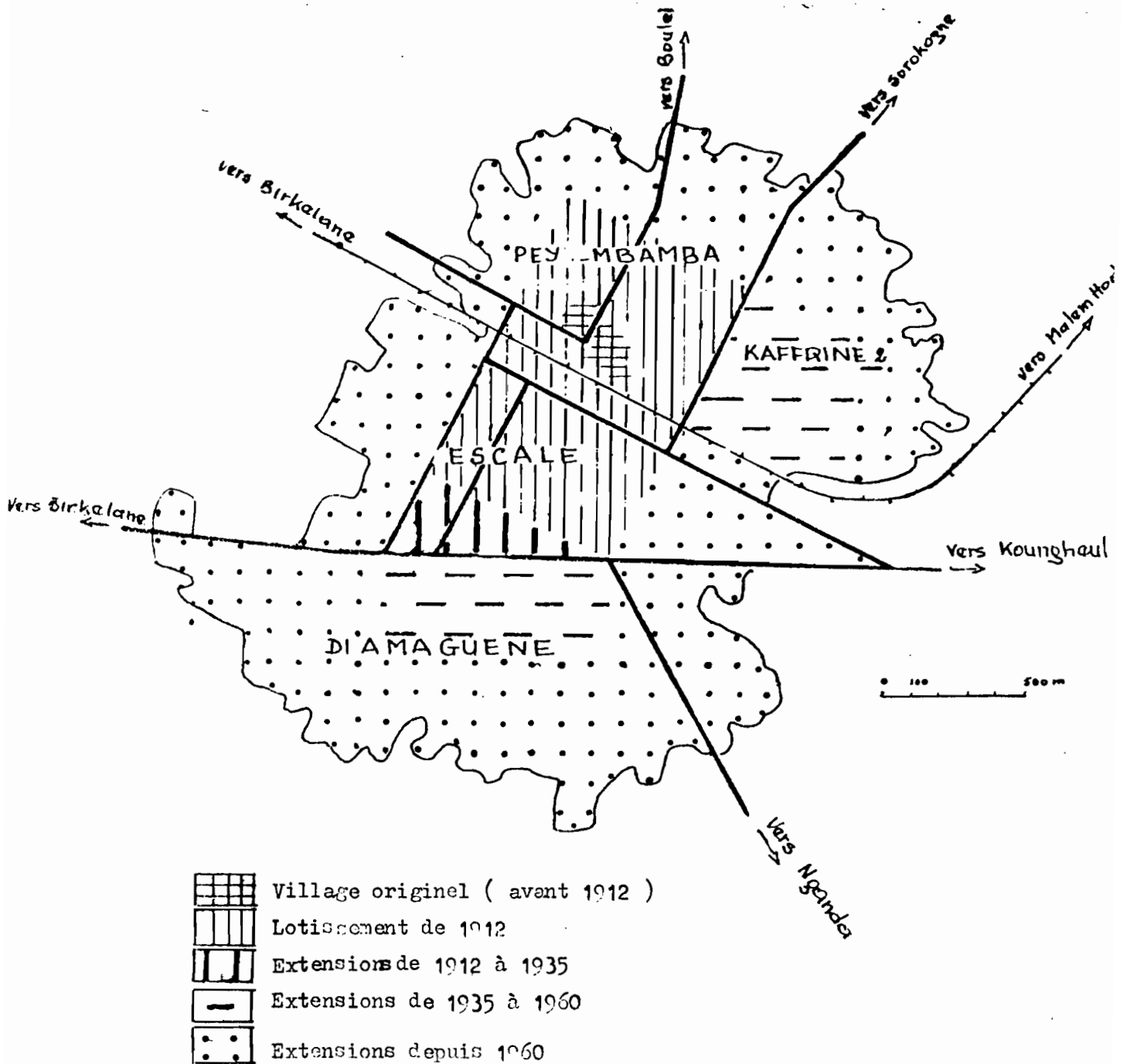
A première vue, le même nivellement dans l'aménagement et le dynamisme des Escalles s'observe dans l'organisation spatiale et la qualité physique de l'habitat des localités. Ce parallélisme s'affirme aussi dans la dualité des types paysagiques. En effet, si Koungheul se rapproche de Kaffrine par son 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 Koungheul 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 quelque 380 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 quelque 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.

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 50, 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 1600 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 1978, 1985, 1986 et 1987 (cf fig n°17).

A la différence de Kaffrine, Koungheul 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 Kanantung 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. A la fin des années 50, l'extension sera réorientée au Sud de l'Escale par les autorités administratives.

A NOS JOURS

( Elaboration personnelle à partir de la photo aérienne de kaffrine de 1978 et des enquêtes et visites de terrain en 1987 )

En effet, en 1958, le chef de canton de l'époque y procéda à une distribution de lots pour satisfaire la demande des immigrants. Le nouveau quartier fut baptisé Maali, certainement en raison de la forte présence des 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 manoeuvres temporaires de l'entretien de la voie ferrée s'installent au Nord de la gare d'où le nom évocateur de Campement. 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 le village de Bamba Modou Coura. Ces occupations anarchiques qui constituent 47,2% de l'aire de l'espace bâti posent l'urgence d'une opération d'aménagement et de restructuration. Celle-ci est d'autant plus nécessaire que l'extension est située dans la zone inondable (cf fig n° 18).

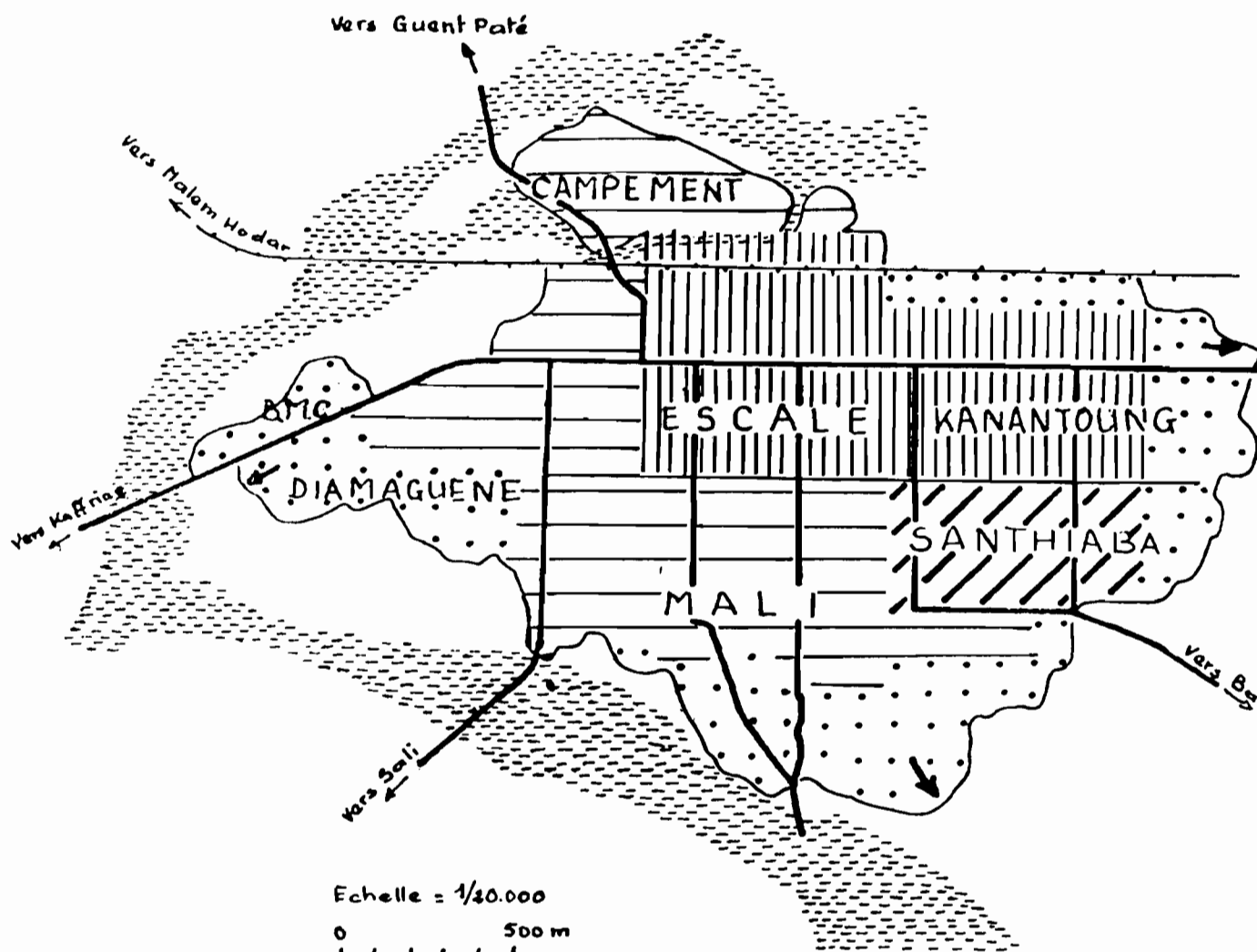
En somme, si dans toutes les deux localités le retard de l'aménagement sur l'occupation de l'espace est patent à Kounghoul, il s'y ajoute la question de l'insalubrité. Toutefois, cette dernière n'est en rien comparable à Malem Hodar encore moins à Maka Yop.

Malem Hodar se présente sous une forme grossièrement trapézoïdale de 43,3 ha. Au lotissement initial - d'ailleurs le seul réalisé à ce jour - sont venues s'ajouter les excroissances au Nord de l'Éscale. A l'Est du noyau indigène de Guinaw-rail, s'étend le quartier de l'administration territoriale de l'Arrondissement. La discontinuité de l'habitat s'explique d'une part par l'abandon d'une partie de l'Éscale et d'autre part par la création de nouvelles installations - les "Santh" - dans un rayon d'un kilomètre avec, au Nord, Tawa Keur El Hadj, au Sud-Est, Imminidiw des Ndawkunda et au Sud-Ouest, Taïba de la famille maraboutique peul des Kâ (cf fig n° 19).

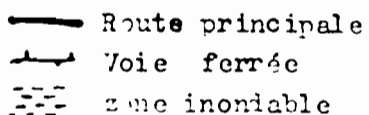
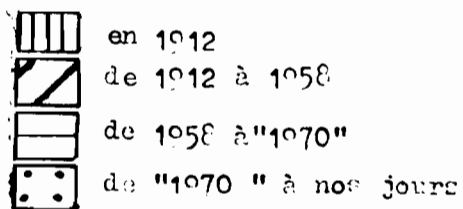
Plus que discontinu, l'habitat à Maka Yop est caractérisé par la dispersion sur une aire de 33 ha environ. Le noyau est constitué de part et d'autre de la voie ferrée par les quartiers Guinaw-rail - "Derrière la Voie ferrée" - Nord et Sud. Tout autour, dans un espace aussi vaste, s'éparpillent les nouvelles installations d'immigrants ruraux ou des démembrements familiaux. Sans ligne directrice les installations se font au gré des affinités et commodités particulières (cf fig n°20). Cependant, à Malem Hodar, l'alignement par rapport aux axes de lotissement colonial donne une certaine cohérence aux différents agrégats.

En définitive, le degré d'aménagement dépend dans les escales du bassin arachidier oriental d'abord du poids administratif ensuite seulement des critères de dynamisme économique et 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 stratégies de la mise en valeur immobilière. Dès lors, Kaffrine, du point de vue physique, peut apparaître comme le modèle d'une "escal accomplie".

FIG N° 18 / KOUNGNEUL : EVOLUTION SPATIALE DE  
1912 A NOS JOURS



Aire d'extension



(Elaboration personnelle à partir de la photo aérienne de Koungneul de 1962 et les enquêtes et visites de terrain en 1968).



FIG N°19 / MALEM HODOR EVOLUTION DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE DE 1912 A NOS JOURS.

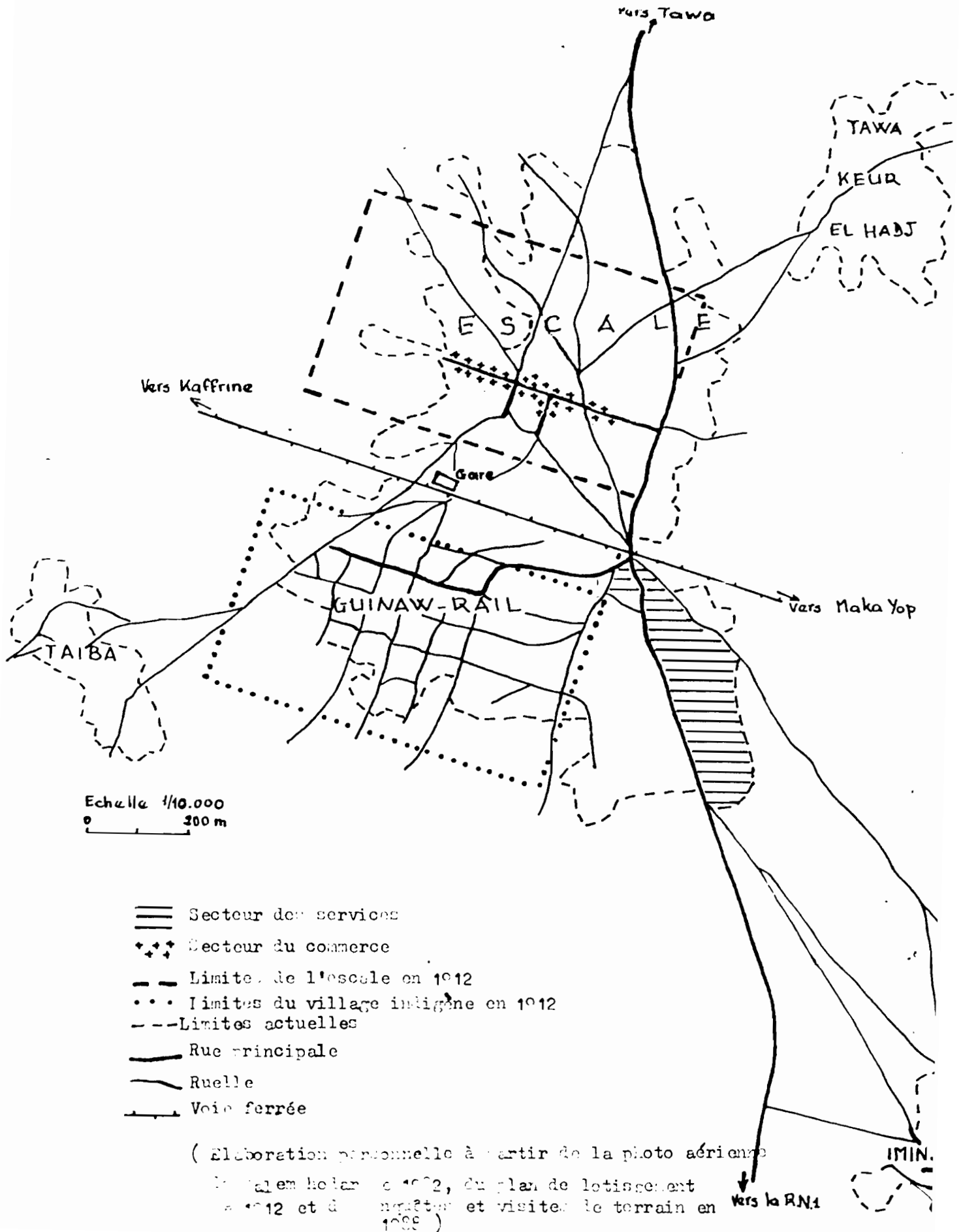
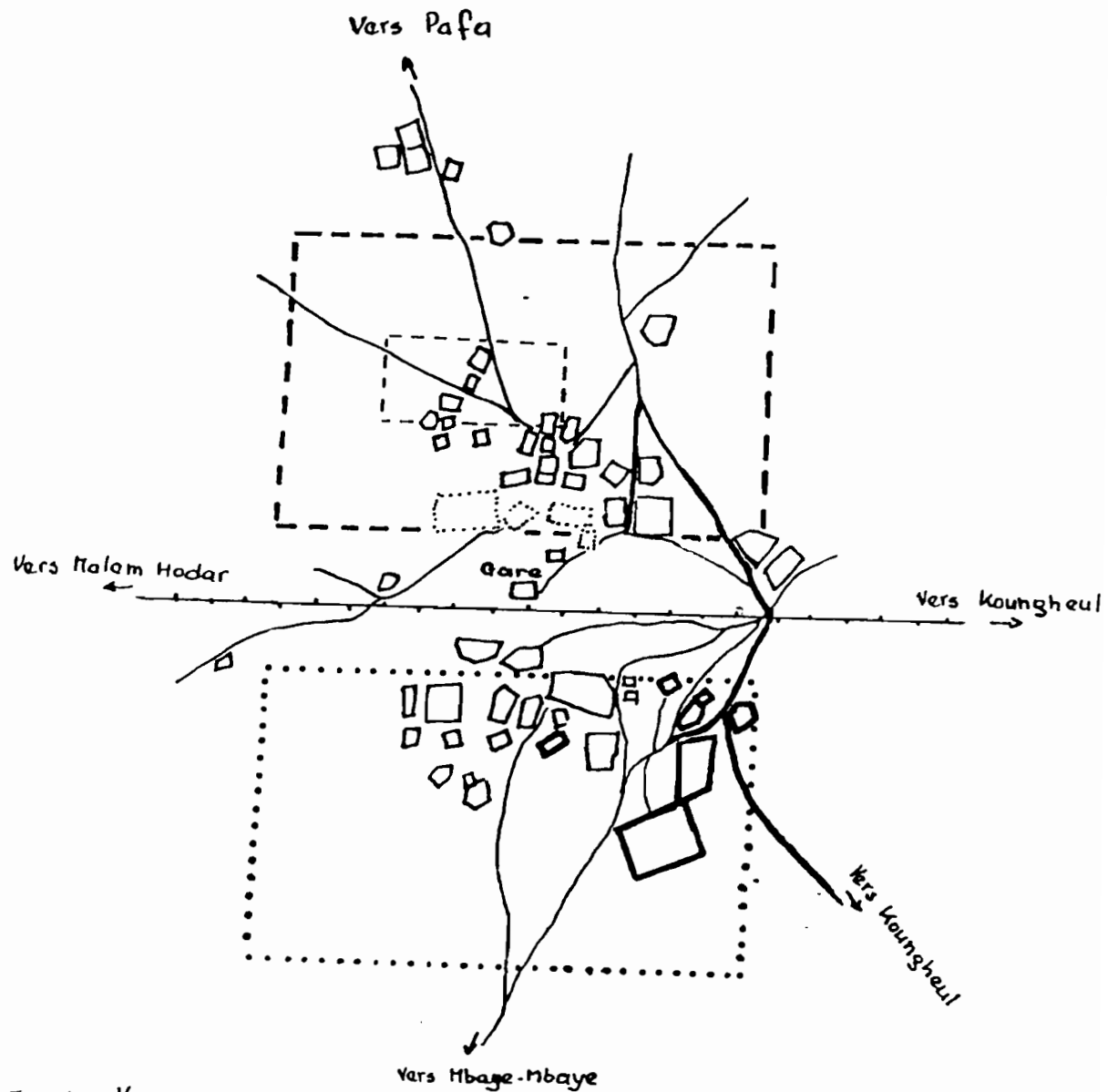











FIG N° 20. MAKA TOP : EVOLUTION DE L'OCCUPATION DE  
L'ESPACE DE 1912 A NOS JOURS.



Echelle: 1/10.000  
0 200 m

-  Service public
-  Habitation
-  Bâtimens désaffectés
-  Limites de l'urbaine en 1912
-  Limites de "village indigène" en 1912
-  Limites du marché en 1912
-  Rue principale
-  Ruelle
-  Voie ferrée

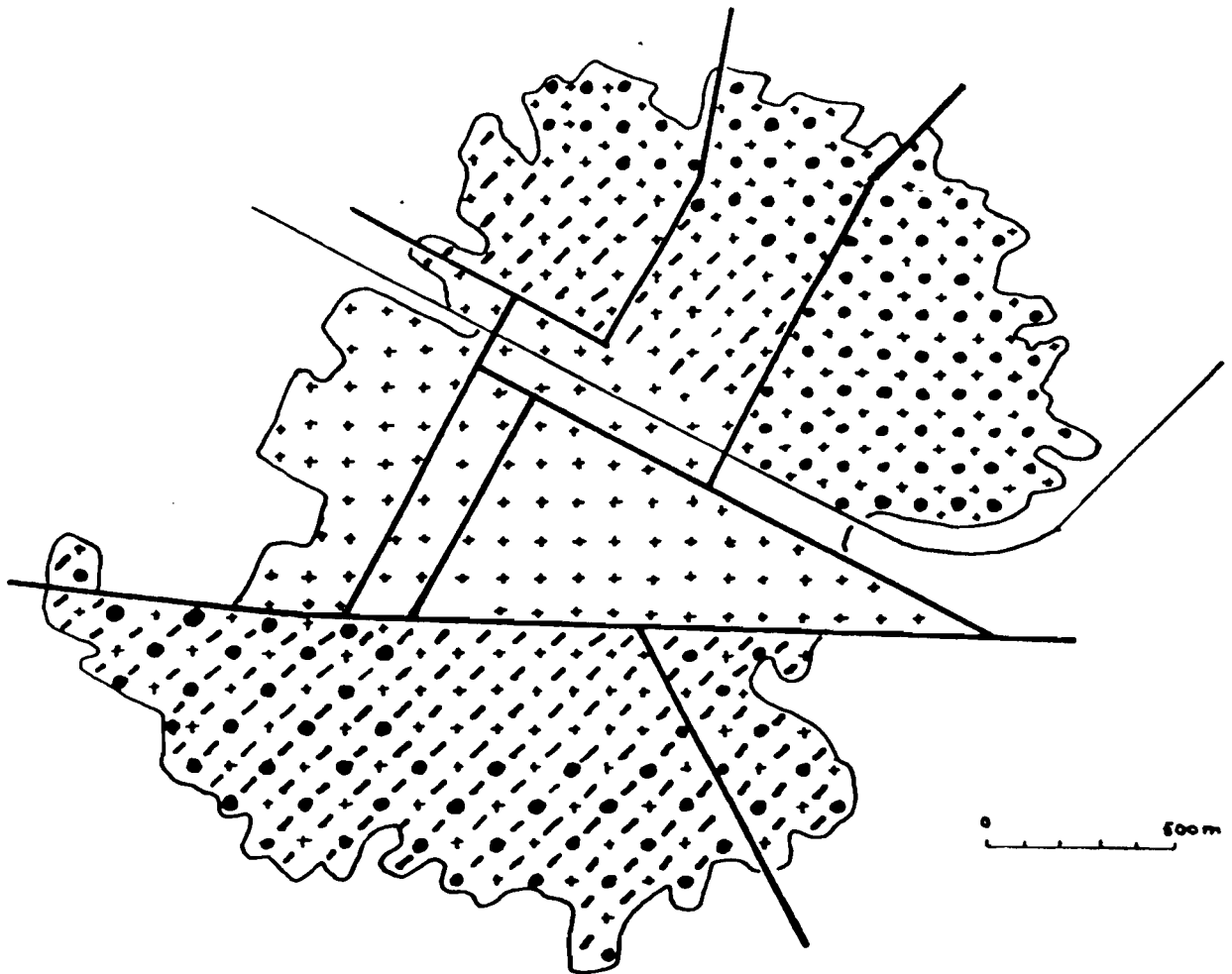
(Elaboration personnelle à partir de la photo aérienne de 1982, du plan de lotissement de 1912 et des enquêtes et visites de terrain en 1988.)-

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




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 pour les distinguer des deux aires d'extensions post-coloniales que sont au Sud Diamaguène II et au nord et nord-est, Pey-Mbamba II et Kaffrine II (cf n° 21). Les figures et statistiques du présent chapitre sont les résultats de l'exploitation des sondages et enquêtes réalisés en 1987.

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 30% des actuels propriétaires ont acquis leurs terrains 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 désaffectés (1). 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 1960-1970.

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 alors le bâti devient 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.

FIG N° 21 / KAFFRINE : TYPES DE BATI

Bâti en ...

- |   |                    |
|---|--------------------|
|  | Dur                |
|  | Banco              |
|  | Matériaux végétaux |

( Elaboration personnelle à partir de la photo aérienne de Kaffrine de 1978 et des enquêtes et visites de terrain 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, la communauté 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 du type occidental semble avoir influé sur les comportements socio-culturels 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 du type inter-ethnique. 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 le second secteur 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 Peybamba 1 et Diamaguène 1. Le banco y 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 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 au banco se poursuit de nos jours. 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.

D'abord, Pey-Mbamba est situé sur un titre foncier de l'époque coloniale alors que Diamaguène I relève du domaine public. 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 usufructiers 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 différents selon les spécificités socio-économiques et culturelles propres à chaque entité.

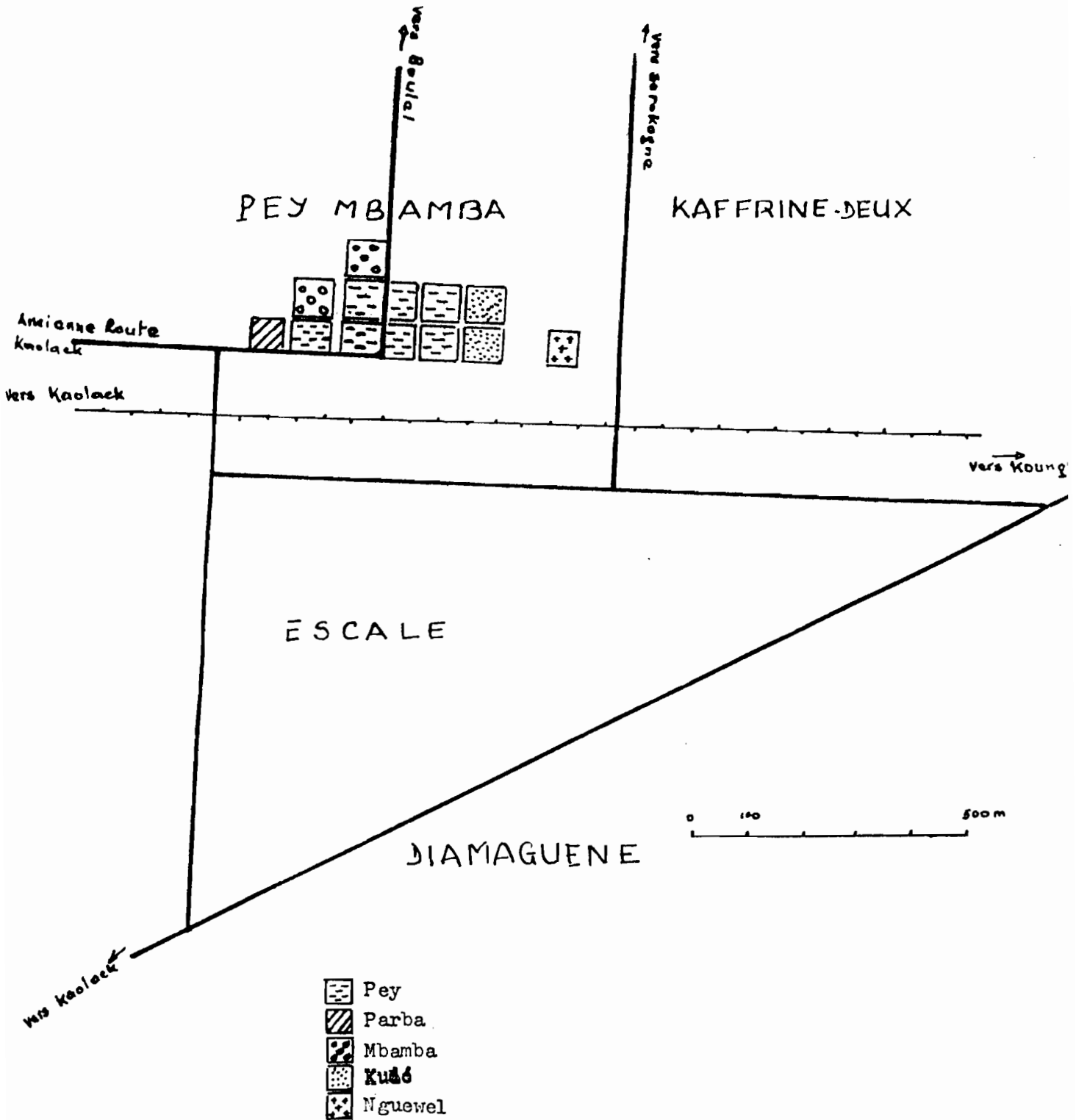
D'abord Pey-Mbamba I, tout au moins le noyau originel du peuplement indigène - il fut occupé un quart de siècle avant Diamaguène - se singularise par une distribution socio-spatiale encore tributaire des normes socio-culturelles traditionnelles (cf fig n°22). La parcelle que partagent au moins 4 ménages de 11 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 de héritiers du Belep (le roi), le Farba, celle des héritiers de Farba (chef de village), Ngayène celles des cousins utérins de Belep qui forment le Pey, ensuite Cimaleen, celles des héritiers du chambellan, Mbamba, celles des Ndary, descendants du bouffon du roi, Kuude et Nguewel, concessions des légataires de cordonniers et griots... etc. Cette survivance sociale est pérennisée par la forte prédominance des chefs de ménage natifs qui représentent les 75%. L'attachement aux valeurs traditionnelles dans le noyau est d'autant plus évident que dans l'ensemble du quartier la moyenne s'établit à 2 ménages de 7 membres par parcelle. Par contre à Diamaguène I avec ses 40% de chefs de ménage natifs, la moyenne d'un ménage de 6 membres par parcelle 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 50% de polygames à Pey-Mbamba I à Diamaguène I, 40% d'entre eux sont des célibataires ou mariés vivant seuls bien que parmi les 60% de mariés il y ait deux fois plus de polygames que de monogames.

Ensuite, si à Pey-Mbamba I, le travail de la terre demeure la première activité économique - il occupe 57,1% de chefs de ménage - à Diamaguène I la majorité de la population active est salariée de l'Etat (40%) ou du secteur privé (20%). Les membres des professions libérales et les commerçants respectivement 14,3% et 20%, complètent la population réellement active. Autour de celle-ci gravite une importante frange de sans-professions vivant de débrouillardise et de la solidarité communautaire : 28,5% 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 du bâti qui n'a pas encore 40 ans d'âge.

Le troisième secteur regroupe les extensions de Diamaguène I à savoir les quartiers récents de Diamaguène-Ouest, Diamaguène-Ndiobène à l'Est et Diamaguène-Médine au Sud. Il est caractérisé par un amalgame des constructions en dur, en banco et en matériaux végétaux représentant respectivement 48,2%, 22,2% et 29,6% du bâti. 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 et 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.

FIG N° 23/ KAFFRINE : L'ORGANISATION SOCIO-SPATIALE DANS LE VIEUX QUARTIER DE PEY-MBAMBA



(Elaboration personnelle à partir d'enquêtes sur le terrain en décembre 1987 et de la photo aérienne de Kaffrine de 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 et 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 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 procédé (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 physiques. 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 80% 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 tenacité des valeurs socio-culturelles face aux nécessités d'intégration de ces néo-citadins. Celles-ci apparaissent dans l'individualisation du ménage - 6 pour 5 parcelles -, et dans l'allègement de la structure familiale avec en moyenne 5 membres, la plus petite taille encore enregistrée.

Le dernier secteur 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 le composent à savoir Pey-Mbamba-Extension et Kaffrine II. Le paysage détone de l'ensemble par le contraste entre ses deux types de bâti en dur et 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 secteurs celui-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 I 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 main mise 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 sont des héritiers 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 - ont racheté leur lot des attributaires ou héritiers (3). 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.

La répartition socio-professionnelle y est dominée par l'agriculture qui emploie pratiquement la moitié des actifs et le 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 socio-culturelles. Si tous les chefs de ménages ont été mariés, ceux vivant avec leurs conjoints ne sont plus que 91,6% dont plus d'un quart de polygames à Pey-Mbamba et seulement les 2/3 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 divorcés et veufs, près de 10% à Pey-Mbamba et de 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 marchand regroupant les secteurs de l'Escale et Diamaguène I et II, une de valeur socio-culturelle coïncidant au secteur de Pey-Mbamba et enfin une de valeur sociale de survie englobant le dernier secteur.

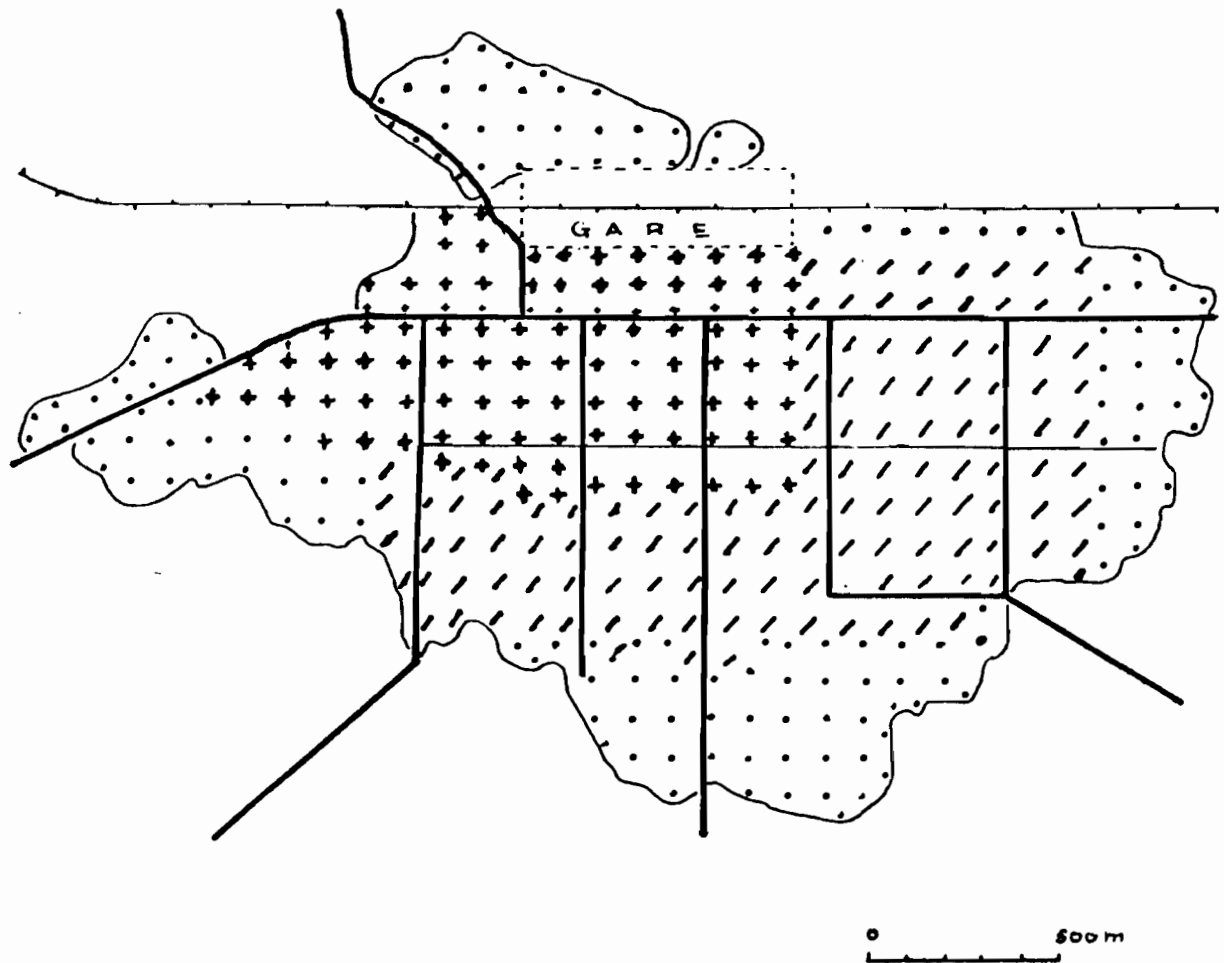
### 3.- L'habitat à Koungheul, Malem Hodar et Maka Yop : un paysage à la mesure du dynamisme socio-économique

Une étude comparative de l'habitat sur la base du schém d'ensemble de Kaffrine permettrait de mieux saisir l'ampleur de écarts d'évolution. En effet, Koungheul par son paysage s rapproche de Kaffrine plus que Malem Hodar et Maka Yop. Cependant certains aspects du bâti présentent des disparités notable (cf fig n° 23). Ainsi, le caractère commun qui distingue Koungheu et Kaffrine des deux derniers est la proportion du taux d matériaux végétaux inférieur au 1/5 soit 38,5% à Kaffrine et 37,6 à Koungheul (4).

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

Bien que d'un emploi plus moderne ce matériau compos à 53,6% le bâti à Koungheul soit 4 fois plus qu'à Kaffrine. Cett forte proportion est liée aux dimensions de son secteu d'implantation qui englobe les quartiers indigènes coloniau de Kanantoung, le village originel, Koungheul-South la premièr aire d'extension et Maali né seulement à la fin des années 195 soient les 2/3 de la superficie de la localité. Les construction datent de la période 1945/1960 essentiellement durant laquell le mode le plus répandu dans le milieu indigène étai l'utilisation du banco nu ou, à la limite pour les aisés, endui de ciment avec une toiture en tôle ondulée. Dans ce secteur le bâti en dur infime, clairsemé et récent est à l'apanage de privilégiés. Celui-ci ne représente d'ailleurs que 8,8% d l'ensemble de la localité. Il reste localisé dans les limites d l'ancienne Escal pour l'essentiel. C'est les vestiges du bât colonial restauré identifiable par les toits et tuile et le constructions nouvelles recouvertes en tôle et fibro-ciment.

A Malem Hodar et Maka Yop, ce bâti serait propre a nouveau secteur administratif et aux habitations de quelque notables si dans le premier une certaine partie de l'Escal n'avait pas été restaurée. Cette proportion de l'habitat en dur e sa localisation comparée aux 45,8% de Kaffrine montrent une foi de plus le rôle moteur du poids administratif dans la valeu immobilière. Cependant, la vitalité économique fait la différenc entre les autres localités.

FIG N° 23 / KOUNGHEUL : TYPES DE BATI

## Bâtiment

- |   |                    |
|---|--------------------|
| + | Dur                |
| / | Banco              |
| . | Matériaux végétaux |

( Elaboration personnelle à la partir de la photo aérienne de Kounghoul de 1982 et visites sur le terrain en 1987 ).-

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 artisans du secteur informel; à Koungheul des manoeuvres, 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 sont installés à la fin des années 1960 suite au malaise dans le bassin arachidier.

Ce contexte de crise a présidé à de nouveaux comportements socio-culturels de survie. A Koungheul plus du 1/3 des ménages ont moins de 5 membres alors que moins du 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 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 sur ce chapitre, 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.

#### NOTES ET RENVOIS BIBLIOGRAPHIQUES

=====

(1) D'après le délégué de quartier de l'Escale.

(2) Une parcelle nue de 25 x 30 était proposée à 30 000 FCFA en 1978 mais en 1985 elle était rachetée, déjà bâtie, à seulement 150 000 F CFA. (Renseignements tirés de l'enquête). Bien que les lots soient obtenus gratuitement ou contre paiement de 5 000 F en frais d'enregistrement, ils n'avaient pas de grande valeur spéculative à cause du défaut d'équipements sociaux et relatifs éloignement du centre.

- (3) D'après les données fournies par l'enquête le prix d'achat variait entre 10.000 F le lot de 25 x 30 en 1967 à 25 000 F CFA en 1987.
- (4) Les données chiffrées sur le bâti à Koungheul sont celles de 1973 tirées du rapport d'études : BCEOM, Programme de logement pour six capitales régionales et neuf centres secondaires, ..., MTPUT/DUH, Paris 1974, 209 p.

**CHAPITRE III**

-----

**EQUIPEMENTS COLLECTIFS ET RESEAUX  
DE DISTRIBUTION : DES PRESTATIONS EN  
DECA 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, socio-culturelles - 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, 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 de 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'officiait à Koungheul et Maka Yop qu'un agent d'hygiène (1). Le poste de santé ouvert à Koungheul en 1935 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 et de l'implantation commerciale. En effet, selon M. Mbodj, de 2 médecins et 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 sus-citées, autant d'aide-médecins dont les 2 de nos "escales", 2 sage-femmes et 3 infirmiers indigènes pour l'ensemble de la circonscription (2). 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 10 000 et 8 100 consultations mensuelles (3)? 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 de Diourbel.

Cette anomalie sera corrigée deux ans plus tard par l'extension du poste de Koungheul pour accueillir un pavillon d'hospitalisation et une maternité de 16 lits chacun. Mais jusqu'au milieu des années 80, les populations s'accomoderont d'une incapacité de plus en plus grande des infrastructures à répondre aux sollicitations, de la vétuste des locaux dont la majorité date de 1934 et surtout d'un environnement insalubre dû à un site dépressionnaire transformé en borbier 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), absence d'égouts et de canalisation pour l'évacuation des eaux de ruissellement à Kaffrine et surtout Koungheul bâtie en grande partie sur un site dépressionnaire et inexistance d'un service de ramassage des ordures entre autres (4).

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 de 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'Escalade 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 m<sup>3</sup> débitant 340 m<sup>3</sup> par jour (5). Mis en service en 1977, le château d'eau devrait suffire pour les besoins d'une consommation journalière estimée à 47 l par personne y compris l'abreuvement du bétail (6). Mais aujourd'hui avec une population de quelques 16 000 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 m<sup>3</sup>/h fournissait en raison de 6 heures de fonctionnement par jour, 438 m<sup>3</sup> (7). En prenant comme base 11 000 habitants les besoins pouvaient être estimés à 517 m<sup>3</sup> soit un déficit de 79 m<sup>3</sup> 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 : blocages des compteurs du fait du reflux 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 1973 (8).

Seulement, leur fonctionnement se heurte à l'insuffisance des crédits pour l'achat du 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 1 500 F 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 (9).

Ces réseaux, bien que hiérarchisés, ne présentent pas le caractère inégalitaire de ceux de distribution d'électricité. En effet, si 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 inexistantes.

En 1937, 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'Escale (10). 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 "(II). 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 I (12). Toutefois, les usagers sont confrontés à des coupures fréquentes de l'alimentation, signes de vétusté de l'équipement.

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 30 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 oeuvre d'abonnements forfaitaires, nous rapproche de la situation de la décennie 1970. A l'époque, 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" (13).

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 l'électricité reste toujours l'apanage des services de l'administration territoriale.

Ce suivi de l'état des réseaux dans les différentes localités appelle quelques considérations à l'échelle globale. Ainsi il s'avère que la gestion communautaire connaît des limites conduisant souvent à l'échec comme à Koungheul. 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 ces 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 également que l'Etat se désengage du monde rural en général mais continue à être présent dans les communes rurales qui représentent un marché potentiel. La reprise de la gestion des réseaux à Koungheul et non à Malem Hodar ni à Maka Top 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 socio-culturelle.

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. Koungheul en compte deux et Malem Hodar et Maka Top un par localité. Depuis le début des années 80, 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 ci-dessous).

Tableau n° 7

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

ANNEE SCOLAIRE	EFFECTIF ABSOLU		PART DE KAF./DPT
	KAFFRINE	DEPARTEMENT	
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 encore qu'un seul établissement. Celui-ci créé en 1912 sous le nom de "Ecole Rurale" demeurera jusqu'en 1920, 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 DSI, 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 Kaolack (14). 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 entraient 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 1920 replacée dans le contexte de l'avancée du mouridisme à la faveur du mouvement de colonisation arachidière des terres orientales le long de ligne de chemin de fer du Thiès-Kayes pourrait relever du même dessein (15). Dans ce cadre historique, il s'avérait opportun aux autorités d'installer des moyens de contre-offensive au sein des chafteries 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 1916 puis à 57 en 1960 (16). Allant 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 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 CES 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 et à 20 en 1986/1987 ont accueilli un effectif quadruplé dans la dernière décennie. Il était passé de 216 à 854 élèves (17).

Comme le secondaire, la formation professionnelle rest 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 1 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, l'UNUD (18).

Cette "prolifération" d'infrastructures scolaire contraste avec le sous-équipement socio - culturel qui sévit dans le Département. Les locaux qui abritent les Maisons des Jeunes de Kaffrine et Koungheul et des Maisons Communautaires de Malem Hoda et de Maka Yop servent plutôt de salles de spectacle que de lieux d'activités de promotion socio-culturelle faute 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 propriété privées non encore mises en valeur (19). 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 "escales", jeunes et adultes confondus, pâtissent comme les générations coloniales précédentes d'un manque de structures 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 de Kaffrine non résidente (20).

## 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 socio-culturels 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. Kaffrine, principal pôle administratif communalisé, est devenu un centre urbanisé, Koungheul devrait suivre avec les projets de modernisation de réseaux dans le contexte de sa communalisation toute récente. Malem Hoda et Maka Yop, les sans-grade restent des localités rurales.

A voir les différences d'évolution urbanistique entre Kaffrine la préfecture et Koungheul 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 - 1960 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 nationale 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 fret, 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 intérieures, à la fois d'éviter les restrictions douloureuses pour les populations et les plus coûteuses en investissement et la mise en oeuvre d'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 même 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?

#### NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) Cf. Centre de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble, Juin 1974, p. 22.
- (2) Cf. M. Mbedj (M), Un exemple d'économie coloniale..., 1970, p. 240.
- (3) Cf. SINAM/SERESA, Etude de la région arachidière, Dakar, 1960, tome 2.

- (4) D'après le CINAM/SERESA, op. cit, 1960, Annexe 6, p 4, en 1960, 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.
- (5) Sources : SONEES de Kaffrine.
- (6) Cf SOADI/GELMC, La ville de Kaffrine. Etude du développement de la ville..., Dakar, 1977, pp 15-18.
- (7) SOADI/GELMC, op. cit, pp 15-18.
- (8) Cf BALDE (I.) et aliter, Le village de Maka Yop, 1975, p 18 et BCEOM, ville de Koungheul, Monographie, 1974, p 79.
- (9) En Avril 1980, nous y avons assisté à une marche pacifique de protestation.
- (10) D'après les renseignements fournis par le Chef du Centre de la SENELEC de Kaffrine, ceci au 1er Juillet 1987.
- (11) Cf CINAM/SERESA, op. cit, 1960, Annexe 6, p 3.
- (12) Cf SOADI/GELMC, op. cit, 1977, p 18 et Atlas pour Aménagement du territoire, 1974, p 122.
- (13) 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.
- (14) Cf Arrêté n° 1907 du 3-11-1912, JO Sénégal 1912, p 363 et Douche (D), l'enseignement dans les territoires de l'Afrique occidentale de 1917 et 1920 : mission civilisation ou formation d'une élite? Tome 2, Lille, 1975, p 62.
- (15) Cf Cercle du Sine-Saloum, Rapport politique annuel d'ensemble, 1926, p 8.
- (16) Cf CINAM/SERESA, op. cit. 1960.
- (17) Données fournies par l'IDEE de Kaffrine (service de la carte scolaire) et le principal du CEM.
- (18) Cf Sragoufara (A.), Les problèmes de formation en milieu rural; l'exemple du Département de Kaffrine, Dakar, 1979, pp 40 à 42.
- (19) Kaffrine dispose d'une aire de sport municipale où subsiste un pan de mur, seule trace d'un début d'aménagement.
- (20) 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.

TROISIEME PARTIE

RESEAUX, TRAFICS ET  
AIRES DE POLARISATION



## INTRODUCTION

-----

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 pâtit actuellement par une désaffectation et une dégradation avancées au point de nécessiter une intervention de rehabilitation en cours. 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 Koungheul via 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 au Nord-Est, à la zone sylvopastorale au Nord et à la frontière de la Gambie au Sud. Kaffrine toutefois dispose sur Koungheul 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 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 Koungheul. (cf fig n° 24)

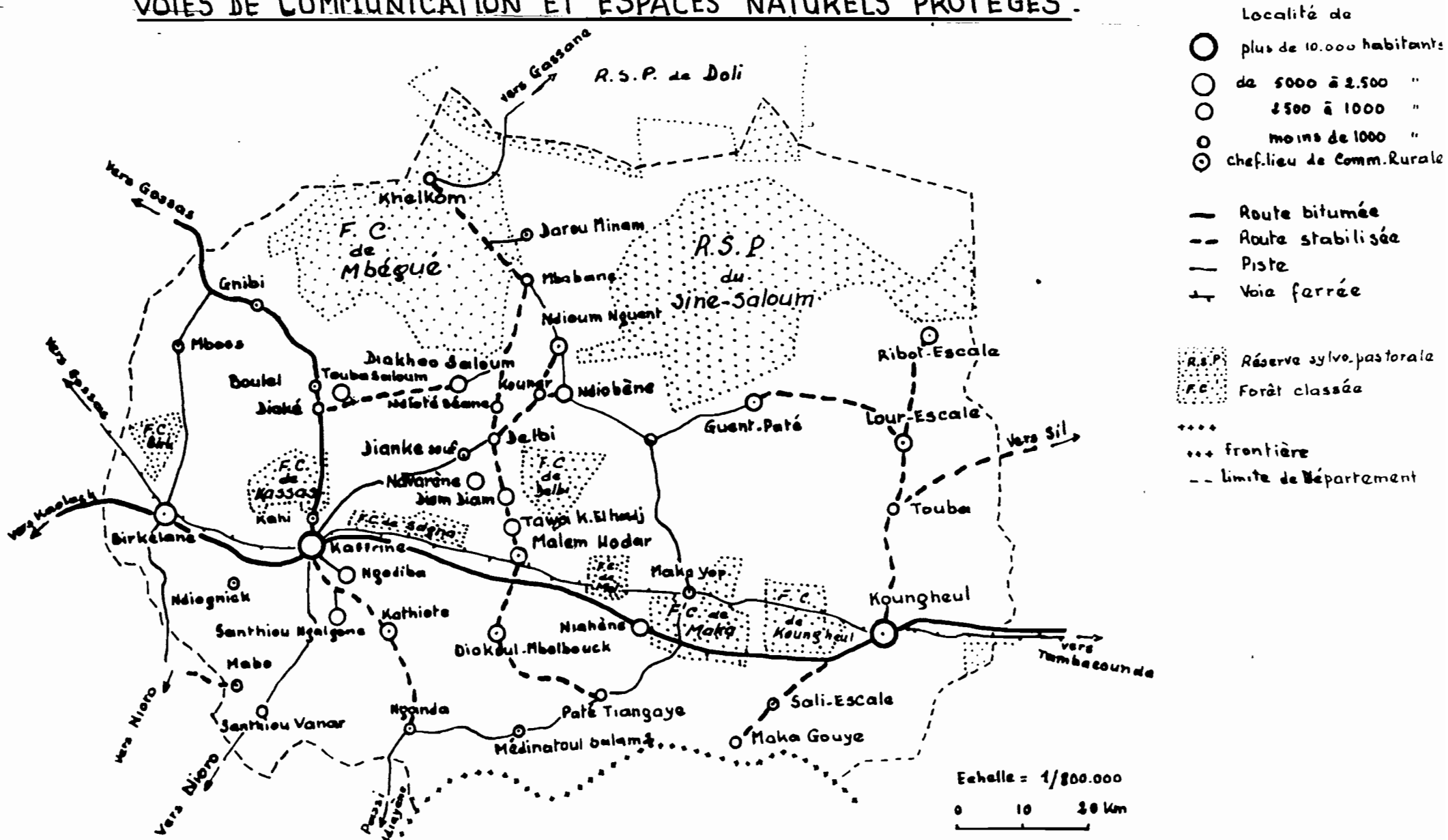
Ces éléments tirés de l'observation du paysage élargissent la problématique de la polarisation des "escales" aux aspects spatial, temporel et qualitatif que nous allons tenter de cerner à partir de trois axes de réflexion :

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.

# FIGURE N°24 - DEPARTEMENT DE KAFFRINE : AGGLOMERATIONS, VOIES DE COMMUNICATION ET ESPACES NATURELS PROTEGES.



(Elaboration personnelle à partir de la carte administrative de la Région de Kaolack du 1<sup>er</sup> Juil. 1984 au 1/500000 de la D.A.T., du Répertoire des routes classées, Secteur des T.P. de Kaffrine et 1981)

CHAPITRE I

-----

LA LIGNE FERROVIAIRE : L'OUTIL  
D'INTEGRATION DES "ESCALES" DANS  
L'ESPACE ECONOMIQUE COLONIAL

L'état actuel de dégradation des installations fixes sises dans les emprises des gares est révélateur de la déliquescence du rail. Elle 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.

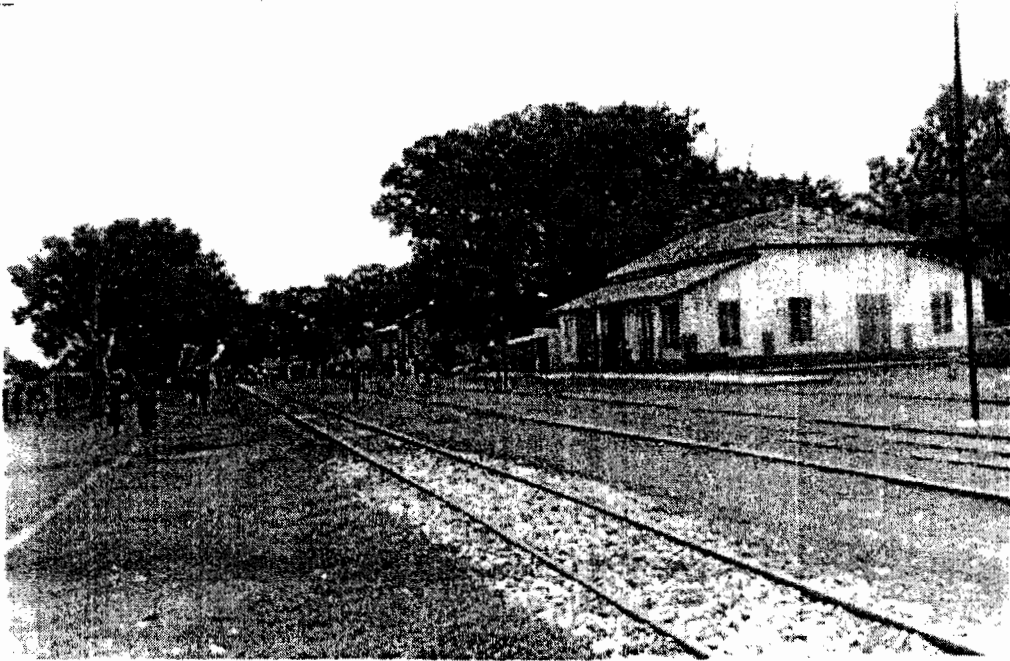
### 1.- Dégradation et réhabilitation

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 manoeuvres 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 - Kidira (1). Signe de dégénérescence, les gares des escales sont ravalées en halte. Les trains express 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 Kidira et les omnibus 2. Ces quelques exemples sont significatifs de la perte de vitesse des gares aux yeux de la Direction de la Régie. 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 insuffisant. (3)

Partant de ce diagnostic, les autorités ferroviaires opérèrent plusieurs rénovations qui aujourd'hui encore se poursuivent. Dans les années 60, elles préconisaient la construction de 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-CCA, 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 CFA (4).



Gare de Kaffrine : Un bâtiment central usé par le temps, en arrière-plan des bâtiments désaffectés.



Gare de Kaffrine : L'arrivée de la rame « Express » du Mali. Pour les « Bana-Bana » une aubaine d'une minute pour acheter de la cola, du « Kew » (argile), cure-dent, encens... ou vendre des denrées alimentaires

La réhabilitation du rail se poursuivra dans les années où par l'acquisition du matériel roulant, le changement de statut de la RCPS en SNCS, la reprise de la voie de Thiès à Tambacounda avec le rail de 36 kg standard. Ce projet entamé en 1987 emploie actuellement 200 temporaires recrutés dans les "escales" du bassin et dispose à Kounghoul d'un "campement ... qui occupe une position centrale dans les travaux" de pose de tronçon Maïem-Hodar - Tamba avec des ateliers et magasins de stockage du matériel (5).

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 alimentaires (6). 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 Kounghoul dans le bassin oriental et de Tamba 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 1500 soudanais, 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 milliards de francs CFA (7).

Sans une politique de renouvellement du frêt, 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 70. 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" (8).

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 géo-politiques 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. Car 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 frêt 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 plus directe donc plus rapide et moins coûteuse que celle fluvio - ferroviaire jusqu'alors empruntée (9).

Plus pragmatiques, certains milieux du négoce voyaient dans la future ligne le moyen de tirer profit des ressources que recèle la Sénégambie centrale. Ces dernières, à cause de l'enclavement de la région, étaient alors drainées vers la Gambie anglaise (10).

Ils trouvaient dans le chemin de fer le moyen de dégager une main-d'oeuvre plus importante d'indigènes pour les cultures par la réduction du portage que nécessiterait une probable augmentation de la demande avec le développement des transactions (11).

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 Bicourbel, 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 Tamba, elle allait faire jonction avec le Kayes - Niger (12). (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 Koungheul (13).

Les résultats directs et induits enregistrés dans les "escales" des Cercles de Thiès, du Bawol 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'oeuvre grandiose..., créer l'empire colonial"? (14)

FIGURE N° 25. ESCALIERES PERIMETRIQUES ET PORTS AU SUD-SALON EN 1913.

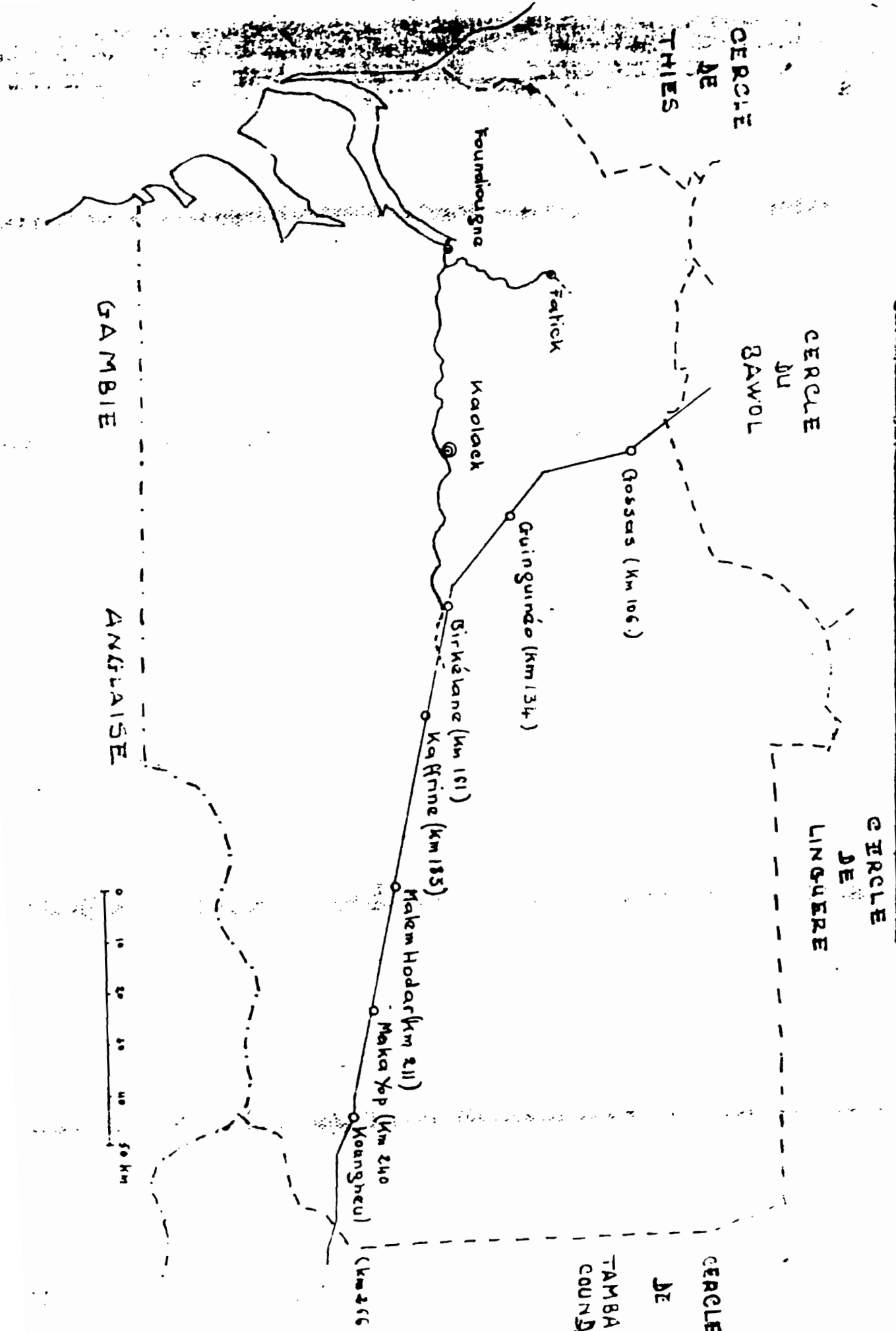




Tableau n° 8

Evolution du poids des arachides dans le frêt du Thiès-Kayes  
de 1909 à 1914

TRAFFIC ANNÉE	MONTÉE			DESCENTE			ENSEMBLE		
	Frêt (t)	Arachides (t)	%	Frêt (t)	Arachides (t)	%	Frêt (t)	Arachides (t)	%
1909(1)	-						73 594,5	52 095,5	73,1
1910(1)	-						79 173,9	58 175,1	74,4
1911(1)	-						56 001,1	38 546,6	68,3
1912(2)	13 503,5	-		35 505	-		55 085,5	-	-
1913(3)	33 050,9	14 493,2	51,7	43 484,5	39 664,6	91,2	71 544,4	54 162,8	75,7
1914(3)	39 715,6	24 172,5	60,9	55 136,3	49 589,9	89,5	94 901,9	73 764,4	77,7

- Sources (1) C.F Thiès-Kayes, Rapport annuel d'ensemble 1911, Thiès le 25-6-1913  
 (2) C.F Thiès-Kayes, Rapport annuel, Thiès, 1913, p 10 et Rapport annuel d'ensemble 1911, Pièce 2, Thiès 1912, p 2  
 (3) C.F Thiès-Kayes, Tableaux d'ensemble : trafic 1914, Thiès, 1915.

De la mise en service du premier tronçon à l'ouverture à l'exploitation de la gare de Koungheul, le frêt s'est accru de quelque 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 frêt. 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 n° 8).

La dépendance du frêt 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 frêt sert 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 frêt 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 9670 tonnes, le frêt en montée a augmenté de 11 656 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 frêt 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 le rôle des escales du Saloum dans le processus, analysons le trafic en direction de ces dernières à partir du tableau n° 9.

Dans l'ensemble, il reste marginal pour cause de jeunesse vu les performances globales du tableau n° 6. Mais, il est à noter l'émergence progressive de la gare de Kaffrine dans trafic.

Tableau n° 9

Evolution du trafic frêt 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	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
1911	50 001,4	18(2)		-		-		-	
1912(2)	55 085,5	1192,6	2,2	330,3	0,6	-		-	
1913(3)	71 544,5	46,3	0,06	0	0,01	90	0,1	39,2	0,05
1914(3)	94 901,9	1042,2	1,1	367,7	0,9	276	0,3	524,9	0,5

Sources : (1) Cf T. K., Rapport annuel d'ensemble 1911, Thiès, 1912  
 (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'appart 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 frêt au trafic de Thiès-Kayes - le Saloum était sûrement en voie d'être intégré dans la mouvance du bassin occidental.

Tableau n° 10

Part des arachides dans le trafic frêt des gares du Saloum sur le Thiès-Kayes en 1914

Gare	MONTÉE				DESCENTE				TOTAL		
	Frêt	%	Ara.	%	Frêt	%	Ara.	%	Frêt	Ara.	%
Kaffrine	96,2	9,3	8,9	10,3	956	91,7	905,6	94,7	1042,2	911,5	87,7
Malez Hodar	30,4	3,5	0,3	1	837	96,5	683,3	81,6	867,7	683,6	78,8
Maka Top	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	22 623	83,5

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

Si le frêt 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 frêt 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 Koungheul à la limite orientale avec respectivement 10,3 et 24,9% de leur frêt montée en arachides. La part de Koungheul est remarquable surtout en raison de sa position excentrée.

Avec 75% à plus de 90% de marchandises générales, le frêt 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 demeurant plutôt tournée vers le drainage des produits en direction de la côte. Le frêt descente qui représente plus de 9/10 du trafic est constitué à près de 90% par les seuls arachides. Les performances extrêmes de Maka Yop et de Malem Hoda 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 tous 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 Kaolack (15)

L'intégration économique du Saloum dans la mouvance du bassin arachidier occidental est confirmée par le trafic voyageur. D'abord il suit une courbe ascendante plus marquée que celle du frêt. Entre 1909 et 1914 il est multiplié par 3,5 en passant de 79 051 à 275 995 voyageurs soit un accroissement moyen de 49,8%. A l'inverse du trafic frêt, 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 76,25% dans la première période tombe à 21,8% dans la seconde. La rupture de la progression du trafic de 1912 déjà constatée dans le trafic frêt découle non seulement de la sécheresse mais surtout des restrictions au déplacement des populations du Saloum frappées par une épidémie de peste.

Tableau n° 11

Evolution du trafic voyageur du Thiès-Kayes de 1909 à 1914

ANNEE	EFFECTIF TOTAL	MONTEE		DESCENTE	
		Effectif	%	Effectif	%
1909(1)	79 051	-		-	
1910(1)	145 372	-		-	
1911(1)	199 638	-		-	
1912(2)	192 163	-		-	
1913(3)	249 793	131 182	52,5	118 617	47,5
1914(3)	275 995	141 240	51,2	134 755	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 n° 12

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

ANNEE	Trafic	KAFRINE		MALEM-HODAR		NAKA YOP		KOUGHEUL		ENSEMBLE	
	T.K. Effect.	Effect.	%	Effect.	%	Effect.	%	Effect.	%	Effect.	%
1911(1)	199 668	668	0,4							668	0,4
1912(1)	192 163	5 195	2,7	2 249	1,2					7 444	3,9
1913(2)	249 793	304	-	12	-	19	-	93	-	428	0,2

Sources Idem, tableaux précédents.

La tendance dégagée par le tableau n° 11 est confirmée par le tableau n° 12 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 trafic (16). Au total sur les 428 voyageurs enregistrés en 1913 les 287 ont emprunté le service de trains en 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 57 500 tonnes. Entre 1906 et 1914, les exportations du Cercle du Sine-Saloum sont triplées. Entre 1913 et 1915, la production du Cercle passe de 60 000 tonnes à 100 000 tonnes. La population du Saloum atteint 180 000 habitants et les surfaces arachidières 70 000 hectares (17).

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".



Kaffrine : Sur la piste Kaffrine-Toune, le retour des villageoises après le marché.



Koungheul : Dans une rue de l'escale : quelques attelages de villageois des environs venus faire le marché

### 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 Thiès. (13)

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 réparation de la voie.

Mais l'insuffisance du personnel et du matériel, les problèmes techniques telle l'épineuse question d'uniformisation des rails allongent les délais d'acheminement du frêt, sources de conflits avec les négociants. Ainsi sur des besoins d'évacuation de 700 tonnes d'arachides par 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 13

#### Evolution du trafic ferroviaire de 1934 à 1958

ANNEE	TRAFIC	
	Voyageur (v/km)	Frêt (+/km)
1934(1)	72 000 000	103 000 000
1938(1)	125 000 000	216 000 000
1942(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° 71, Oct. 1959, p 766.

Un an après la jonction des 2 tronçons, le trafic s'accroîtra de plus de 100 000 voyageurs et de 30 000 tonnes de frêt 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 frêt, à 10% soit respectivement 14% et 11,0%. 3 phases, cependant peuvent être relevées. De 1934 à 1938, la croissance est exceptionnellement élevée, 39,2% et 27,4% pour les 2 types de trafic; elle s'explique essentiellement par les mouvements de migration organisée et spontanée convergeant au Saloum.

Tableau 14

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

Année	TRAFIC	
	Voyageur (voy)	Frêt (tonne)
1933(1)	650 000	-
1934(2)	937 000	368 000
1937(2)	2 602 000	625 000

Sources : (1) Josse P., le Dakar-Niger, Ind. et Trav. 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 de 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 frêt.

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 10 000 à 15 000 arrivées annuelles de navétanes au Sine-Saloum en provenance du Soudan et de la Guinée (19). 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 ferrée (20). En faisant le rapport population navétane/ population rurale, une certaine hiérarchie peut être dégagée. Ainsi, le Nguer y apparaît comme le terroir-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'oeuvre 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 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.

Koungheul, 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'oeuvre familiale et d'autre part pas totalement intégré au bassin. Il disposait d'autres activités tels 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. Monsieur 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 Guinée (21).

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 wolof, 30,35% de sérère, 17,85% de socé et manding et 3,57% 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 antécoloniales peu carrossables (22). Il n'y parviendra qu'à partir de 1925 avec l'amélioration et la modernisation du réseau. Et ce ne sera qu'à la faveur de la crise des "années 30" qu'elle commencera à empiéter sur le trafic ferroviaire (23).

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 frêt.

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 frêt 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.

## NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

- (1) Cf Annonce RCFS in Soleil du 29/30 Août 1987 et informations fournies par le chef de gare de Koungheul.
- (2) Idem.
- (3) Cf Industries et Travaux d'Outre-Mer n° 52, Septembre 1960, p 595 et Industries et Travaux d'Outre-Mer n° 139, Juin 1965, p 556.
- (4) 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.
- (5) Cf Supplément Italie, la RIC, une société pionnière in Soleil du 2-5-1990, p 12.
- (6) Cf Protat. (P.), Rail l'équipement de Dakar-Niger, op. cit. n° 52, Sept 1960, p 595.
- (7) Cf Informations in Industries et Travaux d'Outre-Mer, n° 139, Juin 1965 p 556.
- (8) 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.
- (9) 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 l'exploitation, la gêne de l'arrivée des navires au port de Dakar et de la défectuosité de la navigabilité sur le Sénégal et des risques "Mali au Niger" des produits et marchandises. Cet axe, selon le député Lucien Robert, vice-président de la Commission des Affaires Etrangères et des Colonies au Sénat de l'époque, est une préface à l'ouvrage de Riembeau (F.), ne peut être considéré que "comme le préface d'une exploitation à grande échelle de nos colonies africaines". Cf Riembeau (F.), Le Dakar-Niger, Paris, 1909, p 97.
- (10) Entre autres produits, Riembeau (F.) cite le bétail, les machines, le sel, la cire, la gomme, le tanin, les fruits. Le matériel ne pouvait en profiter car "il n'y avait que route dans le pays [de la Sénégambie] dont le commerce lui avait été fermé pour aller sur les bords de la Gambie" faute de voies de communication" excepté le "Sénégal navigable que sur une centaine de kilomètres à l'ouest". Cf Riembeau (F.), op. cit, pp 27-34 et Meile et Robert, Concessions aurifères et chemin de fer de Médine, S.L., 1880 cité par Faure (J.C.), La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939), Paris, 1989, p 85.

- (11) Cf Benin (H.), La CFAO. Cent ans de compétition, Paris, 1980, p 37 citant le rapport annuel de la CFAO du 25 Mai 1999.
- (12) Ce tracé est le "compromis optimal entre les tracés des [missions de reconnaissance] Marmier, Rougier et Calmel" envoyées sur le terrain entre 1902 et 1906.
- (13) 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 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 en 1923 à cause de l'interruption des travaux durant la 1ère guerre. Cf Arrêtés 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.
- (14) D'après Faure (J.C.), op. cit., pp 91-92 et 119 d'une part le Thiès-Kayes exploité jusqu' à Guinguinée en 1910 avait transporté 73 000 tonnes de marchandises et 80 000 voyageurs et rapporté un excédent de gestion de 320 000 F, d'autre part la Banque de l'AOF avait constaté un "sérieux plus-value" et la Trésorerie de la Colonie avait collecté 502 000 F 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.
- (15) Cf Arrêté du Gouvernement Général de l'AOF du 10-10-1913 instituant les tarifs PV n°s 5, 6, 7, 8 sur le chemin de fer de Thiès à Kayes, Journal officiel du Sénégal, 1913, p 1102.
- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) 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 3 000 tonnes d'huile par an. Cf BA (S.), Histoire de l'huilerie au Sénégal, Dakar, 1971.
- (19) Cf Aujas (L.), op. cit., 1929, p 105.

- (20) David (P.), Les navétanes : histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours, Abidjan/Dakar, 1980; une analyse critique du navétanat au Sénégal.
- (21) David (O.), op.cit., 1981.
- (22) Cf Augas (L.), op. cit., 1929, p III. Selon l'auteur sur les 3 000 km de pistes répertoriées en 1920, seules 1 000 étaient utilisables par les camions en toute saison.
- (23) Cf Mbodj (M.), op. cit., 1978, pp 463-464 et Faure (J.C.), op. cit., 1923, p 104. Selon le premier, le Sine-Saloum qui avait reçu le 2è Arrondissement des Travaux Publics en 1928 avait vu passer ses routes empierrées faisaient une apparition sur 250 km. Et selon le second, en 1937, le trafic ferroviaire tombera sous la barre des 700 000 voyageurs et 100 000 tonnes de fret par an, niveau atteint depuis 1927.

## CHAPITRE II

-----

LA ROUTE ET LES RESEAUX DE  
TELECOMMUNICATIONS, LES SUPPORTS  
ACTUELS DE LA VIE DE RELATION DES  
"ESCALES"

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. (cf fig n° 24)

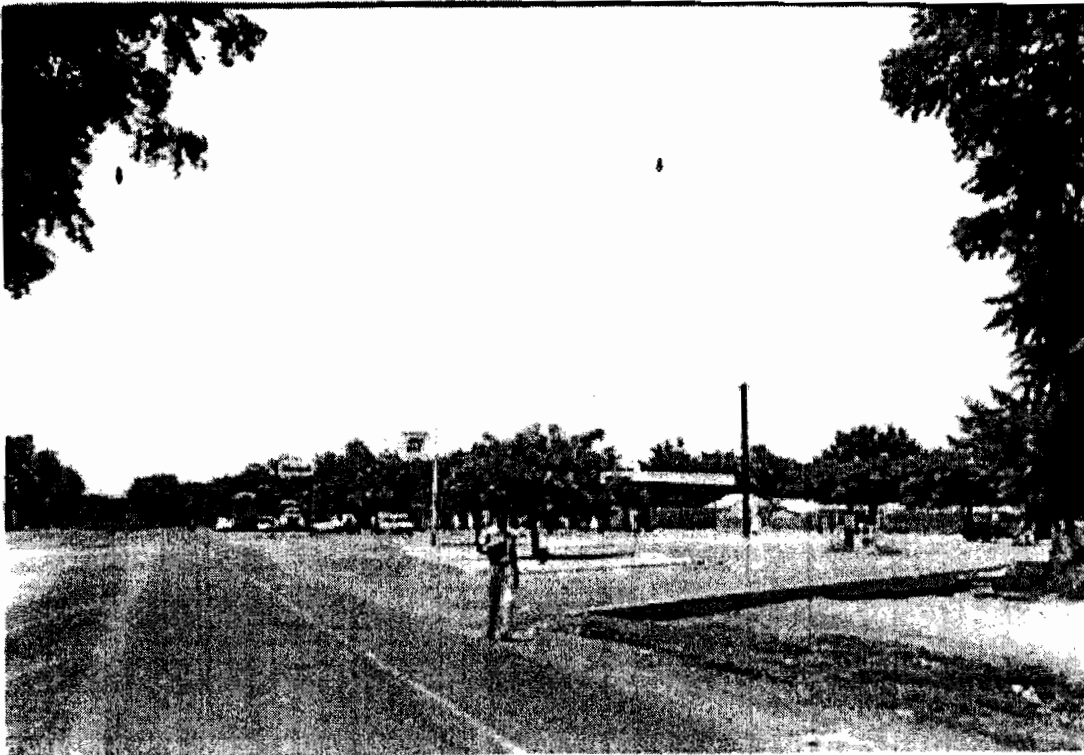
Au réseau routier s'ajoute celui des télécommunications à l'état embryonnaire. Ce dernier souffre d'une extension réduite et d'une médiocre qualité des relations.

Dans le présent chapitre 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 archidier oriental

La Région de Kaolack est au carrefour de 3 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° 60 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. Koungeul 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.



Kaffrine : Une vue sur la R.N. 1 : Remarquer les 2 stations d'essence et en arrière-plan un camion chargé de charbon en transit vers Dakar.



Kounghoul : Vue sur la gare routière : à remarquer une station d'essence à gauche et les camions en stationnement



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 264 km (1). Ce réseau relie essentiellement les localités à fonctions administratives : préfecture, sous-préfecture et chef-lieu de Communauté Rurale.

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 Kounghoul entretiennent des relations quotidiennes avec les grandes agglomérations urbaines tels 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 au moins le 1/3 de leur trafic. L'écart de 4 à 3% au profit de Kaffrine traduit la constance des sollicitations entre 2 agglomérations urbaines respectivement, capitales de la Région et de Département.

Tableau n° 15

Part des destinations dans le trafic routier quotidien à partir de Kaffrine et Kounghoul en 1988

Départ de	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
	Kounghoul-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 : Enquêtes personnelles menées en Septembre et Avril-Mars 1988 aux gares routières de Kaffrine et de Kounghoul.

Parmi les destinations lointaines, nous retiendrons Tambacounda, Mbacké à partir de Kaffrine et Kountaur à partir de Kounghoul.

La première est remarquable par l'accroissement de son trafic de 1,7% avec Kaffrine et 14,3% avec Kounghoul dû au flux de retour des navétanes "peul-fouta" 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.

Dans l'ensemble, les fluctuations du trafic à partir des 2 "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 Kounghoul, 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, donc de prédispositions aux voyages dans le cadre des relations familiales et des migrations de travail saisonnier vers les grandes villes.

Ces 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 Kounghoul connaît une forte réduction. Parmi les facteurs, le surplus d'activité à Kaffrine répondrait de l'entrée de sa frange rurale dans la mobilité urbaine; l'accroissement considérable des longues distances à partir de Kounghoul 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 expliquent 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 Kounghoul, le Sud 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.

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 Kounghoul. 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 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 Sénégal.

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 tri-hebdomadaire 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 téléphone, 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 de Koungheul. Les abonnés, 3 à Malem Hodar, 40 à Koungheul et 67 à Kaffrine en 1986 sont en grande partie des commerçants et des services publics (3).

Tableau n° 16

Répartition socio-professionnelle des abonnés au téléphone dans les "escales" orientales en 1986

Catégories	KAFFRINE		KOUNGHEUL		MALEM HODAR	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Services publics	34	50,8	19	38,8	3	100
Commerce	19	28,3	26	52	-	-
Autres privés	14	20,9	4	8,2	-	-
Ensemble	67	100	49	100	3	100

Sources : Elaboration personnelle à partir de l'Annuaire téléphonique du Sénégal 1986 de la SONATEL.

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 mécanique, entreprises de transport, de travaux publics ... etc. A Koungheul 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.

Cependant, la marginalisation est toujours perceptible. Kaffrine, la principale agglomération ne représente que 5% du volume des relations extérieures de Kaolack, son partenaire privilégié (4).

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 oriental

L'orientation actuelle des réseaux remonte à la période coloniale. Dès le début du XXème 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 1913 (5). (Cf fig n° 24)

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 unités soit un doublement (6). L'expansion de la culture arachidière et le mouvement de colonisation des terres orientales éloignant de plus en plus de l'axe ferroviaire les villages de production - en particulier ceux du Nord -, l'aménagement de pistes d'accès devenait une nécessité. La piste 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 Kounghoul 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 arachides (7). En 1937 déjà, la collecte des points de traite hors de la ligne commençait à être acheminée directement par camions vers les huileries et ports de la colonie (8). Le tronçon Kaffrine-Kaolack de la Route Fédérale était soumis à un trafic de plus en plus important. En 1957, il atteignait 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 fonds FIDES de 33 Millions de Francs pour l'amélioration du tracé et la construction des 15 premiers kilomètres de route bitumée du bassin oriental (9).

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 tous 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 coloniales (10).

Les courriers piétons entre Kaolack et la Résidence de Malem Hodar allaient être relayés à partir de 1911 par un service de poste et de 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 Française (11).

Kaffrine avait ainsi jusqu'en 1921 - date d'ouverture du bureau de poste de Kougheul 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. Cette volonté de faire des 2 "escales" les pôles de la région y était confirmée en 1926 par l'aménagement de pistes d'atterrissage sur les 7 du Cercle du Sine-Saloum (13). Enfin, le téléphone fera son apparition à Kaffrine en 1956 avec la ligne Kaffrine-Malem Hodar complétant l'arsenal de communication nécessaire à tout centre économiquement actif (14). L'ouverture d'un bureau de poste confiné à la télégraphie et à la poste ordinaire et recommandée à Malem Hodar et le non équipement de Maka Yop témoignent de cette stratégie.

En définitive, l'érection progressive de Kaffrine et de Kougheul en pôles attractifs à la croisée des pistes de production et de la Route fédérale, d'une part, et des réseaux de communications, d'autre 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. Car 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 70, le réseau routier long de 3 500 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 concurrence (14).

Jusqu'au début des années 20, 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 fret, le Thiès-Kayes 30 000 et les animaux de bât 20 000 (15). 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 Mr Dessertine, avaient fait de Kaolack le premier port arachidier de la Colonie à partir de 1932. Sur les 88 971 tonnes qui furent enregistrées en 1937, 62,4% étaient arrivées par le rail dont 4% expédiées par Koungheul (16).

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 le Fonds Commun des Services de Prévoyance - l'avenir du chemin de fer s'annonçait sombre (17).

En 1956, la route évacuait le double de son fret 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 telle l'USIMA (18).

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-Niger (19). 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.

## NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) Cf Secteur des Travaux Publics, Inventaire des Routes classées, Kaffrine 1981, 1 feuillet.
- (2) D'après WADE (M.T.); Hiérarchie urbaine au Sénégal, Dakar, 1970, p 79, en 1970 Kaffrine émettait en direction de Kaolack quelques 214 départs quotidiens soit 13,4% de ses 1 574 départs.  
D'après ces statistiques, le trafic aurait baissé en 2 décennies de 90% pour tomber à 117 départs quotidiens.
- (3) Cf SONATEL, Annuaire téléphonique du Sénégal 1986, Dakar, 1986.
- (4) Cf WADE (M.T.), op. cit., 1970, p 88.
- (5) Cf Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble 1912, p 28 et Cercle de Kaolack, Rapport mensuel d'ensemble 1913 (2), p 28.
- (6) Cf MBODJ (M.), op. cit., 1978, pp 368-369.
- (7) Cf PELISSIER (P.), Les paysans du Sénégal : les civilisations agraires du Kayor à la Casamance, Saint Irieix, 1966, p 308; DUBOIS (J.P.), Les serer 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 1936, pp 15, 91.
- (8) GUIRAUD (X.), L'arachide sénégalaise : monographie d'économie coloniale, Paris, 1937, p 118.
- (9) Cf HUMBLLOT (P.), Les travaux routiers dans les Territoires d'Afrique Noire : Sénégal in Ind. et Trav. d'O.M., n° 39, Février 1957, p 66.
- (10) Les télécommunications (télégraphie) comme condition sine qua non de rentabilité était affirmée dès 1911. Cf chemin de fer de Thiès à Kayes, Rapport annuel d'ensemble 1911, Thiès, 4-5-1912.
- (11) En 1912 le nouveau bureau de Kaffrine assurait le service de télégraphie officielle et privée, la poste ordinaire et recommandée et les colis ordinaires (moins de 10 kg). Cf Arrêté n° 1 351 du 10-9-1912, J.O. du Sénégal 1912, p 698. En 1913 par l'Arrêté n° 1823 du 27-11-1913, J.O. Sénégal 1913, p 1226, 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 22-12-1913, J.O. Sénégal 1914, p 8, 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.F., de la France et d'Algérie par l'Arrêté n° 1203 du 14-11-1916, J.O. Sénégal 1916, p 833.

- (12) Cf Arrêté n° 2 156 du 16-11-1920, J.O. Sénégal 1921, p 717.
- (13) Cf Sine-Saloum, Rapport politique administratif et économique, année 1926, Kaolack, 1927, p 37.
- (14) Cf NICOLE (R.) et FALL (M.), Etude de la réorganisation de la Régie des Chemins de Fer, Dakar, 1971/1972, tome 2, p 179.
- (15) Cf MBODJ (M.), op. cit., 1978, p 467.
- (16) 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 136.
- (17) La Chambre de commerce de Kaolack, dans un article sur le chemin 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 ses comptes. Cf Bulletin de la Chambre de Commerce de Kaolack n° 14, 1956, p 10.
- (18) Cf KAYSER (B.) et TRICART (J.), Le rail et la route au Sénégal in Annales de Géographie n° 356, Juillet-Août, 1957.
- (19) Bulletin de la Chambre de Commerce de Kaolack, n°14, 1956.



CHAPITRE III

-----

DES AIRES DE POLARISATION  
TRIBUTAIRES DE LA FONCTION  
ADMINISTRATIVE

L'évolution des "escales" du bassin 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 Koungeul 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 11 353 km<sup>2</sup> 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 celles de Malem Hodar et de Koungeul 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 SODEFITEX pour la culture du coton. Ces différentes structures encadraient en 1975 les paysans répartis sur 885 villages dont ceux de 55 villages regroupés dans 135 organismes coopératifs et 22 cellules d'animation rurale (1). En 1988, cet encadrement porte sur 905 des 937 villages du Département (2).

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 Tamba .

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 Koungeul. Koungeul 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 intéressés à partir de Koungheul 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 éléments statistiques montrent la grande densité d'occupation de l'espace dans l'Arrondissement et la Communauté Rurale de Koungheul. 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 deux de ses relais directs, Koungheul 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 plus du 1/4 est situé à moins de 25 km, le 1/3 est situé à plus de 50 km de la préfecture.

Tableau n° 17

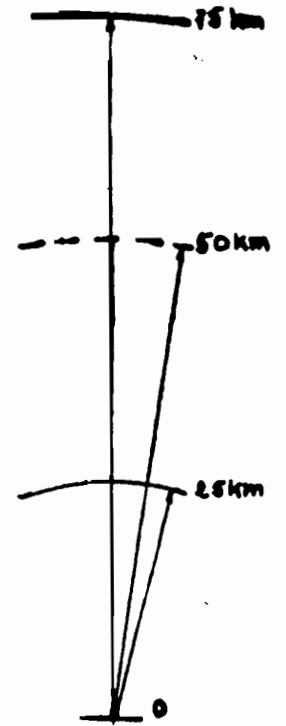
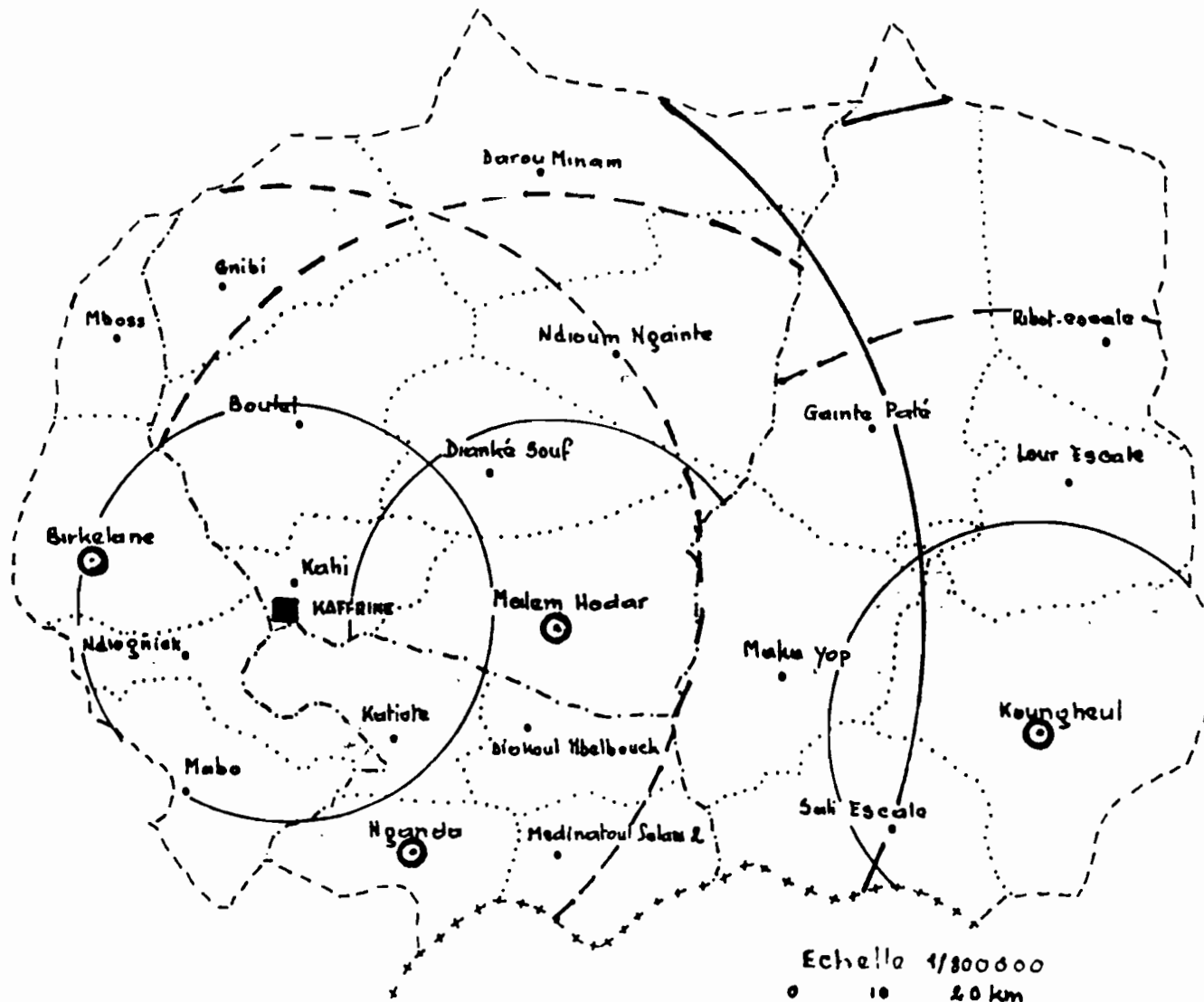
Distances des chefs-lieu de Communauté Rurale à Kaffrine

DISTANCE	Nombre de CR	%	% cumulé
Inférieure à 25 km	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

Les deux sous-préfectures de Malem et de Koungheul ne polarisent chacun dans un rayon de 25 km que 2 de leurs chefs-lieux de Communauté Rurale, les autres étant situés à 25 à 50 km à l'exception des deux les plus au Nord de Malem à plus de 50 km. 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 fig n° 26)

FIG N° 26/ DEPARTEMENT DE KAFFRINE : POLARISATION ADMINISTRATIVE

146



- Préfecture
- ⊙ Sous-préfecture et chef-lieu
- Chef-lieu de C.R.
- - - Limite d'Etat
- Limite de département
- - - Limite d'arrondissement
- Limite de C.R.

Echelle 1/800000  
0 10 20 km

( Elaboration personnelle à partir de la "Carte administrative de la région de Kaolack au 1er Juillet 1984, D.A.T ( Ech. 1/500.000 ).

## 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 conforte 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 6ème des écoles élémentaires de la circonscription. Selon le principal de l'établissement, les 4/5 des élèves inscrits en classes de 6ème proviennent des écoles primaires hors de la ville. Mais faute des 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 n° 18

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

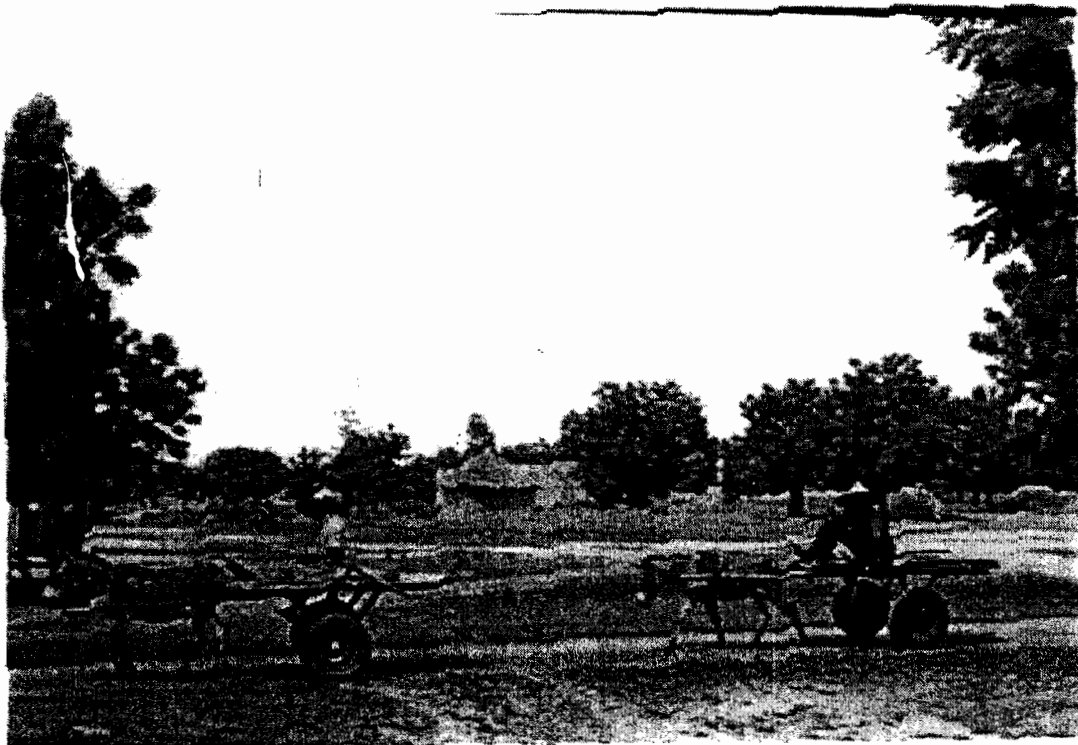
NATIONALITE	Effectif	%	Effectif cumulé	%	Eff. cum. des Etrangers	%
Sénégalaise	38	39,2	38	39,8	-	-
Maliennne	38	39,2	76	78,4	38	64,4
Ivoirienne	10	10,3	86	88,7	48	81,4
Togolaise	1	1	87	89,7	49	83
Centrafricaine	8	8,2	95	97,9	57	96,6
Tchadienne	2	2,1	97	100	59	100

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.



Kaffrine : Extension récente : au premier plan un champ de maïs.



Kaffrine : Vendeurs de sable et de gravier.

### 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 30 km, l'équivalent de la distance moyenne journalière couverte par les animaux de bât (3).

Dans l'après-guerre, Kaffrine confirmait son rôle de centre de groupage mais, aussi de redistribution, alors que Koungheul 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 Koungheul 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 ambulancier. Des fonctions polarisatrices des "escales", il ne restera plus que celle de la redistribution. Mais l'ancienne aire va être fortement réduite sur l'axe routier national le long par l'emprise des métropoles qui se faisait de plus en plus sentir.

Ainsi, l'influence de Kaffrine et de Koungheul 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 soient à partir de Kaffrine, Boulel, Ndioum Nguent et Guent Paté et à partir de Koungheul, Ribot-Escale, et Sil. 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 Pâté-Thiangaye) et sur quelques 15 km pour Koungheul.

Le facteur limitant dans ce secteur est la proximité de la frontière et du poids polarisant de villes gambiennes de Kountaur, Njau et Farafegny qui inondent les localités frontalières des biens de consommation. Ces biens en remontant frauduleusement jusqu'à Koungheul, donnent à cette localité une aire polarisée "parallèle englobant Dakar mais surtout la Région de Diourbel (4).

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 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 voire Kaur pour la réputation des services mystico-médicaux.

#### NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) THIAM (P.), Le développement agricole dans le département de Kaffrine, Dakar, 1972, pp 3-9.
- (2) Renseignements fournis par l'Assistant technique aux CER à Kaffrine.
- (3) Cf GUIRAUD (X.), L'arachide sénégalaise : monographie d'économie coloniale, Paris, 1937.
- (4) Sa situation géographique en fait "souvent un passage obligé pour sortir de la région ou y accéder". Doù l'importance de la localité dans le trafic frauduleux avec la Gambie.



CONCLUSION GENERALE

*faux* | 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 sa 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 celles-là les actuelles villes intérieures de Kaffrine et de Koungheul.

L'évolution de ces centres dans les deux dernières décennies relativise la définition qu'en donnait le PSAT 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 ... résultent 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 arachides (1). 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 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 gestion (2).

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 1965 (3). 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, technique 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 70, les 5000 habitants pour concentrer de nos jours plus le 10 000 âmes. Malgré tout, il était encore dans un passé encore très récent considéré comme une agglomération rurale. Ce hiatus décrit 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'espace (4).

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" (5). 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 ..." (6). 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 Koungheul et à un 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, Kounghoul, 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 centre urbain par la reconversion dans des activités nouvelles - transport de frêt, 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 d'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 Nord-Sud.

Du reste, certaines de ces propositions ont été faites dès la fin des années 60 par des structures techniques étatiques (7). 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 la souveraineté internationale devrait coïncider avec la rupture de la logique coloniale de l'espace et l'amorce d'un développement endogène plus équilibré donc moins discriminatoire. Pour ce faire, 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. Evoquer cette possibilité suppose auparavant le choix d'un site plus polarisateur à la capitale régionale.

#### NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

-----

- (1) Cf DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon de l'an 2000, Dakar, 1972, p 43.
- (2) 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.
- (3) 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, Rapport d'études sur la vallée du fleuve, le milieu urbain et les relations villes-campagnes, Dakar, 1980, p 4.
- (4) Cf Session ordinaire de l'Assemblée Nationale d'Avril 1987 et BCEOM, ville de Koungheul : monographie, 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.
- (5) Cf ROCH (J.), 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.
- (6) Cf COQUERY-VIDROVITCH (C.), L'Afrique coloniale française et la crise de 30 : crise structurelle et genèse du sous-développement, Université Paris VII, Avril 1976, pp 38-40.
- (7) Cf rapports - 1°) OCA, Note de synthèse du rapport COGERAF sur la commercialisation des arachides au Sénégal, (Dakar) s.l., 1964, 24 p.  
2°) DAT, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Dakar, 1972, 233 p.

BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES GENERAUX

-----

- BESLIER G.G., Le Sénégal,  
Payot, Paris, 1935, 5 graph., 14 grav., bibliographie.
- BONIN Hubert, CFAO. Cent ans de compétition,  
Economica, Paris, 1987, 560 p, bibliographie.
- BROCHIER Jacques, La diffusion du progrès technique en milieu rural sénégalais,  
PUF, Paris, 1968, 395 p, cartes, graph., stat., biblio.
- CROS Charles, Le pays de Sine et Saloum (Sénégal) : histoire et légende,  
Vals-les-bains, 1934, 68 p + annexes, illust. photo.
- DAVID Philippe, Les navétanes : histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours, N.E.A, Dakar - Abidjan, 1980,
- DESCHAMPS Hubert, Le Sénégal et la Gambie,  
(2e édition mise à jour) P.U.F, Paris, 1968, 127 p  
"Que sais-je? n° 597.
- DESSERTINE André, 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.
- FOUQUET Joseph, 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.
- Gouvernement Général de l'AOF, Le chemin de fer de Thiès au Niger, Paris, 1931 en Général de l'AOF, le chemin de fer de Thiès au Niger, Paris, 1931.
- GUIRAUD Xavier, L'arachide sénégalaise : monographie d'économie coloniale,  
Librairie technique et Economique, Paris, 1937, 269 p.
- LARTILLEUX Henry, Géographie des chemins de fer français : France lointaine,  
T1, Vol 4, Géographie des Transports, choix, 1950, 227 p, grap. cartes, photo. cf chap XIV, paragraphe 2, pp 13-30.
- METGE Pierre, Structures traditionnelles et développement,  
Editions Eyrolles SDNL, cf chap I politiques migratoires : Les migrations et la transformation de la société rurale traditionnelle au Sénégal, pp 39-58, chap II; les villes et l'événement d'une Société moderne au Sénégal et en Afrique de l'Ouest, pp 277-316.
- NOIROT Ernest (Commandant de cercle de Sine Saloum), Notice sur le Sine Saloum,  
JO. Sénégal, 1892, PP 28-29, p 153, 176, 184.

- PETER Georges (adm. adj. des Colonies), L'effort français au Sénégal, Ed. De Boccard, Paris, 1933, 379 p, Tab. Stat, 1 carte, biblio.,
- RIEMBAU Frédéric, 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, 1908, 115 p, 2 cartes en hors-texte, annexes.
- SARRAULT Albert, La mise en valeur des Colonies françaises, Payot, Paris, 1922, 663 p, tabl. stat, cartes, 3 annexes, biblio en infra.
- SURET-CANALE Jean, L'Afrique noire de la colonisation aux indépendances (1945 - 1960),  
t1, Crise du système colonial et capitalisme monopoliste d'Etat, Editions sociales, Paris, 1972, 430 p, tabl. stat, cartes, biblio.

#### THESES - MEMOIRES ET RAPPORTS DE STAGE

-----

- Anonyme, Kaffrine : dynamique interne et polarisation,  
(rapport de stage) CAT/ENEA, s.l., 1970
- EALDE Issa et alter, Le village de Maka Yop,  
(rapport de stage), ENEA, Dakar, Avril 1975, p 22 multigraphiées
- BOUCHE Denise, L'enseignement dans les territoires français de l'Afrique Occidentale de 1817 à 1920 : mission civilisatrice ou formation d'une élite,  
(thèse de doctorat d'Etat), Université de Lille III, Lille, 1975, 2 tomes, 432 p, 947 p. Cf T II, chap 15 : L'enseignement élémentaire au Sénégal de 1903 à 1913, pp 600-638.
- DEYROLLE (G.A.) - TERNIER Michel, Etude des liaisons entre la brousse et les escales,  
(rapport de Stage CINAM), Dakar Octobre 1961, non paginées, cartes.
- DIOUF Cheikh Sadibou, Reflets de l'interférence économique et sociale... dans le département de Nioro-du-Rip,  
(mémoire de stage) ENEA, Dakar, 1965.
- DIOUF Gorgui Alioune, Les royaumes du Siin et du Saalum des origines au XIXe siècle : mise en place du peuplement, évolution du système économique et socio-politique,  
(thèse de doctorat de III cycle sous la direction de C.A. DIOP) Université de Dakar, Dakar, 1984, 289 p; 7 cartes en annexe, biblio..



- FALL Ndiougou Michel, L'évolution historique de la Caisse Centrale de Crédit Agricole (CCCA) au Sénégal de 1931 à 1954, (mémoire de maîtrise), Université Cheikh Anta Diop, Dakar, 1985, 95 p multigraphiées; tabl. stat., biblio..
- FAURE Jean Claude, La mise en valeur ferroviaire de l'AOF (1880-1939), (thèse de doctorat) Faculté des Lettres de Paris, Paris, 1969, 352 p; tabl. stat., annexes, photo, biblio. très fournie. Cf chap III à V pp 83-122.
- HENRY Jean Pierre, 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.
- MEODJ Mohamed, 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, 1978, 691 p.
- SAMBOU Saliou, Physionomie de l'économie agricole du département de Kaffrine, (mémoire de stage), ENAM, Septembre 1975, 90 p; 2 cartes en hors-texte.
- Mme SENE née Dieynaba FALL, Association des ressortissants et développement socio-économique des villages : cas de Koungheul (intérêts et blocages), (mémoire de fin d'études), ENAES, Dakar, 1983, 28 p; 1 carte + 2 annexes.
- SOUGOUFARA Ass, Les problèmes de formation en milieu rural : l'exemple du Département de Kaffrine, (mémoire de stage), ENAM, Dakar, 1979, 66 p + 20 p en annexe; tabl. stat.
- THIAM Papa, Le développement agricole dans le département de Kaffrine, (mémoire de stage), ENAM, Dakar, 1972, 99 p, tabl. Stat, 4 cartes.
- VERRIERE Louis, La population du Sénégal (aspects quantitatifs), (thèse de doctorat es sciences économiques) Université de Dakar, Juillet 1965, 196 p; graph, cartes annexes, biblio..

## ACTES DE COLLOQUES

-----

- COQUERY-VIDROVITCH Cathérine, Afrique coloniale française et la crise de 1930 : Crise structurelle et gènèse 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.

## PUBLICATIONS DES ORGANISMES DE RECHERCHES

-----

## ET PERIODIQUES SPECIALISES

-----

- Anonyme, Renseignements coloniaux, L'Afrique Française (supplément) n° 7, Juillet 1925 pp 241-251.
- 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.
- WRIGHT Donald R., DARBO Jula : the role of a mandika Jula clan in the long-distance trade of the Gambia River and its hinterland, in African economical history (Extrait) n° 3 Spring 1977, pp 33-45.
- KAYSER, E. - TRICART, J., Le rail et la route au Sénégal, Annales de géographie, Bull. de la Sté de Géographie n° 356, Juillet-Août 1957, Armand Collin, Paris, pp 328-350, tabl. stat. 1 graph, 6 cartes.
- AUJAS ~~LOUIS~~, La région du Sine-Saloum : le port de Kaolack, in 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 Saalum et du Rip, in Bulletin de l'IFAN, T XXXVIII, série B, n° 4 Octobre 1976, pp 313-360
- BOULEGUE Jean, Contribution à la chronologie du Saloum, in Bulletin de l'IFAN, T XXXVIII, série B, n° 3-4, 1966 pp 657-662.
- DEBIEN (G.), Papiers d'Afrique III : Papiers Ernest Noirot, in 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 sereer et la question des Terres Neuves au Sénégal,  
in 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,  
in Cahier de l'ORSTOM, série sc. hum. vol XII, n° 1, 1975 pp 55-80.
- DUFON Jean-François, Tambacounda capitale du Sénégal oriental,  
in Cahiers d'Outre-Mer n° 66, Avril-Juin 1964, pp 175-214, graph. cartes, photos.
- REHAUT Yves, L'arachide au Sénégal,  
in Cahiers d'Outre-Mer, n° 53, Janvier-Mars 1961 pp 5-25, 1 planche photo, biblio en infra.
- BECKER Charles - MARTIN Victor, Les premiers recensements au Sénégal : (Le Sénégal centre-ouest & son évolution démographique (Siin-Saalum, Bawol, pays de l'Ouest) : 1ère partie présentation des documents,  
CNRS, Kaolack, 1978, 90 p ronéo.
- MELISSIER Paul, Les paysans du Sénégal : civilisations agraires du Cayor à la Casamance, MEN/CNRS, Saint Yrieix, 1966, 200 p, plans, cartes, biblio.
- BELLONCLE Guy, Le mouvement coopératif au Sénégal,  
in Cahiers de l'ENEA, (2ème 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. carte, biblio..
- NDIAYE Albert, Sociétés de prévoyance, sociétés de développement rural, Sociétés de Production Rurale tiré du Mouvement coopératif au Sénégal,  
in Cahiers de l'ENEA, Mai 1964, pp 1-31.
- EA Samba, Histoire de l'huilerie au Sénégal,  
IDEP, Dakar, Nov. 1971, 74 p tabl. stat.
- DIALLO Ibrahima, Séminaire sur les migrations en Afrique de l'Ouest : les migrations en Afrique de l'Ouest : les migrations frontalières entre le Sénégal et la Gambie,  
IDEP, Dakar Novembre 1971, 24 p multigraphiées, 7 tabl. stat..
- DIALLO IBRAHIMA, Les migrations frontalières-Enquête en milieu rural sénégalais (1970-1971),  
IDEP, Dakar, Octobre 1972, 153 p, annexes.

- SEKYERE YAW OWUSU (Enquête effectuée en 1962), Notes sur 1°) : commercialisation de l'arachide en Gambie et la politique de l'OCOG, 2°) la structure coopérative en Gambie, IDEP, Dakar, Février 1963, 19 p multigraphiées.
- Anonyme, Les chemins de fer au Sénégal, in Industries et Travaux d'Outre-Mer n° 139, Juin 1965, p 459-462.
- 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 du Sénégal, in Industries et Travaux d'Outre-Mer n° 217 sp, Déc 1971, p 1045-1048.
- GUIRAUD Maurice, La route en AOF, in Industries et Travaux d'Outre-Mer n° 44-45, Juillet-Août 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, p 65-66.
- JOSSE Paul, le Dakar-Niger, in Industries et Travaux d'Outre-Mer, n° 71, Octobre 1959, p 681-688.
- PROTAT, (P.), Rail : l'équipement du Dakar-Niger, in Industries et Travaux d'Outre-Mer, n° 52 Septembre 1960, p 591-595.
- PROCTOR (J. H.), The Gambia's relations with Sénégal Sénégal ..., Journal of Commonwealth Political Studies, vol V, n° 1, Juillet 1967, pp 143-160 (Extrait).
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, L'impact des intérêts coloniaux : SCOA et CFAO dans l'Ouest africain 1960-1965, in Journal of African History, vol XVI, n° 4, 1975, pp 595-621 tabl. stat, graph 2 cartes, biblio en infra.
- Anonyme, La contrebande à la frontière de la Gambie représente un danger réel pour l'essor des jeunes industries dakaroises, in Marchés Tropicaux et Méditerranéens n° 747 du 5-3-1960, p 596.
- Anonyme, La Gambie et ses relations avec le Sénégal dans la paix, in Marchés Tropicaux et Méditerranéens n° 1154 du 23-12-1967, p 3274.
- Anonyme, Gambie et Sénégal, in Marchés Tropicaux et Méditerranéens n° 1539 du 9-5-1975, pp 1354-1355.

- CUYOT Stephen, L'économie de l'arachide au Sénégal : les problèmes humains,  
in Oléagineux, 7<sup>e</sup> année, n° 1, 2, Janvier et Février 1952, pp 15-20, 75-80.
- SURET-CANALE Jean, L'économie de traite en Afrique Noire sous domination française (1900-1914),  
in Recherches Africaines, n° 2, Avril-Juin 1960, pp 3-39.
- COURTET M., Etude sur le Sénégal,  
in Revue Coloniale (Extrait), A. Challamel, Paris, 1903, 183 p, tabl. stat., 3 cartes.
- SECK Assane, Les escales du Fleuve Sénégal,  
in Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale, n° 1-2, 1965, pp 71-118, plans, illust. photo., biblio en infra.
- LABASSE Jean, Le Dakar-Niger et sa zone d'action,  
in Revue de Géographie de Lyon, vol XXIX, n° 3, 1954, pp 182-204, 4 graph.
- PASQUIER Roger, Les villes du Sénégal au XIX<sup>e</sup> siècle,  
in Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer (Extrait), Paris pp 387-426, biblio en infra.
- VERDUN Louis Georges, Les relations Gambie - Sénégal,  
in Revue Juridique et Politique, n° ", Juillet-Septembre 1966, pp 477-488.
- BA Samba Oumar, Le département de Kaffrine,  
in Sénégal d'Aujourd'hui, n° 2, Novembre 1968, pp 19-20, 29, 1 carte.
- 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<sup>e</sup> partie),  
DGRST, SEDES, Paris, 1967, 32 p.
- Anonyme, Transports et croissance urbaine dans les pays tropicaux,  
in Travaux et documents de géographie tropicale, n° 23, Février 1976, CEGET/CNRS, 205 p, cartes, plans.
- BLANCHER G., Influence de la traite des arachides sur les transports ferroviaires,  
in Unité Africaine, n° 75 du 11-12-1963, p 8.

ETUDES ET RAPPORTS DE MISSIONS

-----

- BCEOM, Programme de logement pour les six capitales régionales et pour neuf centres secondaires : Thiès, Kaolack, Saint-Louis, Ziguinchor, Diourbel, Tambacounda-Touba, Mbacké, Kolda, Bakel, Koungheul, 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, Ville de Koungheul : monographie, DUH/MTPUT, Paris, 1974, 84 p, graph., 3 cartes, ill. photo. en hors-texte, 6 plans en annexe.
- Bureau Régional de Kaolack de la Statistique, Situation économique 1984. Région de Kaolack, Ministère de l'Economie et des Finances (MEF), Kaolack, 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.
- CINAM/SERESA, Etude de la région arachidière, Dakar, 1960, 2 t, feuilles ronéo paginées par chap., tabl. stat., cartes.
- CROS Claude, Les migrations rurales vers la zone arachidière orientale (Sénégal) 1967, Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT), t 1, Dakar, Janvier 1968, 89 p ronéo, tabl. stat., graph., 1 carte, 3 annexes.
- Bureau Informatique, Répertoire de localités 1988, Direction de la Statistique, Dakar, s.d., non paginé, tabl. stat.
- DAT, Trente ans de commercialisation arachidière; statistique des volumes d'arachides en coque commercialisés par point de traite de 1925-1936 à 1966-1967, MFI, Dakar, Juin 1968, 88 p, tabl. stat.
- DAT, La colonisation des Terres Neuves au Sénégal oriental zone de Koungheul, (3 vol), Ministère du Plan et de l'Industrie, Dakar, Octobre 1969, t I, 35 p, tabl. stat., 2 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, Projet de schéma d'aménagement du territoire à l'horizon 2000, Secrétariat d'Etat au Plan, Dakar, Mars 1972, 283 p, tabl. stat., 20 cartes.
  - 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.
  - DAT, Extrait de la base de données informatisées, Dakar, Edition du 9-11-1987.
  - 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 1970, 91 p ronéo, tabl. stat., graph., 7 cartes, annexes, biblio. (en collaboration avec Bocar SY, aménagiste).
- METOE 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, (t1) 247 p, tabl. stat.
- Mission Mr LUCAS du 12 au 14 Décembre 1955, Rapport du groupe de travail des arachides de la zone tropicale, Commissariat Général au 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, Etude de la réorganisation de la Régie des Chemins de Fer, Bureau Organisation et Methode / Secrétariat Général de la Présidence, Dakar, Mars 1971. Mai 1972, 3 t, 254 p, 62 p + annexe, 55 p, tabl. stat.
  - OMVS, Rapport d'études sur la vallée (4è partie) : le milieu urbain et les relations villes-campagnes, Dakar, 1980, 139 p, tabl. stat., graph., cartes, annexes.

- CCA, Note de synthèse du rapport COGERAF sur la commercialisation des arachides au Sénégal, s.l. (Dakar), Février 1964, 24 p.
- SEACER, Plan de développement de la Communauté Rurale de Maka Yop, Ministère de l'Intérieur, Dakar, 1988, pp 1-30.
- Service de la Statistique, Répertoire des villages, Ministère du Plan et du Développement, Dakar, 1964, feuilles paginées par cercle, tabl. stat.
- Service de la Statistique et de la Documentation, Répertoire des villages du Sénégal (Population autochtone au 1er Janvier 1958), Ministère du Développement, du Plan et de l'Economie Générale, Saint-Louis, Décembre 1958, 159 p, tabl. stat.
- Secteur des TP de Kaffrine, Inventaire des routes classées, Kaffrine, 1981, 1 feuillet dactylographié.
- SOABI/CEMLC, La ville de Kaffrine. Etude du développement de la ville : prévisions et tendances à l'horizon 2000.
- DAT, Extrait de la base de données informatisées, Dakar, Edition du 9-11-1987.
- WADE Mbaye Thioune, Hiérarchie urbaine au Sénégal, DAT, Décembre 1970, 136 p ronéo, 63 tabl. stat., 7 cartes.

#### RAPPORTS POLITIQUES ET ADMINISTRATIFS

=====

##### \* 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 1909, Malem, 8 p, 2p, 3p, 3p.
- Cercle de Kaolack, Rapports mensuels d'ensemble 1912,
- "     "     "     "     "     "     1912,
- "     "     "     "     "     "     1914,
- "     "     "     "     "     "     1915,
- "     "     "     "     "     "     "     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-Mandac de la province de Kaffrine (Sine-Saloum) et nommant Serign CISSE, chef du Canton,  
JO Sénégal, 1919, p 939.
- Circulaire n° 69 du 18 Août 1916 au sujet du déplacement de indigènes hors du Sénégal,  
JO Sénégal, 1916, p 577.
- Décision n° 720 du 6 Mai 1912 transférant la résidence de Malel 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 12 Novembre 1913 modifiant à partir du 1-12-1913 les services 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° 222 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° 245 du 20 juin 1912 portant modification à la marche des trains sur le chemin de fer de Thiès à Kayes,  
JO Sénégal, 1912, p 402.

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° 12502 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° 345 du 9 Août 1916 transformant, jusqu'à nouvel avis, les gares de Maka-Yop et Sinthiou-Malem en halte ouverte seulement aux voyageurs sans bagages au 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° 1226 du 2 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 Kaffrine,  
JO Sénégal, 1921, p 73.
- Arrêté n° 179 du 27 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 réglementant 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. Occid. 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 de 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 696.
- 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 1960 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 consommation 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 commando et incommodo les plans de lotissement des escales de Kaffrine et Birkelane,  
JO Sénégal, 1912, p 267.
- Arrêté n° 351 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° 1000 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 1003 du 14 Septembre 1912 soumettant à une enquête de commodo et incommodo les plans-projets de lotissement des escales de Malem-Hodar, Maka Yop, et Koungheul (Sine-Saloum), JO Sénégal, 1912, p 699.
- Arrêté n° 1397 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 360.
- 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 333.
- Arrêté n° 35 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 13 Septembre 1947 portant affectation au Gouvernement Général de l'Af. Occ. Française du lotissement n° 39 du centre urbain de Koungheul (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 Ibrahim NDAW, JO Sénégal, 1913, p 673.

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 d'un terrain à Koungheul 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 d'un terrain à Koungheul avec le sieur Boubou DIENG, JO Sénégal, 1914, p 133.
- Décision n° 232 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 gré à gré d'un terrain sis à Malem Hodar avec Monsieur CHARMESSY, 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 de Koungheul, avec le sieur Massaër GUEYE, traitant, JO Sénégal, 1914, p 664.
- Décision n° 1392 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'escala de Koungheul, avec le sieur Malick FALL, JO Sénégal, 1916, p 344.
- Décision n° 1132 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 d  
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 de  
écoles primaires du Sénégal dans les diverses catégorie  
établies par les arrêtés du 24 Novembre 1903 et 28 Octobre 191  
de Monsieur le Gouverneur général,  
JO Sénégal, 1912, pp 862-863.
- Décision n° 1825 du 15 Octobre 1912 portant ouverture d'école  
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 d  
service d'hygiène à toutes les escales et centres européens, no  
érigés en communes, de la Colonie du Sénégal,  
JO Sénégal, 1912, pp 192-193.
- Arrêté n° 1562 du 10 Décembre 1918 édictant les mesures d  
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 au  
escales de Birkelane, Koungheul, Saboya et Sokone, le  
dispositions de l'arrêté 1562 de Monsieur le Lieutenant  
gouverneur du Sénégal en date du 10-12-1918.

## 7°) Postes et télégraphes

### \* Gouvernement Général de l'AOF

- Nomenclature des bureaux de postes et télégraphes d'Afrique  
Occidentale Française au 1er Janvier 1912,  
JO Sénégal, 1912, p 168.



\* 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 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 et remboursement et à l'échange des mandats, d'articles, d'argent local, JO Sénégal, 1913, p 1226.
- Arrêté n° 1992 du 22 Décembre 1913 autorisant les bureaux de postes de Kaffrine, Fatick, Foundiougne, Gossas et Guinguinéo émettre et à payer les mandats-poste métropolitains pour le compte du Receveur Régional de Kaolack, JO Sénégal, 1914, p 8.
- Arrêté n° 1203 du 14 Novembre 1916 portant ouverture de bureau de postes au service des envois contre remboursement avec les colonies d'Afrique Occident. Française, la France et l'Algérie, JO Sénégal, 1917, p 833.
- Arrêté n° 84 du 17 Janvier 1920 portant réouverture des gares de Birkelane, Koungheul 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 Koungheul 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° 323 du 26 Juillet 1915 ouvrant au service des correspondances ordinaires recommandées, les gares de Malem Modar et Birkelane, JO Sénégal, 1915, p 500.
- Décision n° 9772 du 1er Août 1918 fermant provisoirement le bureau des postes et télégraphes de Kaffring, JO Sénégal, 1918, p 529.
- Décision n° 1160 du 7 Septembre 1918 portant réouverture du bureau postal et télégraphique de Kaffring, JO Sénégal, 1918, p 612.

ATLAS - CARTES - PHOTOS AERIENNES - PLANS  
 =====

- Collectif, Atlas national du Sénégal,  
IGN, Paris, 1977, 65 planches + notices
- Collectif, Atlas du Sénégal,  
Jeune Afrique, Paris, 1983 (2è édition), 72 p, cartes, plans  
tabl. stat.
- Ministère du Plan et de la Coopération, Atlas pour l'Aménagement  
du territoire,  
Dakar, 1974, Nouvelles Editions Africaines, Abidjan-Dakar, 1977  
100 p, 44 cartes.
- Chemin de Fer de Thiès à Kayes, (Carte de la) Région traversé  
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 (2è 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, (Photo. aérienne) Maka Yop,  
DN 28-XV n° 37, SGN, Dakar 1979, Ech. 1/10 000.
- Institut Géographique National, (Photo. 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 de 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.

## 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.- Koungheul
- 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

DH n°

## 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 Alphab

8 Situation matrimoniale : M C V D

9 Activités Prof (Principales.....  
(Secondaires.....10 Revenus.....

11 Nbre d'époux.....12 Noms de familles respectifs(1er.....  
(2è.....  
(3è.....

13 Ages respectifs : 1er.....2è.....3è.....

14 Nbre d'enfants respectifs.....

15 Ages respectifs des enfants.....

16 Niveau d'instruction respectifs.....

17 Autres personnes en charges (Lien 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 construct. (Nbre de pièces) en "dur"....Mat Préc.....

26 Installat. utilitaires WC...Cuisine...Bergerie...Poulailler....

27 Electricité OUI..NON..Date... 28 Eau courante OUI..NON..Date...

29 Date de construction des Bâtiments.....

30 Date de lotissement.....

ANNEXE IIQUESTIONNAIRE COMMERCE DE GROS ET DEMI-GROS  
-----

QC N°

COMMERCANT

- 1.- Prénom, Nom : .....
- 2.- Age : .....
- 3.- Ethnie : .....
- 4.- Date d'arrivée à Kaffrine au cas vous n'êtes pas originair  
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

FT n°

Année du .....

Gare routière de .....

Destination .....

TYPES DE VEHICULES (Nombre 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 IVEXPANSION 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	1 180	73,75
Total	1 600	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	103	48
1960 - 1977	55	24,5
Total	225	100

Sources : BCEOM, Ville de Koungheul : monographie, Paris, 1974 et données fournies par la sous-préfecture de Koungheul.

## 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	Esoule	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	2,7	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	Fonctionnaire	Salariés du privé	Comm. et activit. libérale	Artisanat	Agriculture	Sans travail
Esoule	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 1983

CIRCONSRIPTION ADMINISTRATIVE	Population					Taux d'accroissement annuel (%)			
	1935	1955(1)	1965(2)	1976(5)	1983(6)	1935-55	1955-65	1965-76	1976-83
Wakar Nodar	43 481(4)	61 100	49 660	71 001	97 601	4,3	4,6	3,6	2,6
Koungheul	43 000(3)	61 500	66 600	57 460	85 700	2,9	5,5	4,4	3,4
Ensemble	86 481	122 600	116 260	128 461	183 301	3,7	4,9	3,8	2,9
Département de Niakhar	20 000(3)	101 400	176 000	238 000	320 650	2,6	5,7	2,7	2,7

- Sources : (1) Cdt Cercle du Sine-Saloum, Mise en valeur des Terres Neuves, Kaolack, 1937, pièce n° 12.  
 (2) Pelissier (P.), Les paysans du Sénégal, Saint Yrieix 1966, p. 252.  
 (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. 50.  
 (5) DAT, Extrait de la base de données informatisée, Dakar, Edition du 9/11/1987.  
 (6) Dir. Statistique, (Bureau Informatique), Répertoire des localités 1980, Dakar, s.d.

Ces actuelles circonscriptions correspondent aux Cantons de Niakhar 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	
		1976(1)	1988(2)	Effectif	Taux ann. (%)
Département/Cir. Rurale					
DIRKELANE	Birkelane	18 666	22 489	+ 3 823	1,6
	Mabo	15 431	20 680	+ 5 249	2,5
	Mbessa	13 131	14 616	+ 1 485	0,9
	Diagnick	12 789	17 614	+ 4 825	2,7
	Ensemble	60 017	75 399	+15 382	4,9
KOUNCHEUL	Sainte Paté	5 125	10 029	+ 5 566	6,3
	Koungheul	21 626	20 942	+ 7 316	2,4
	Lour-Escale	8 268	11 381	+ 3 113	2,7
	Maka Yop	3 540	13 336	+ 4 796	3,8
	Sainte-Esclap	4 518	6 306	+ 2 308	3,5
	Saint-Esclap	6 305	14 569	+ 5 184	3,7
Ensemble	57 460	85 722	+28 262	3,4	
MALEM HODAR	Faloul	13 495	17 728	4 233	0,3
	Saint-Minime	4 991	12 132	7 141	7,7
	Bianko Souf	7 402	11 919	4 437	3,9
	Chibi	10 638	11 069	1 231	0,9
	Kali	10 022	11 089	1 067	0,8
	Malem Hodar	17 140	21 942	4 802	2,4
	Ndioum Ngainta	8 157	10 942	2 785	2,5
Ensemble	71 931	97 621	25 690	2,6	
NSANLA	Diokoul Mbelle	9 015	13 128	4 113	3,2
	Kathiotte	11 964	10 461	4 497	2,7
	Médinatou S. 2	6 480	8 110	1 630	1,9
	Nganda	10 305	13 255	2 950	2,1
Ensemble	37 764	50 954	13 190	2	
Département de Kaffrine		233 096	326 654	88 558	2,7
Région de Kaolack		579 621	805 447	225 826	2,8

Source : (1) DAT, Extrait de la base de données informatisée, Dakar, Edition du 9/11/1987, folio 1, 3, 4.

(2) Direction de la Statistique (Bureau informatique), Répertoire des localités 88, Dakar, 1988, p. 2.

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	40,3	2 920	44,6	11 526	53,7	16 957	58,2
Koungheul	1 922	30,6	2 662	40,6	9 039	37,5	10 256	35,2
Malem Hodar	576	11,6	740	11,4	1 414	6,6	1 302	4,5
Maka Yop	174	2,5	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	1958/1988
Kaffrine	4	12,1	3,2	6,9
Koungheul	5,6	9,6	2	5,7
Malem Hodar	4,4	5,5	-0,6	2,7
Maka Yop	4,1	6,7	1,8	4,2
Ensemble	4,7	10,4	2,0	6

Source : 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	20,5	- 22,6
Département de Kaffrine	16,7	20,6	+ 3,9
Région de Dakar	2,7	5,9	+ 3,2
En. Région de Fatick	1,4	4,4	+ 3
Région de Diourbel	2,2	4,4	+ 0,6
Rég. de Saint-Louis	2,5	10,3	+ 6,8
Région de Tambacounda	1,2	1,5	- 0,4
En. Rég. Sine-Saloum **	15,1	13,2	- 1,9
Région de Thiès	2,6	2,9	+ 0,3
Région de Louga	2,7	4,4	+ 0,7
Hors du Sénégal	5,4	11,8	+ 6,4
Total	100	100	

Source : (1) DAT, Recensement de la population 1976, Résultats définitifs, Dakar, 1982.

(2) Enquête personnelle portant sur les chefs de ménage, Kaffrine, Août-Septembre 1987.

\* Ville de Kaffrine non comprise.

\*\* Le Département de Kaffrine non compris.

LISTE DES ABREVIATIONS  
ET DES SIGLES UTILISES

ATCR : Assistance Technique aux Communautés Rurales.  
 BSEOM : Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer.  
 ENR : Bureau National de Recensement.  
 BOM : Bureau Organisation et Méthode.  
 CCAA : Caisse Centrale de Crédit Agricole.  
 CER : Centre d'Expansion Rurale.  
 CFFAR : 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.  
 COSERAF : Comité des Oléagineux du Groupement d'Etudes et de Recherches pour Afrique.  
 CFAO : Compagnie Française de l'Afrique Occidentale.  
 CINAM/SERESA : Compagnie d'Etudes Industrielles et d'Aménagement du Territoire/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.  
 Dir. Stat. : Direction de la Statistique.  
 ENEA : Ecole Nationale d'Economie Appliquée.  
 FIDES : Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social.  
 CEMLC : 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.  
 MDF : Ministère du Développement et du Plan.  
 NOSOCO : Nouvelle Société Commerciale africaine.  
 OCA : Office de Commercialisation Agricole.

- OMVS : Organisation de la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal.
- ONCAD : Office National de Coopération et d'Assistance pour le Développement agricole.
- OPCE : Office de Postes et de la 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.
- SONEEL : Société Nationale d'Exploitation des Eaux du Sénégal.
- SONED : Société Nationale d'Etudes de Développement.
- SONACOS : Société Nationale de Commercialisations des Oléagineux du Sénégal.
- SOALI : Société Ouest-Africaine des Bétons Industriels.

LISTE DES FIGURES,  
TABLEAUX ET PLANCHES



## FIGURES

	Pages
1. Graphique des parts des "escales" ferroviaires du bassin arachidier oriental dans leur population cumulée en 1958, 1968, 1976 et 1988.....	26
2.- Carte des taux d'accroissement démographique moyen annuel des "escales" ferroviaires durant les périodes coloniale et d'indépendance(1958/1988).....	27
3. Carte de l'évolution du bassin arachidier du début du siècle à nos jours.....	31
4.- Graphique des taux d'accroissement démographique moyen annuel dans le département de Kaffrine et les arrondissements de Malem Hodar et de Maka Yop.....	34
5. Graphique de l'évolution des prix d'arachides au producteur au Sine-Saloum de 1920 à 1931 (par quintal).....	36
6. Graphique de l'évolution des faillites publiées par le tribunal de Kaolack de 1927 à 1936.....	36
7. Carte de l'évolution démographique des "escales" ferroviaires du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.....	45
8.- Carte des taux d'accroissement démographique moyen annuel des "escales" du bassin arachidier oriental de 1958 à 1988.....	47
9.- Carte des taux d'accroissement démographique moyen annuel des Communautés Rurales du département de Kaffrine de 1976 à 1988.....	52
10.- Carte des origines de la population de Kaffrine en 1976 et 1987.....	54
11.- Graphique de la répartition ethnique de Kaffrine en 1976 et 1987.....	61
12.- Graphique de la répartition des chefs de ménage selon les secteurs d'activités socio-professionnelles à Kaffrine en 1987.....	65
13.- Graphique de la répartition de la population de Kaffrine et de Maka Yop en grandes classes d'âge en 1976 et 1987.	67
14.- Pyramide des âges de la population de Kaffrine en 1976..	67
15.- Plan de l'escale de Kaffrine et de ses extensions.....	78
16.- Plan de l'escale de Koungheul.....	79

	Pages
17.- Plan de l'évolution spatiale de Kaffrine de 1912 à nos jours.....	84
18.- Plan de l'évolution spatiale de Kounghoul de 1912 à nos jours.....	86
19.- Plan de l'évolution de l'occupation de l'espace à Malem Modar de 1912 à nos jours.....	87
20.- Plan de l'évolution de l'occupation de l'espace à Maka Top de 1912 à nos jours.....	88
21.- Plan de Kaffrine : Types de bâti.....	90
22.- Plan de l'organisation socio-spatiale dans le vieux quartier de Pey-Mbamba à Kaffrine.....	93
23.- Plan de Kounghoul : types de bâti.....	97
24.- Carte des agglomérations, voies de communication et espaces naturels protégés dans le Département de Kaffrine.....	112
25.- Carte des "escales" ferroviaires et ports au Sine-Saloum en 1913.....	118
26.- Carte de la polarisation administrative dans le Département de Kaffrine.....	146

## TABLEAUX

-----

	Pages
1. Evolution démographique de Kaffrine de 1904 à 1958.....	28
2. Evolution démographique dans le cercle du Sine-Saloum et dans la subdivision du Saloum oriental.....	32
3. Evolution de l'effectif des points de traite au Sénégal et au Sine-Saloum de 1932 à 1937.....	33
1.A.- Evolution démographique dans les Communautés Rurales du bassin arachidier oriental traversées par la voie ferrée de 1965 à 1988.....	48
1.B.- Taux d'accroissement démographique moyen annuel dans les Communautés Rurales du bassin arachidier oriental traversées par la voie ferrée 1965/1976 et 1976/1988...	48
5. Répartition par catégories professionnelles de la population active de Kougheul en 1976 et de Kaffrine en 1987..	62
6.- Répartition de la population par grandes classes d'âges à Kaffrine et à Maka Yop en 1976 et 1987.....	64
7. Evolution des effectifs de l'enseignement élémentaire de la ville et du département de Kaffrine de 1983/84 à 1986/1987.....	106
8.- Evolution du poids des arachides dans le frêt du Thiès-Kayes de 1909 à 1914.....	119
9.- Evolution du trafic-frêt des gares du Saloum sur le Thiès-Kayes de 1911 à 1914.....	120
10.- Part des arachides dans le trafic-frêt des gares du Saloum sur Thiès-Kayes en 1914.....	121
11.- Evolution du trafic-voyageur du Thiès-Kayes de 1909 à 1914.....	122
12.- Evolution des parts des gares du Saloum dans le trafic-voyageurs sur le Thiès-Kayes de 1911 à 1919.....	123
13.- Evolution du trafic ferroviaire de 1934 à 1958.....	125
14.- Evolution du trafic sur le Dakar-Niger de 1933 à 1937...	126
15.- Part des destinations dans le trafic routier quotidien à partir de Kaffrine et Kougheul en 1988.....	135
16.- Répartition socio-professionnelle des abonnés au téléphone dans les "escales" orientales en 1986.....	137
17.- Distances des chefs-lieux de Communauté Rurale à Kaffrine.....	145
18. Répartition des instructeurs formés au CFPAR de Kaffrine selon leur nationalité de 1964 à 1975 (effectifs cumulés).....	147

## PLANCHES

-----

	Page
Planche n° 1.....	42
Planche n° 2.....	43
Planche n° 3.....	76
Planche n° 4.....	115
Planche n° 5.....	121
Planche n° 6.....	131
Planche n° 7 . . . . .	145

## TABLE DES MATIERES

-----

	Page:
DEDICACES.....	
SOMMAIRE.....	
METHODOLOGIE.....	4
CHAPITRE I.- PROBLEMATIQUE.....	2
1.- Sens du concept d'escale.....	2
2.- La structuration de l'espace économique et la notion de bassin arachidier oriental.....	3
3.- " L'escale" : un établissement humain multifon- ctionnel.....	6
a.- Un centre de collecte et de redistribution commerciales.....	6
b.- Un relais administratif.....	7
c.- Un point de rupture de charge.....	7
CHAPITRE II.- STRATEGIE D'APPROCHE.....	9
1. Elaborer des tableaux synoptiques et synchrones des escales.....	9
2.- Dégager les dynamiques d'évolution.....	
3.- Carner les tendances d'évolution.....	10
CHAPITRE III.- LES MOYENS D'INVESTIGATION ET D'ANALYSE.....	11
1. Considérations sur la bibliographie.....	11
a.- La période coloniale.....	11
b.- La période post-coloniale jusqu'à la décennie 1970-1980.....	11

	Pages
2. Etudes du milieu.....	14
a. Première phase : interview et recueil de témoignages historiques.....	15
b. Deuxième phase : enquêtes et sondages.....	16
a.- Sondage : démographie - habitat.....	17
b.- Enquête sur le commerce et les transports.....	18
INTRODUCTION.....	20
PREMIERE PARTIE : L'EMERGENCE DEMOGRAPHIQUE DE DEUX AGGLOMERATIONS COSMOPOLITES : KAFFRINE ET KOUNGHEUL.....	24
INTRODUCTION.....	25
CHAPITRE I.- DEMOGRAPHIE ET SPECULATION ARACHIDIERE : L'EMERGENCE DE KAFFRINE ET DE KOUNGHEUL.....	28
1.- L'expansion démographique et l'entrée du Saloum dans le bassin arachidier (1904-1930).....	29
2.- La stagnation démographique de Kaffrine, les mutations du bassin arachidier et les crises (1930-1949).....	32
3.- La reprise de croissance démographique, les mutations dans les "escales" et l'étatisation de l'économie arachidière (1950-1958).....	37
CHAPITRE II.- L'AFFIRMATION DEMOGRAPHIQUE DE KAFFRINE AU SEIN D'UN ENVIRONNEMENT EN CRISE ( de l'indépendance aux années 80).....	40
1.- Reprise de croissance et nouvelles politiques nationales.....	41
2.- Croissance démographique de Kaffrine et de Koungheul et crise des années 70 dans le bassin arachidier....	46
3.- L'affirmation de Kaffrine dans les années 80.....	51



	Pages
TROISIEME PARTIE : RESEAUX, TRAFICS ET AIRES DE POLARISATION.	110
INTRODUCTION.....	111
CHAPITRE I.- LA LIGNE FERROVIAIRE : L'OUTIL DEGRADE D'INTE- GRATION DES "ESCALES" DANS L'ESPACE ECONOMIQUE COLONIAL.....	113
1.- Dégradation et réhabilitation.....	114
2.- Le Thiès-Kayes, facteur d'intégration des "escales" dans la mouvance économique de l'Ouest-atlantique...	117
3.- Le Dakar-Niger, facteur d'intégration des "escales" dans l'espace économique régional colonial.....	125
CHAPITRE II.- LA ROUTE ET LES RESEAUX DE TELECOMMUNICATIONS LES SUPPORTS ACTUELS DE LA VIE DE RELATION DES "ESCALES".....	132
1.- Réseau et trafic routiers : La marginalisation des "escales" du bassin arachidier oriental.....	133
2.- Les réseaux coloniaux et la consolidation du poids économique du bassin oriental.....	138
3.- Le détournement du trafic ferroviaire par la route..	140
CHAPITRE III.- DES AIRES DE POLARISATION TRIBUTAIRES DE LA FONCTION ADMINISTRATIVE.....	143
1.- Une polarisation administrative centrée sur Kaffrine	144
2.- Polarisation scolaire et rayonnement sous-régional de Kaffrine.....	147
3.- La polarisation économique et le facteur de redis- tribution commerciale.....	149



	Pages
CONCLUSION GENERALE.....	151
BIBLIOSCRAPHE.....	156
ANNEXES.....	177
LISTE DES SIGLES ABREVIATIONS UTILISES.....	186
LISTE DES FIGURES, TABLEAUX ET PLANCHES.....	189
TABLE DES MATIERES.....	194