

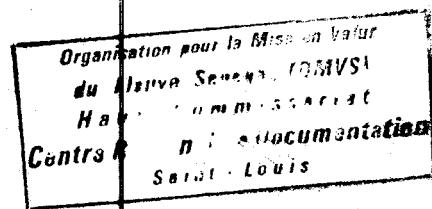
10170

ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR
DU FLEUVE SENEGAL
(O.M.V.S.)

HAUT - COMMISSARIAT

DIRECTION DE LA PLANIFICATION
ET DE LA COORDINATION

Mr



ETUDE SOCIO - ECONOMIQUE
DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

R A P P O R T G E N E R A L

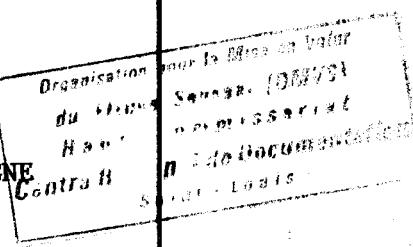
- . Partie D : Le Milieu Urbain et les Relations ville-campagne
- . Partie F : Interprétation des résultats dans les autres secteurs



10170

P A R T I E D

LE M I L I E U U R B A I N
ET
LES R E L A T I O N S V I L L E - C A M P A G N E



25101

P A R T I E D
T A B L E D E S M A T I E R E S

INTRODUCTION

- CHAPITRE D I - L'HISTOIRE DES VILLES DU BASSEN DU SENEGAL
- D I-1 - Les villes de la Moyenne Vallée
1 - Avant-propos : problèmes de définition
2 - Le fait colonial et le développement des villes
3 - L'évolution des villes dans le Moyen et le Bas Sénégal
4 - Le développement des Bourgs du Jeeri
- D I-2 - Les villes du Haut Sénégal
1 - Les conditions naturelles et humaines de l'essor humain
2 - L'essor précoce des échanges dans le Haut Sénégal au Moyen Age (IX - XV^e siècles)
3 - Le commerce Atlantique et les comptoirs du Galam (XVII - XVIII^e siècles)
4 - Naissance des villes modernes au XIX^e siècle
- CHAPITRE D II - LE MILIEU URBAIN : POPULATION ET EVOLUTION DES VILLES
- D III-1 - Les villes de la Moyenne Vallée
1 - L'évolution démographique des villes
2 - Croissance et morphologie urbaine
3 - La structure économique des centres urbains
4 - Les activités économiques
5 - Niveau des infrastructures
6 - Les transports
- D III-2 - Les villes du Haut Bassin
1 - L'évolution des villes
2 - La situation des transports dans le Haut Bassin

b)

CHAPITRE D III - LE MILIEU URBAIN : ETUDE DES ENTREPRISES

D III.1 - Les entreprises de la Moyenne Vallée

1 - Les caractéristiques des entrepreneurs et de leurs entreprises

2 - Le commerce

3 - L'artisanat

4 - Les autres secteurs

D III.2 - Les entreprises des villes du Mali

1 - Les caractéristiques des entreprises

2 - Le secteur commercial

D III.3 - La navigation fluviale

CHAPITRE D IV - LES RELATIONS VILLE CAMPAGNE

D. IV.1 - La Moyenne Vallée et le Delta

D. IV.2 - Le Haut Bassin

CONCLUSION

INTRODUCTION - METHODOLOGIE

1 - INTRODUCTION

Quoique la majorité de la population de la Vallée du Fleuve Sénégal vive dans des villages, une partie non négligeable de celle-ci habite les petites villes de la région. Ces villes ont traditionnellement joué un rôle important dans l'histoire de la Vallée. L'étude socio-économique s'est consacrée à déterminer quel rôle ces villes jouent à présent.

L'étude des villes de la Vallée a deux buts généraux. Le premier est de déterminer les types de changements qui ont affecté ces centres. Ces changements peuvent être soit favorables, soit défavorables, représentant soit une croissance, soit un déclin. En même temps, l'étude s'attache à identifier divers facteurs tels que les changements dans l'infrastructure de transport, la sécheresse et les projets agricoles qui se sont révélés assez importants pour mériter une enquête. Au fur et à mesure que l'étude a progressé, d'autres facteurs ont pu être identifiés.

Le second but général est de saisir la situation économique et sociale actuelle dans ces villes. Cette situation est en effet importante à connaître car elle a une influence évidente sur le développement futur.

Dans le cadre de ces deux buts globaux, plusieurs aspects spécifiques ont été considérés. L'étude a consacré une attention particulière au secteur privé de l'économie urbaine. Une évaluation d'ensemble du secteur privé a été effectuée à travers une enquête sur un échantillon d'entreprises représentatives dans les domaines du commerce, de l'artisanat et des diverses activités de services. En même temps, on a évalué le niveau général de développement du secteur privé, et identifié les différences de niveaux entre les différentes villes et les facteurs responsables de ces différences. On a également identifié les types d'entreprises existantes et leurs caractéristiques générales, particulièrement l'échelle de leurs opérations, le type de relations avec les autres entreprises et leurs caractéristiques financières.

L'étude a également cerné les caractéristiques socio-économiques des entrepreneurs eux-mêmes, afin de dégager leurs caractères communs et les caractéristiques qui les différencient les uns des autres. On a cherché à délimiter l'influence de facteurs tels que l'ethnie, la caste et l'origine géographique dans la détermination des professions exercées. On a également enquêté sur d'autres facteurs tels que l'éducation et l'alphabétisation, la capacité d'obtenir des prêts, facteurs qui peuvent influencer le degré de succès de l'entreprise. Comme le commerce s'est révélé une activité importante dans tout le Bassin, il a fait l'objet d'une attention particulière et l'étude s'est efforcée d'analyser le réseau commercial dans chaque pays.

L'étude s'est attaquée également aux relations entre les petites villes et leur arrière-pays. Elle a examiné la mesure dans laquelle les villes polarisent ou attirent les villageois, ainsi que la nature de cette attraction. L'approche adoptée est aussi large que possible, englobant les facteurs économiques, sociaux aussi bien qu'administratifs. Elle s'est attachée à analyser les différences entre les villes, et à les comparer avec celles notées dans l'étude du secteur privé. L'étude s'efforce aussi d'identifier les centres les plus importants dans le Bassin, et de déterminer quels sont les facteurs qui sont à l'origine des liens plus solides qui existent entre ces centres urbains et le milieu rural environnant.

L'étude analyse le rôle du secteur privé dans l'établissement de ces liens en prenant en considération à la fois les fonctions qu'il assume et leur impact sur la ville aussi bien que sur la campagne. A côté du secteur privé, le rôle de l'administration locale, la nature et la provenance de ses ressources ont été examinés pour évaluer leur influence sur le développement des centres urbains et des relations entre ces centres et la campagne.

Considérant l'importance de l'agriculture dans la Vallée, l'étude s'est efforcée d'examiner les relations des villes avec l'agriculture traditionnelle et l'agriculture irriguée. Une attention particulière a été accordée à cette dernière car elle représente le changement majeur affectant le Bassin dans le présent et dans l'avenir.

2 - METHODOLOGIE

Diverses techniques de recherche ont été utilisées pour la collecte des informations, compte tenu de la multiplicité des facteurs à étudier. La plupart des informations ont été recueillies à travers une série d'enquêtes. Celles-ci ont été complétées par des interviews de fonctionnaires de différents services à tous les niveaux, et par des entretiens avec des personnes ayant une grande expérience et des qualités d'observation. Chaque fois qu'il a été possible, on a consulté les archives administratives pour obtenir des informations additionnelles.

Au total, dix-sept villes ont été étudiées, à savoir : Richard-Toll, Dagana, Podor, Ndioum, Matam, Ourossogui et Bakel au Sénégal ; Rosso, Boghé, Kaédi et Sélibaby en Mauritanie ; Kayes, Kéniéba, Diamou, Yélimané, Mahina et Nioro au Mali.

L'enquête sur les entrepreneurs a été effectuée dans chacune de ces villes. L'échantillon comprenait 656 entrepreneurs : 253 au Sénégal, 212 en Mauritanie et 191 au Mali ; environ la moitié sont des commerçants. L'enquête sur les relations ville-campagne a demandé une enquête auprès des familles dans des villages de la région. Au Sénégal, l'enquête a porté sur 369 familles dans 22 villages, en Mauritanie sur 424 familles dans 20 villages, et au Mali sur 197 familles dans 33 villages. Les villages enquêtés ont été choisis d'après un certain nombre de critères dont les plus importants en ont été leur distance par rapport aux villes étudiées et le type de route qui les dessert.

Une enquête plus réduite du commerce villageois a été menée à peu près dans les mêmes villages. 33 commerçants ont été enquêtés au Sénégal, 43 en Mauritanie et 25 au Mali. Cette enquête a été menée en complément de l'étude des entrepreneurs dans les villes.

Deux enquêtes plus réduites ont été menées dans des domaines plus limités. Au Sénégal, une enquête sur l'importance des marchés urbains ; on a enquêté sur 1013 vendeurs venant de l'extérieur des villes. Au Mali une étude du secteur des ventes en gros a été menée par enquête auprès de dix grossistes à Kayes.

Les enquêtes ont été menées entre Février 1978 et Avril 1979. Les résultats ont été dépouillés manuellement à Saint-Louis. Diverses techniques ont été utilisées pour l'analyse des données : l'analyse par régression et les tests de contingence. Mais la plupart des données ont été analysées simplement par comparaison des pourcentages.



CHAPITRE D I - L'HISTOIRE DES VILLES DU BASSIN DU SENEGAL

D I.1 - LES VILLES DE LA MOYENNE VALLEE ET DU DELTA

1 - Avant-propos : problèmes de définition

Une ambiguïté, voire un paradoxe, recouvre toujours le contenu du phénomène urbain. Autant la "ville" constitue un fait géographique concret, autant il apparaît difficile de donner au "phénomène urbain" une définition générale, car en réalité il n'existe pas de concept précis de la "ville". Les ensembles urbains ne sont nulle part identiques dans le monde ; tout au plus peut-on, dans chaque système économique, opposer un paysage urbain et sa campagne environnante. La définition et la signification d'une ville peuvent se donner à partir d'une triple notion numérique, géographique et socio-économique.

a) Notion numérique

Elle est très extensible et les critères de distinction numérique sont aussi variés que les pays concernés (15.000 hab. en Irlande, 40.000 hab. au Japon par exemple) et les formes de civilisations. Même à l'intérieur d'un pays une définition chiffrée ne saurait s'appliquer à l'ensemble des localités urbaines. L'entassement des hommes n'est pas un critère distinctif absolu, pas plus que la densité du peuplement urbain, car il est des circonscriptions de base qui peuvent avoir des densités d'occupation du sol plus importantes que les densités d'agglomérations urbaines. Les critères statistiques s'avèrent donc insuffisants pour appréhender la réalité urbaine.

b) Notion géographique

La distinction entre la ville et son environnement peut relever d'une simple observation, d'une simple impression extérieure, mais elle pose les problèmes des limites spatiales du fait urbain. Le territoire d'une ville peut avoir changé par l'extension progressive du périmètre urbain, et la nouvelle ville peut englober d'anciens villages ayant gardé leur aspect rural. La notion "géographique" de la ville témoigne donc seulement de la mobilité spatiale du fait urbain. Aussi convient-il de rechercher une approche de la notion de ville plutôt par des activités propres aux habitants.

c) Critères socio-économiques

Une définition de la ville a été donnée par le Congrès International de population de 1965 en Hongrie qui estime que le pourcentage du nombre des habitants actifs se consacrant à l'agriculture ne doit pas dépasser 10%. C'est là un critère inapplicable, même pour certaines parties du monde industrialisé. Les fonctions administrative, commerciale et militaire contribuent dans une large mesure à distinguer les agglomérations urbaines des villages, dans les pays sous-développés notamment. Le secteur tertiaire constitue à cet égard un élément essentiel de distinction, dans lequel il apparaît cependant illusoire d'introduire un point de vue quantitatif car les activités tertiaires n'ont ni la même signification ni le même impact sur le développement urbain dans les pays sous-développés et les pays industrialisés.

De l'examen des critères cités, il apparaît que le phénomène urbain dans les pays sous-développés peut difficilement être appréhendé à partir des normes en vigueur dans le monde industrialisé. Son approche ne peut découler que d'un esprit de relativité, celui-là même qui anime le rapport relations villes/campagnes dans le Bassin du Sénégal où est considérée comme ville toute localité dont la fonction de production et d'échanges dépasse le cadre géographique de celle-ci, le tout sous-tendu souvent par la fonction de décision administrative s'étendant parfois sur un espace géographique assez considérable. C'est, relativement à l'état de développement économique et social des pays concernés, le fruit d'un excédent de civilisation reposant sur une économie, une vie d'échanges et de relations. Telle qu'elle est abordée dans le présent rapport, la ville du Bassin est un milieu, un paysage, un espace économique, un mode d'occupation du sol, une densité de population, un comportement sociologique, qu'elle soit de création coloniale ou de développement récent, lié au développement de l'infrastructure post-coloniale, routière notamment.

2 - Le fait colonial et le développement des villes

Le fait urbain est resté longtemps méconnu dans la Vallée du Sénégal notamment pour les parties basse et moyenne. Cela tient à beaucoup de facteurs, dont la prépondérance de l'activité agricole et le caractère fondamentalement vivrier de celle-ci, ainsi qu'au faible développement de la production artisanale et à l'absence de commerce dans l'acception classique du terme.

Cependant, le fleuve est si important au plan stratégique et commercial que, dès le XIX^e siècle, les Européens sont obligés de rendre permanents certains points de traite et de fortifier ces derniers, en vue d'une garantie plus réelle de la sécurité commerciale. C'est ainsi qu'apparaissent les premiers centres urbains dans cette région.

En même temps que ces "escales", et lié à leur développement, Saint-Louis devait connaître aussi un essor remarquable en tant que port fluvio-maritime et capitale administrative. Mais l'évolution de ces villes est différente suivant que l'on considère la rive droite ou la rive gauche. Dans le premier cas, avant comme après l'indépendance, les facteurs sont souvent positifs et favorables à un essor relatif, alors que dans le deuxième, ils sont pour l'essentiel négatifs, ce qui explique une nette tendance au déclin pour les escales, contre un développement réel pour les bourgs des hautes terres du Diéri.

L'urbanisation date donc de l'arrivée des Européens et se trouve liée au développement des activités commerciales dont le Fleuve a constitué pendant très longtemps l'axe majeur. C'est pourquoi il convient d'avoir un aperçu sur le rôle économique et stratégique de celui-ci, avant d'entrer dans le détail de l'étude des villes.

2.1 - Le Fleuve : Rôle stratégique et commercial

Le Fleuve Sénégal est un des premiers fleuve ouest-africains à être atteint par les navigateurs venant du Nord. Comme la plupart d'entre eux, il était considéré comme un axe de pénétration jusqu'au cœur de l'Afrique, et devait à ce titre permettre l'accès aux régions du centre, réputées riches en produits exotiques.

En effet, depuis les côtes marocaines jusqu'au Bénin, c'est le seul fleuve qui pouvait permettre aux navires de haute mer de pénétrer jusqu'à 1000 km à l'intérieur des terres.

C'est pour ces raisons qu'il est devenu très tôt, non seulement la pièce maîtresse du commerce européen et en particulier français, mais aussi un des plus sûrs moyens dans la "pacification" du Soudan. Au cours d'une première période, qui va du XV^e au XIX^e siècle, il joue un rôle très important dans le commerce atlantique des esclaves. Les Européens en général, Anglais et Français singulièrement, tirent un profit appréciable de ce trafic d'autant plus dense qu'il est toléré voire encouragé par les Etats centralisés du fleuve (Royaumes du Walo, du Fouta). Mais, au début du XIX^e siècle, la traite est supprimée et les Européens doivent reconvertis leur commerce sur le fleuve. Avec le développement des textiles et l'augmentation des besoins dans les domaines de la droguerie, de la confiserie, de la teinturerie et de l'apprettage des tissus, le commerce de la gomme devient vite la principale activité. Quant au statut de voie de pénétration stratégique, il est attesté par le rôle que le fleuve a joué dans l'annexion du Soudan. En effet les forts du Haut Fleuve, qui jouxtent la région soudanaise, étaient fournis par Saint-Louis en troupes, armes et provisions, et cela périodiquement, au moyen de flottilles. Cela a même eu des conséquences sur l'évolution des activités commerciales sur le fleuve, comme nous le verrons en étudiant le cas de Saint-Louis.

Pour toutes ces raisons, militaires et maisons coloniales de Saint-Louis demandent dès le XIX^e siècle que la sécurité soit assurée sur le fleuve, aussi bien pour le commerce que pour les expéditions militaires. C'est ainsi que les Français procèdent à la répression des activités guerrières, mettent au pas les aristocraties qui en sont la base et installent, conformément aux voeux des traitants, des points de traite permanents et fortifiés. C'est là qu'il faut chercher l'origine des escales et de leur urbanisation.

2.2 - Les escales

Le terme d'escale, comme le dit Assane Seck, "évoque un point de traite dont l'importance se matérialise par des établissements commerciaux fixes, de type européen, généralement alignés le long d'une grande voie de communication" (1). Cette définition nous semble parfaitement applicable à toutes les villes actuelles du fleuve, créées à la faveur du développement de la traite de la gomme. Entre la mer (Saint-Louis) et la limite traditionnelle de la navigation fluviale (Kayes) s'étire en effet un chapelet d'escales. Les plus fortunées ont à ce point prospéré qu'elles sont devenues de véritables centres urbains, alors que les autres ont à peine atteint la taille de gros villages. Au rang des escales principales on compte les villes sénégalaises de Bakel, Matam, Podor et Bagana sur la rive gauche, et les grands centres mauritaniens de Kaédi, Boghé et Rosso sur la rive droite. On fait généralement une distinction entre les "vieilles" escales (Matam, Kaédi, Podor et Dagana) et les "jeunes" (Boghé, Rosso).

(1) Assane Seck "Les escales du fleuve" p. 79.

- BAKEL

Bakel est, comme Matam et Kaédi, une escale située dans la section à navigation intermittente. Dans cette partie de la Vallée, le chenal du fleuve n'est navigable, en effet que, pendant trois à quatre mois dans l'année.

Par ailleurs c'est une des plus vieilles escales du fleuve car sa fondation remonte à 1818, époque à laquelle la réinstallation des Français s'est effectuée dans le Bassin du Sénégal, suite à la chute de l'Empire en 1815. De 1818 au milieu du XIX^e siècle, le poste ne se développe que très peu ; il est même détruit et reconstruit en 1853-1854 en même temps que les postes de Matam et de Saldé, plus en aval. Le développement notable de l'escale débute au milieu du XIX^e siècle, à la faveur de nombreux avantages géographiques et économiques. Au plan géographique, Bakel jouit d'une situation privilégiée, car se trouvant à l'endroit où le fleuve sort du système montagneux de la haute vallée, sur une élévation de terrain qui la met à l'abri des crues, et qui en fait un point stratégique : "A quelque distance de ce fort vers le Sud, s'alignent trois collines portant des ruines militaires qui attestent l'importance stratégique de Bakel, posté en arrière-garde de la partie élargie et inondable de la Vallée du Sénégal et en avant-garde dans la marche vers le Soudan" (1).

Cette situation de "tête de pont" vers le Soudan, est donc une des raisons qui ont présidé au choix des Français en ce qui concerne l'installation de ce poste.

Sur le plan économique, aussi, la situation de Bakel était des plus dignes d'intérêt, quand on sait que, outre sa proximité des pays de l'or (Galam et Bambouk), Bakel constituait un carrefour à la porte du Soudan, aux confins du Ferlo Oriental et du Boundou, au milieu des pays Sarakolé du N'Goye et du Guidimaka mauritanien. En définitive cette escale était donc à cheval sur le Sénégal, le Mali et la Mauritanie, ce qui devait influer largement sur ses activités, notamment commerciales. Dans ce domaine il faut dire qu'elle ne pouvait pas manquer de connaître un réel essor car les pays précités étaient producteurs de gomme, de mil, d'arachides, de cuirs et même d'or. En 1856 par exemple, il s'est traité à Bakel plusieurs centaines de tonnes de gomme, 11 t de cuirs, des arachides, du mil, 102 kg d'ivoire et 78 grammes d'or (2).

A propos d'arachides, il faut souligner que Bakel en fut, comme Matam au demeurant, un grand exportateur à en croire Jean Adam : "Dans la région du Haut Fleuve Sénégal (cercles de Bakel et de Matam) la culture de l'arachide était autrefois florissante. Le cercle de Bakel jetait chaque année 5 à 6 000 t de cette graine sur le marché de Saint-Louis. Dans le cercle de Matam également, cette culture occupait de grandes étendues en particulier dans le Damga. Les arachides en provenance de ces régions prennent le nom de Galam. Elles sont de moins bonnes qualités que celles du Cayor et moins cotées sur le marché" (3).

(1) Assane Seck "Les escales du Fleuve" p. 79

(2) "Les escales du fleuve" op cit. p. 73, tiré de "Notre vieux Sénégal" par D'Anfreville de la Salle (Challamel Paris 1919)

(3) Jean Adam : "L'arachide-culture, produits, amélioration de la production (Challamel Paris 1908).

L'essor de ce commerce y avait attiré très tôt nombre de maisons coloniales comme Maurel et Prom, L. Tesseire, Peyrissac, Compagnie soudanaise, CFAO, Devès et Chaumet, et de traitants de Saint-Louis et surtout de Kayes.

Cependant dès la fin du XIX^e siècle, Bakel devait connaître un début de déclin et passer le témoin à Kayes et Goudiry, nouvelles métropole de cette partie du Haut Fleuve. Entre autres éléments du déclin on note : le Thiès-Kayes qui a soustrait toute la région sud à l'emprise économique de Bakel, déplaçant le centre de gravité vers Goudiry devenu chef-lieu rattaché à Tambac dès 1939, la "Balkanisation" qui a rendu possible et plus réelle l'autonomie de Sélibaby et de Kayes, et enfin la deuxième guerre mondiale qui a beaucoup affecté le commerce fluvial.

Ainsi, dès 1944, Bakel n'était plus que le chef-lieu d'une subdivision de seulement 1700 km², presque hermétiquement close à tous les échanges de l'extérieur (1).

Bakel par sa situation était promise à un brillant avenir ; mais des villes comme Sélibaby, Kayes et Goudiry ont joué pour elle le rôle que Boghé et Rosso devaient jouer pour Podor et Dagana.

- MATAM

Poste créé en 1859, Matam appartient avec Kaédi à la partie moyenne de la Vallée du Fleuve, région très peu fréquentée jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Sa construction a permis d'établir dans le Haut Fleuve une sécurité totale pour le commerce, en même temps que de préparer l'ouverture du Soudan à la pénétration coloniale. Géographiquement Matam est située sur le bourrelet qui longe le fleuve et que les Toucouleurs appellent "Foonde". Située en zone inondable, elle est entourée de digues qui la protègent des crues et n'est reliée au Diéri (Ourossogui) que par une piste sur digue. Plus que les escales fluviales voisines, Matam était la métropole économique d'une vaste zone qui s'étendait de Oréfondé jusqu'au-delà de Semmé. C'était un marché d'autant plus important que, au commerce d'exportation de la gomme, s'ajoutait une autre activité commerciale basée sur la double agriculture (Diéri-Walo), et que la route vers Mbout la reliait à l'arrière pays mauritanien. Cette situation, à maints égards favorable, justifiait la prospérité de son commerce traditionnel, prospérité qu'attestait le nombre de maisons coloniales : Devès-Chaumet, Buhan et Teissere, Peyrissac, V.Q Pétersen, etc. encore aujourd'hui sur place, mais présentant bien sûr l'aspect pitoyable de vieilles choses déchues. Cette activité commerciale intense était fondée sur la navigation maritime et fluviale dont l'importance est illustrée par l'accroissement du tonnage jusqu'au lendemain de la deuxième guerre. En 1955 le port de Matam avait exporté 303.002 t (2).

(1) Assane Seck : "Les escales du Fleuve Sénégal" in Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale n° 1-2 1965 (p. 71)

N.B : Nous nous sommes largement inspirés de ce document qui, malgré la vieillesse, garde à nos yeux une importance certaine.

(2) Assane Seck "Les escales du Fleuve Sénégal" op. cit. p. 89.

Dès le début du 20^e siècle la ville comptait 2.000 hab. ; et en 1965 elle en comptait 6.000, soit le triple. L'accroissement démographique est aussi, bien que modeste, révélateur de cet essor.

Mais la liaison étroite entre son activité économique et la navigation fluviale fait que Matam est aussi, dès la veille de l'indépendance, victime du développement des transports routiers.

A côté de Matam se trouve une escale mauritanienne tout aussi importante et créée plus tardivement encore.

- KAEDI

C'est un ancien poste créé par les Français en 1891 pour jouer, sur la rive droite, le rôle que jouait Matam sur la rive opposée, entre Podor et Bakel. On peut même affirmer que Kaédi était et reste une des plus importantes villes entre Saint-Louis et Kayes. Cette importance est surtout due à sa situation géographique. Elle se trouve dans une région où "la vallée de la rivière intermittente du Gorgol fournit en compensation des vastes terres de culture, des pâturages abondants et de nombreux points d'eau favorisant particulièrement l'élevage" (1).

A cet élément s'ajoute, pour renforcer cette importance régionale, "le fait qu'il n'existe sur la rive mauritanienne au bord du fleuve ou à proximité, aucun autre centre commercial même d'importance secondaire entre Boghé et Maghama, c'est-à-dire sur 240 km, alors que du côté sénégalais, en dehors de Matam, Kanel, Thilogne et Saldé sont des lieux d'échanges assez actifs..." (2). Une des conséquences majeures de cette situation est l'attraction que l'escale exerce même sur les régions sénégalaises de la rive opposée.

Tout cela fait que le commerce de Kaédi est doté d'une base économique régionale très solide, ce qui va jouer sur son développement. Ce commerce traditionnel était comme à Matam le fait de maisons coloniales, et fondé sur la gomme et les marchandises d'importation.

Kaédi et Matam ont la particularité d'appartenir à la région amont, ce qui avait fait d'elles des escales moins importantes que celles situées plus en aval comme Podor et Dagana. Les escales d'aval connaissent une agriculture pluviale assez limitée du fait de la faiblesse et de l'irrégularité de la pluviométrie, et seules les cultures du walo y prospèrent dans l'ensemble, parce que moins aléatoires. C'est pourquoi le commerce y pouvait étendre ses achats à des produits secondaires, faisant connaître à ces escales un grand essor notamment dans l'entre-deux guerres.

- DAGANA et PODOR

Ces deux escales sont pratiquement les plus anciennes du Sénégal. Elles jouissent toutes les deux, à l'origine, d'une situation très favorable.

(1) Assane Seck "Les escales du Fleuve Sénegal" op. cit. page 94

(2) Assane Seck : op. cit. p. 95.

La première est un point de contact des pays Wolof, Toucouleur, Maure et Peul et un gué, où agriculteurs et pasteurs ont coutume de se rencontrer et d'échanger, venant à la fois du Sénégal et de la Mauritanie.

La deuxième jouit d'une situation semblable, tout aussi favorable sur le plan commercial, car elle est le point de jonction des agriculteurs toucouleurs, et des nomades maures du Trarza oriental et du Brakna occidental et Peul du Ferlo.

Les deux escales connaissent très tôt un commerce florissant et abritent aussi de nombreuses maisons coloniales. Elles vivent essentiellement du commerce de la gomme récoltée deux fois dans l'année et faisant l'objet de deux traîtes consécutives ; la "Petite Traîte" d'Octobre à Novembre et la "Grande Traîte" de Mars à Juillet. En outre Dagana et Podor rassemblaient les meilleures gommes "Ferlo" et "Bas Fleuve", variétés dures qui portaient sur une production d'environ 2 000 tonnes. Le trafic y était très important ; 120 000 000 F d'écoulement de marchandises par an pour la seule maison Pétersen, entre 1937 et 1939 (1). Il faut noter enfin que ce sont ces deux escales qui pendant longtemps ont collecté les gommes de toute la partie du Ferlo située à leur flanc Sud, ainsi que des régions mauritanienes situées de Boutillimit et Mederdra au Lac RKiz.

Malgré tout, la situation allait changer pour ces deux escales dans l'entre-deux-guerres, du fait de la pacification de la Mauritanie et de son corollaire, la création de nouvelles escales comme Rosso et Boghé.

- BOGHE et ROSSO

a)- Facteurs de développement

Dernières nées des escales du Fleuve Sénégal, Boghé et Rosso se sont développées au détriment des vieilles escales, en l'occurrence Dagana et Podor. Le délaissement de ces dernières s'explique essentiellement par trois facteurs : la "pacification" de la Mauritanie et son organisation administrative indépendante de celle du Sénégal, le développement du réseau routier et les différences de prix des produits.

Au début du 20^e siècle les Français achèvent d'annexer la Mauritanie qui devient ainsi une colonie. Il s'ensuit une organisation administrative autonome qui aura des répercussions économiques après la 2^e Guerre Mondiale, et surtout après l'indépendance. En effet des points de traîte sont imposés aux Maures. Ces points, notamment Aleg et Mederdra qui dépendaient respectivement de Podor et de Dagana, deviennent autonomes et entrent plutôt en liaison avec Boghé et Rosso.

Pour mieux comprendre l'accélération du processus de déclin des vieilles escales au profit des jeunes, il faut se pencher un moment sur le commerce de la gomme.

(1) Assane Seck op. cit. page 100.

Comme il est précisé plus haut, les régions mauritanienes participaient pour 2000 t en moyenne au total des gommes commercialisées annuellement par Podor et Dagana. Cela équivalait à 12 000 t de mil si l'on en croît G.W. Veuillemin (1), et signifiait que le pouvoir d'achat que procurait la gomme était plus important en Mauritanie qu'au Sénégal. Dès lors il n'est pas étonnant que "le détournement du trafic mauritanien vers d'autres escales se traduise dans le commerce traditionnel de Dagana et Podor par une situation catastrophique"(2).

De même, pendant longtemps, et cela avant comme après l'indépendance, des différences de taxes ont induit des différences de prix des produits. En 1959 par exemple 1 kg de sucre revenait à 57 f aux Sociétés d'Import-Export sur la frontière mauritanienne contre 64 f pour le Sénégal et le Mali, et le kilogramme de thé à 497 f contre 778 f.

Dans ces conditions les populations riveraines du Sénégal vont pendant très longtemps s'orienter vers les marchés mauritaniens et ceux-ci singulièrement Boghé et Rosso, vont détourner la clientèle.

Enfin parallèlement à ce détournement du commerce et pour mieux le réaliser, on développe le réseau routier sur la rive mauritanienne.

Toutes ces raisons allaient précipiter le déclin des vieilles escales sénégalaïses et l'essor des jeunes escales mauritanienes comme Boghé et Rosso.

b)- Boghé : Cette escale est "fondée par Coppolani pour servir de base de ravitaillement au poste d'Aleg, sentinelle du Brakna" (3). Il faut noter encore une fois que Aleg était dans la mouvance économique de Podor, et que par conséquent la création de Boghé entraînait dans le cadre du processus d'autonomisation de la rive droite en matière de commerce. Terminus de la navigation moderne en saison sèche, cette escale était pour Podor une rivale plus sérieuse que Kaédi ne l'était pour Matam. Cela lui conférait en effet le statut de port, de carrefour des routes de liaison avec l'intérieur et de centre de ravitaillement de toute la partie orientale de la Mauritanie, c'est-à-dire des régions d'Aleg, de Moudjeria, de Tijigja et même de Kiffa et du Hoddh quelquefois. C'est le même rôle que jouait Rosso pour la partie aval de la "Mauritanie Sénégalaïse".

- ROSSO

Cette escale mauritanienne est née de l'ancienne "escale du désert" ou "Rosso Sénégal" située en face sur la rive gauche. On donne comme fondateur de Rosso un nommé Hayar Mbengue, commerçant qui avait décidé en 1910 de traverser le fleuve pour s'installer à demeure après la victoire de Gouraud sur les tribus de l'Adrar. L'exemple de ce dernier n'est suivi par les maisons

(1) G. Désiré Veuillemin "Essai sur la gomme" Thèse 3^e cycle 1971
(Clair Afrique) page 65

(2) A. Seck "les escales" op. cit. p.102

(3) G. Veuillemin op. cit. p. 44

coloniales qu'après la première guerre mondiale et, dès 1927, le commerce du mil, de la gomme et du sel se développe, permettant un essor rapide de l'escale.

A partir de la deuxième guerre, son arrière-pays s'étend aux anciennes dépendances de Dagana, la région de Méderda, importante productrice de gomme, et celle du lac Rkiz. Avec le monopole du sel (1), la présence d'un gué favorisant les opérations de transit, et un port, Rosso allait jouer un grand rôle, notamment celui d'entrepôt et de transit dans le commerce d'importation.

Ces jeunes escales devaient, contrairement à d'autres, connaître un essor pour des raisons que nous évoquerons dans les pages suivantes. Toutes les escales cependant devaient contribuer à l'essor de la grande métropole que constituait Saint-Louis, ville créée à l'embouchure du Sénégal depuis le XVII^e siècle et ayant rempli pendant longtemps les fonctions de capitale du Sénégal et même de l'AOF.

- Le cas de SAINT-LOUIS

La fondation de Saint-Louis comme port maritime au débouché du Sénégal date de très longtemps. Les conflits dont elle a été longtemps l'objet entre Anglais et Français ne prennent fin qu'au XVII^e siècle avec son occupation définitive par ces derniers en 1659. Dès lors elle joue, outre le rôle de capitale administrative, celui de relais et connaît, grâce au trafic du Sénégal navigable, puis à la conquête du Soudan et à la voie ferrée, une intense activité économique et partant un véritable essor.

Cette intense activité économique date surtout des premières années du XX^e siècle. Comme l'indique A. Seck : "au commerce traditionnel de la basse et de la moyenne vallée du Sénégal, se sont ajoutés dans le sens de la montée, entre 1881 à 1906, d'abord tout le trafic relatif au transport de matériaux de construction du chemin de fer, qui venaient de France pour une bonne part, ensuite les transports relatifs aux multiples expéditions militaires qui ont conquis et pacifié le Soudan ; enfin les travaux de construction du chemin de fer soudanais, des tonnages très importants de marchandises importées pour l'équipement du Soudan sans compter le transport du charbon destiné au chemin de fer lui-même" (2). Cette citation situe dans le temps l'apogée de Saint-Louis, et indique les fondements essentiels de cette apogée, en particulier le trafic fluvial. Cette apogée était également liée à la vitalité du commerce soudanais comme l'indique le rapport de situation de 1904 qui dit : "Saint-Louis, placée à l'embouchure du Sénégal, dessert les escales situées le long de ce fleuve. Sa position géographique, qui en fait une des portes de notre immense domaine du Soudan, lui assure également le transit de la plupart des marchandises importées dans ce pays, de même que celui d'une grande partie des produits qui en sont exportés" (3).

(1) Avant Kaolack qui est plus proche du Mali, Rosso détenait en effet ce monopole

(2) A. Seck "Dakar métropole Ouest Africaine"
(Mémoires de l'IFAN n° 85 Dakar 1970) pp 366-367

(3) "Rapport d'ensemble" de l'année 1904 p. 60.

Dans le premier quart du XX^e siècle, Saint-Louis "était le débouché d'un arrière pays plusieurs fois plus vaste que la France, englobant la Mauritanie, les pays de la Moyenne Vallée du Sénégal, les pays compris entre Sénégal et Niger dont le Kayes-Niger constitue l'épine dorsale et s'étendant de la frontière mauritanienne au Nord à la frontière de Guinée au Sud, tous les pays de la boucle du Niger y compris une grande partie de la Haute Volta et jusqu'au territoire militaire du Niger-Oriental" (1). Cette apogée de Saint-Louis est attestée par le gonflement progressif du mouvement commercial de son port, notamment entre 1903 et 1907.

:	1903	:	1905	:	1906	:	1907	:
:	:	:	:	:	:	:	: <th>:</th>	:
:	16.045 t	:	38.560 t	:	44.590 t	:	56.610 t	:

Saint-Louis est bien la plus vieille ville du Fleuve. Capitale politique et administrative, elle fut aussi, grâce aux escales des deux rives et à leur trafic, une importante métropole économique.

Du début du XX^e siècle à nos jours, ces villes ont connu une longue histoire et, selon la nature et l'impact des différents facteurs, un sort différent.

3 - L'EVOLUTION DES VILLES DANS LE MOYEN ET LE BAS SENEGAL

Comme nous l'avons déjà annoncé, les villes n'ont pas connu le même sort. Cela s'explique par une foule de facteurs à la fois naturels et humains dont la situation géographique, la situation politique et administrative, la fonction économique, etc.

En règle générale ce sont les villes de la rive droite, les villes mauritanienes, qui se sont développées et ont acquis une importance grandissante, alors que celles de la rive gauche, les villes sénégalaïses, déclinaient graduellement.

3.1 - Le développement des villes mauritanienes du Fleuve

Il est évident qu'en fait d'essor, même celui des villes mauritanienes n'est que relatif. Mais pour beaucoup de raisons, on peut penser qu'elles se sont développées plus vite, et que de nos jours elles sont devenues dans une certaine mesure plus importantes.

A - Le facteur géographique

On admet généralement qu'une certaine dissymétrie s'observe entre les deux rives du Sénégal, le lit majeur étant généralement plus étendu sur la rive gauche que sur la rive droite (les terrains inondables représentent environ 40% du total sur la rive droite contre 60% sur la rive gauche) (2). Le résultat d'une telle dissymétrie est que les villes sises sur la rive mauritanienne jouissent d'une situation relativement meilleure, notamment en ce qui concerne les possibilités d'extension.

(1) Assane Seck : "Dakar Métropole Ouest Africaine" op. cit. p. 371

(2) "Inventaire des superficies cultivées en décrue - Vallée du Sénégal"
MM. Juton et Mutsaars.

En effet elles ne sont limitées qu'au Sud, du côté du fleuve, alors que vers le Nord, la hauteur des terres fait qu'elles peuvent s'étendre à l'infini. Pour cette raison les villes mauritanienes, Kaédi comme Boghé et Rosso, peuvent devenir de grands centres, au sens spatial du terme.

Kaédi par exemple est une ville d'assez grande taille. A en croire Assane Seck, c'était "la plus grosse escale entre Saint-Louis et Kayes" (1). Cette taille a d'ailleurs un répondant démographique puisque, en 1958 déjà, la ville comptait 7.582 hab., et en 1965 12.000 hab., soit le double de la population de Matam à la même époque.

En résumé les villes de Mauritanie ont, sur la rive droite, beaucoup plus de possibilités d'extension ou tout au moins des possibilités moins coûteuses, car ne nécessitant pas en général d'énormes travaux d'endiguement. De ce fait elles restent dans l'ensemble non enclavées et s'apparentent de ce point de vue à Dagana.

Outre cette situation géographique, la situation politique et administrative est également un facteur favorable au développement des villes mauritanienes.

B - Le facteur politique et administratif

En même temps qu'un rôle économique, les escales de la rive droite ont joué et continuent de jouer un rôle politique et administratif d'importance. Pendant la colonisation en effet, elles ont rempli les fonctions de capitales de très vastes régions ; c'est en particulier le cas de Kaédi, métropole d'une grande partie du Centre Est mauritanien. Historiquement d'ailleurs, la Mauritanie ne semble pas, en-dehors de Nouadhibou (ex Port Etienne), avoir connu de très grands centres ; même la capitale Nouakchott est une ville neuve, ne datant que des indépendances. Aujourd'hui ce sont des chefs-lieux de département ou région, jouant en Mauritanie le même rôle que Saint-Louis, Kaolack et Thiès au Sénégal. Elles jouent par ailleurs un rôle culturel appréciable car elles abritent des établissements secondaires importants et souvent vieux, tels les collèges devenus lycées de Kaédi et de Rosso. Il faut souligner que nombre de cadres de la jeune république sont passés par Rosso, comme au Sénégal beaucoup sont d'anciens de Ponty et de Blanchot.

Comme on le voit donc, les anciennes escales mauritanienes n'ont pas tout à fait le même statut politique, administratif et même culturel que celles du Sénégal, ce qui peut, dans une certaine mesure, expliquer les différences dans leur évolution.

Enfin les escales mauritanienes ont joué très tôt un grand rôle économique ; parfois même elles ont dû livrer une concurrence sévère, dont elles sont sorties victorieuses, aux escales sénégalaises ; cela aussi a contribué largement à leur essor.

(1) "Les escales du Fleuve" p. 94.

C - Le facteur économique

Nous avons vu que c'est le développement de Boghé et de Rosso qui a hâté le déclin de Podor et Dagana, et que cette situation était liée à des facteurs économique et administratif. Sans revenir sur ces facteurs et cette concurrence, nous dirons simplement qu'ils ont eu pour conséquence la promotion des escales mauritanienes au rang de centres économiques, surtout à vocation tertiaire. Les escales mauritanienes ont connu un essor rapide depuis le début du siècle. Rosso par exemple a très tôt joué le rôle d'entrepôt et de transit dans le commerce d'importation, non seulement pour l'Ouest de la Mauritanie mais aussi, avec le développement des transports routiers et la mise en service d'un puissant bac, pour l'ensemble de la Mauritanie à l'exception de la région de Nouadhibou.

L'indépendance, loin de compromettre cette fonction économique, n'a fait que la renforcer et confirmer par conséquent le statut de métropole économique à l'échelle nationale. C'est ce que corroborent en tout cas ces quelques mots de Assane Seck : "... Mais c'est essentiellement la différence d'orientation née de l'indépendance du Sénégal et de la Mauritanie qui consacre le rôle économique national de Rosso. D'abord la décision gouvernementale de transférer la capitale de Saint-Louis à Nouakchott située à 200 km au Nord de Rosso, et la construction de cette nouvelle capitale ont eu pour effet non seulement de provoquer une montée de trafic maritime d'importation de Rosso, mais encore de régulariser le trafic par camions, possible toute l'année" (1).

L'essor économique de Rosso se reflète plus ou moins dans son évolution démographique car la population de la ville est passée de 360 hab. en 1930 à 500 en 1939, 2000 en 1954, 4000 en 1965, 12.793 en 1970 et 16.456 en 1977.

Une telle évolution démographique est manifestement plus remarquable que celle de Podor ou Dagana.

Par ailleurs, même dans les années 60, la fonction tertiaire était plus affirmée dans les escales mauritanienes que dans les escales sénégalaïses. Les chiffres sont en effet éloquents puisqu'en 1959 23% des adultes étaient commerçants ou artisans à Kaédi (2) et 25% à Boghé (3) contre 13% à Matam 10% à Dagana. Enfin l'importance économique de ces villes mauritanienes est attestée par le nombre de maisons commerciales, surtout à Rosso, et par le volume des échanges.

Dans l'ensemble donc, les villes mauritanienes du Fleuve ont connu et connaissent encore un essor plus notable que leurs homologues du Sénégal, du fait de nombreux avantages géographiques, politiques, administratifs, culturels et économiques. Ce sont de véritables métropoles régionales aujourd'hui, et elles sont promues à un plus brillant avenir.

(1) A. Seck "les escales du Sénégal" page 116

(2) MISOES "Moyenne Vallée du Sénégal" page 142

(3) MISOES "Moyenne Vallée du Sénégal" page 265

Mais il faut convenir que cet essor est plus réel dans le cadre de la comparaison que dans l'absolu. En réalité, elles accusent aussi un retard, quoique relatif, lié au déclin du fleuve de façon générale, à l'absence d'industrialisation, à l'exode et à beaucoup d'autres facteurs. Mais, malgré tout, leur situation est meilleure que celle des anciennes escales sénégalaises, qui accusent depuis un certain temps un déclin très net.

3.2 - Le déclin des villes sénégalaises

Contrairement à ce qui se passe pour les escales mauritanienes nous sommes ici en présence d'un déclin lié pour l'essentiel aux mêmes facteurs mais ayant des effets différents. Le déclin des villes sénégalaises du fleuve a commencé depuis fort longtemps, dès l'époque coloniale elle-même, et semble à moyen terme devoir se poursuivre. Cette évolution, hâtée hier par les escales mauritanienes, l'est aujourd'hui par des centres nouveaux surgis dans le "dieri" et enregistrant des progrès notables, aussi bien sur le plan démographique que sur celui de l'expansion économique.

A - Le facteur géographique

Si l'on peut dire que la situation géographique est favorable pour les villes riveraines de la Mauritanie, on ne peut en dire autant pour celles du Sénégal : les terres sont basses sur une bonne partie de la rive gauche. Pour cette raison les villes sont, à l'exception de Dagana, gênées par les crues périodiques du fleuve, ce qui n'est pas étranger à leur enclavement. Cela est vrai pour Matam et Podor surtout, alors que pour Saint-Louis la situation est relativement différente.

Matam est située sur les terres du "Foondé" en pleine zone inondable, ce qui justifie l'existence d'une digue de protection. Malgré cette digue Matam a connu dans son histoire plusieurs inondations dont les plus importantes furent celles de 1950 et de 1958 que de nombreux jeunes ont en mémoire encore aujourd'hui. Jusqu'en 1958 Matam avait du mal à desservir son arrière pays étant donné l'enclavement à chaque hivernage. A partir de 1958, la digue de Ourossogui est transformée en ouvrage définitif, une sorte de bretelle qui l'a depuis lors reliée à son "hinterland" du "diéri".

Podor quant à elle a connu pendant très longtemps une situation plus grave. Elle se situe dans ce qu'on appelle l'île à Morphil (1), une étroite bande de terre, enserrée par le fleuve Sénégal et son défluent le marigot de Doué. Pendant l'hivernage, Podor est de ce fait isolée par une nappe d'eau de plus de 10 km de large.

Enfin Saint-Louis se situe dans une zone beaucoup plus basse encore, étant donné qu'elle se trouve à l'embouchure. Son centre vital se trouve également sur une partie enserrée par les eaux qu'on appelle l'île de la cité, alors que le quartier Guet-N'Dar est coincé entre la mer et le fleuve, sur la fameuse "langue de barbarie", ce qui en fait souvent une victime des raz de marée, dont le dernier ne remonte qu'à 1972. Le quartier de Sor, en apparence

(1) Il n'y a pas très longtemps on y rencontrait des éléphants en grand nombre d'où son nom,

plus à l'abri, est aussi menacé assez souvent du côté de Leybar (sortie Sud) et de "Xor" (sortie Est). Dans ces parties constamment menacées il est risqué de construire des maisons en dur. De plus, les murs des maisons portent partout à Saint-Louis la marque de l'érosion et des lézardes, à cause de l'humidité permanente et du sel.

Sur le plan géographique on peut donc dire que les villes sénégalaises du fleuve sont - Dagana mise à part - très défavorisées. Cela limite considérablement les possibilités d'urbanisation ainsi que d'extension. C'est pourquoi certaines d'entre elles étaient, jusqu'à une époque très récente, enclavées, ce qui avait pour conséquence le détournement de nombreux projets surtout en matière d'infrastructures, au profit de gros villages du Diéri. Pour Podor par exemple, ce n'est qu'en 1978 que l'on a inauguré une bretelle servant de liaison avec son arrière pays.

En dehors de la géographie, il y a le facteur administratif et politique.

B - Le facteur politique et administratif

Sur ce plan, force est de reconnaître que la situation est différente de celle de la rive droite.

Les villes de Matam, Podor, Dagana sont restées après l'indépendance exactement ce qu'elles étaient à l'époque coloniale, c'est-à-dire des chefs lieux de cercles, la différence entre le "département" actuel et le "cercle" d'autrefois étant pratiquement nulle.

Aussi, sur le plan administratif, n'abritent-elles que des services départementaux : les locaux eux-mêmes n'ont pas subi de transformations notables.

Cependant c'est Saint-Louis qui a le plus souffert des changements politiques et administratifs. Cette ville est en effet passée du rang de capitale de la colonie et même de l'AOF, à celui de ville secondaire. Cette déchéance est consécutive au transfert de la capitale à Dakar, à la veille de l'Indépendance, transfert qui a constitué un "coup de grâce" étant donné que la ville avait presque fini de décliner économiquement. En effet "en 1957 le premier Gouvernement sénégalais décida de transférer la capitale du Sénégal à Dakar. Les Saint-Louisiens réagirent violemment à cette décision et l'émeute ne fut évitée que de peu. Force resta à la loi et le transfert commença" (1). Puis, comme si cela n'était pas suffisant, le gouvernement mauritanien décida à son tour de quitter Saint-Louis, pour aller se construire une capitale dans ses sables.

Depuis lors la ville n'est plus qu'une capitale régionale comme les sept autres et, sauf Louga, la moins importante au double plan économique et démographique.

(1) Assane Seck "Dakar Métropole Ouest Africain" op. cit. page 373.

On voit donc bien que le facteur administratif non plus n'a pas contribué à un essor des villes du fleuve. Seul un projet fut un moment mûri, puis abandonné, de faire de Matam, éloignée de Saint-Louis et Chef-lieu du plus grand département, une capitale régionale. D'ailleurs avec le développement actuel des bourgs du diéri il est parfaitement envisageable que Matam, Podor et même Dagana subissent le même sort administratif que Saint-Louis.

On ne peut terminer l'analyse des facteurs de déclin sans aborder le principal, celui dont les autres ne sont en réalité que des corollaires, le facteur économique.

C - Le facteur économique

C'est le plus important des facteurs car, dans une certaine mesure, il a contribué à entamer même l'essor des villes mauritanienes. L'impact de ce facteur est d'autant plus compréhensible que c'est le fleuve qui constituait, en tant que voie de communication majeure, le poumon de ces escales. Or depuis la fin du XIX^e siècle - début XX^e siècle le trafic fluvial a baissé considérablement. Son déclin a été précipité par le développement des transports routiers, et le délaissement du commerce de la gomme au profit de l'arachide. Dans le domaine du déclin économique c'est Saint-Louis qui a ouvert la marche précipitant, dans une suite logique, le déclin de la plupart des pays du fleuve.

Le commerce de Saint-Louis, même son "âge d'or", avait toujours souffert des difficultés de la navigation fluviale, générée par l'existence à l'embouchure du Sénégal, d'une barre de sable. Celle-ci, (comme la langue de Barbarie) procède de l'action des vents Nord Ouest à Nord Est et sépare le fleuve de la mer situant l'embouchure à 18 km de Saint-Louis. Elle n'est praticable que 10 à 15 jours entre Janvier et Avril et 20 à 25 jours d'Avril à Novembre. Les difficultés d'accès que créait cette barre avaient rendu Saint-Louis à ce point inapte à la grande navigation que dès 1886 la nécessité avait été soulignée de trouver un meilleur port pour la colonie (1). C'est pourquoi "il apparut d'ailleurs très vite à beaucoup de capitaines de navires qu'il était préférable d'aller décharger à Dakar, même si cela devait nécessiter un réembarquement des marchandises destinées à Saint-Louis et aux pays du Haut Fleuve dans des navires de cabotage" (2).

Le commerce de Saint-Louis devait être en butte à deux autres difficultés : la chute de la gomme et le caractère saisonnier de la navigation fluviale.

Le Fleuve Sénégal n'est en effet navigable en toutes saisons que jusqu'à Podor, c'est-à-dire dans la partie aval. Pendant la saison sèche, les escales d'amont ne pouvaient recevoir de navires de haute mer et étaient par conséquent soumises à un régime de stockage d'autant plus incommodé qu'il durait huit à neuf mois. Cette situation a duré jusqu'à la fin de la guerre, et depuis lors "le plus clair de l'activité économique de ces escales dépend, non de leur situation sur la voie fluviale, mais de leurs liaisons routières" (3).

(1) Commandant Bois in "Sénégal et Soudan" - Travaux Publics et Chemin de Fer - 75 pages - Paris 1886 - page 30.

(2) Assane Seck "Dakar Métropole Ouest Africain" page 363

(3) Assane Seck "Les escales du Fleuve" op. cit. page 80

Nous avons vu dans la première partie qu'après les esclaves c'est la gomme qui a pris le relais en matière de traîte sur le fleuve. Après avoir fait pendant longtemps le bonheur du commerce fluvial et assuré la prospérité de certaines populations, la gomme du Sénégal connaît, vers la fin du XIX^e siècle début XX^e siècle, une grave crise, due notamment à la concurrence de la gomme du Kordofan soudano-égyptien, à peu près de même qualité. Les cours de la gomme connaissent bientôt un déclin inexorable et "passent successivement de 3 f/kg en 1886 à 0,40 f par kg en 1903, 0,55 f en 1913, 6 f en 1930, 1,15 f en 1932.." (1).

A cela il faut ajouter non seulement le développement des autres moyens de transport, mais aussi les effets de la deuxième guerre sur le commerce maritime de Saint-Louis et le développement de l'arachide. A côté de la route se développe, dès la fin du XIX^e siècle, le chemin de fer. Les lignes - Dakar-Saint-Louis et Thiès-Kayes - provoquent en effet une capture du trafic fluvial au profit de Dakar. En outre, pendant la deuxième guerre mondiale, l'Atlantique est sans cesse patrouillé par les sous-marins allemands, la stratégie étant de couper les métropoles de leurs colonies. Cela réduit le commerce maritime de Saint-Louis à sa plus simple expression, et entraîne la chute du trafic dans les pays du Fleuve.

Enfin, dès les "années 80", l'arachide prend le relais de la gomme, le chemin de fer celui du Fleuve, et le Bassin arachidier celui de la Vallée en tant que produit, moyen de communication et pôle économique privilégiés. C'est la ruine du trafic fluvial et donc le déclin des pays du fleuve. En matière de baisse du trafic, Matam en offre un exemple frappant, notamment de 1955 à 1961 (2).

<u>Années</u>	<u>Tonnages</u>
1955	303
1956	210,5
1957	181
1958	140,5
1959	89
1960	81
1961	102

Quant à Saint-Louis, son trafic passe de 54.000 t en 1940 à 13.000 t en 1946 (3).

Ce déclin économique se manifeste aussi par le recul de la fonction commerciale, et la diminution du nombre de gens qui vivent d'activités non agricoles, en particulier commerciales. Les escales mauritanienes comptaient plus de commerçants et d'artisans que Matam, Podor et Dagana (4).

(1) Geneviève Désiré Vuillemin : "Essai sur la gomme et les escales de la gomme dans les escales du Sénégal".

(2) Assane Seck "les escales du Fleuve" op. cit. page 89

(3) Assane Seck "Dakar Métropole" op. cit. page 373

(4) Voir l'évolution des escales mauritanienes (Facteur Economique)

D'autre part ce déclin économique des pays du Fleuve n'a pas manqué d'avoir des conséquences sociales aussi importantes que la paupérisation et l'exode des populations, ce qui va bouleverser la situation démographique de la plupart des villes.

Ce mouvement de migration, que Abdoulaye Diop analyse amplement en ce qui concerne les Toucouleurs, intéresse en effet l'ensemble de la région et remonte en réalité au XIX^e siècle. Avec la chute du commerce de la gomme sur le fleuve, le développement et l'attrait de la culture arachidière, les pays du fleuve ne peuvent plus rien apporter au commerce de Saint-Louis qui se réduit à très peu de choses, et sont obligés de s'orienter vers Dakar et l'étranger. Cette orientation est d'autant plus facile que les conditions deviennent de plus en plus répulsives et que les moyens de transport connaissent un développement notable. Dans l'entre-deux guerres on construit, indépendamment de la "route du diéri" qui longe le fleuve de Saint-Louis à Bakel, de nombreuses routes ou pistes carrossables en saison sèche : puis Matam-Linguère reliant Matam au Bakel-Kidira, Bakel-Goudiry reliant Matam et le chemin de fer Thiès-Kayes, terminus de chemin de fer du Djolof construit en 1928, et Linguère-Touba reliant Matam au chemin de fer du Baol construit en 1931. Comme dit Assane Seck, "toutes ces améliorations, qui sont à la fois causes et conséquences du développement de la circulation automobile, ont eu pour effet de faciliter les départs, et l'émigration des hommes de la Vallée s'en est trouvée amplifiée considérablement" (1).

Parlant du phénomène, Daniel Delauney mentionne dans son rapport d'importantes migrations, souvent définitives, en direction du Sud "cette détérioration du niveau de vie rural est d'autant moins acceptée que la répression de la captivité domestique s'intensifie et que l'arachide offre plus au Sud des perspectives de revenus monétaires plus considérables" (2). Une ville comme Dagana par exemple est très touchée, puisque on fait état de 27.000 émigrés, soit le 1/3 de la population imposable du cercle de Dagana (3).

On note par ailleurs que la population de Dagana est passée de 3.000 habitants en 1859 à 2.500 en 1904 et 1500 en 1930. Pendant la disette de 1914, même la jeune ville de Richard-Toll a enregistré des départs massifs.

Quant à Saint-Louis, avec le transfert de la capitale à Dakar, elle a connu une "saignée" démographique intéressant de nombreux cadres étrangers et aussi des natifs de la ville.

Ces migrations, déclenchées par la crise économique, allaient aggraver la situation économique de la région en entamant sérieusement les possibilités de développement de la production, étant donné l'âge des partants (tous actifs), et en réduisant les possibilités de commercialisation et de circulation monétaire.

(1) Assane Seck : "les Escales" page 75

(2) Daniel Delauney "Migration et pénétration de l'économie marchande" (le walo région du fleuve sénégal) ORSTOM Dakar 1975 - page 36

(3) Rapport périodique n° 1 trimestre 1926 (2G 24-52)

Pour conclure sur ce chapitre, nous pouvons retenir que la Vallée est une région à tradition urbaine négligeable pour ne pas dire inexistante. L'urbanisation est imputable à l'intervention étrangère et au rôle de premier plan que le fleuve a joué, tout au long du XIX^e siècle notamment.

Les villes de Mauritanie, plus actives dès l'origine et bénéficiant d'une situation politique et administrative relativement meilleure, vont connaître un essor plus rapide, et cela d'autant plus que, dès l'indépendance, elles passent au rang de capitales régionales.

Quant aux villes sénégalaises, c'est elles qui ont le plus pâti des changements économico-historiques. Dès la fin du siècle en effet, les données changent : la Vallée, la gomme et le fleuve cessent d'être les pivots de l'exploitation coloniale au profit de l'Ouest sénégalais, de l'arachide et du chemin de fer. Les anciennes escales tombent alors en désuétude, et ont aujourd'hui du mal à soutenir la concurrence de bourgs d'autant plus favorisés qu'ils se trouvent sur les hautes terres, avec des possibilités sans limites d'extension et d'accueil d'infrastructures : c'est le cas en particulier de Kanel, Ourossogui, Thilogne, N'Dioum et Richard-Toll. Ces bourgs du Diéri bénéficient d'implantations industrielles pour Richard-Toll, de la piste d'atterrissement pour Ourossogui, d'hôpitaux pour N'Dioum, Ourossogui et Richard-Toll, de l'installation de succursales commerciales (Sonadis), de la route du diéri revêtue depuis 1970, etc.

Les anciennes villes voient de timides tentatives de restauration (Saint-Louis), mais pour l'essentiel ce sont les nouvelles qui ont "le vent en poupe".

4 - LE DEVELOPPEMENT DES BOURGS DU JEERI (1)

Une urbanisation tardive, conséquence d'une longue marginalisation économique

L'urbanisation du Bassin du Sénégal est un phénomène récent, lié à la pénétration et à l'exploitation coloniales. Cependant la colonisation n'a suscité et entretenu des villes que le long du chenal navigable du fleuve, donc en bordure du lit mineur, dans le cadre de l'économie de traite, le fleuve ayant été par ailleurs un axe de pénétration privilégié vers l'hinterland du Soudan Occidental. Aussi, avant l'indépendance et pendant la première décennie de l'évolution des Etats en tant que pays indépendants, parler de villes dans la Moyenne Vallée et le Delta revient à évoquer tout au plus les anciennes escales de traite sur le fleuve.

Cependant, depuis quelques années, on assiste à une sorte d'osmose du phénomène urbain dans la Moyenne Vallée et le Delta, avec l'extension du phénomène hors des limites du lit majeur et le développement sur les hautes terres du Jeeri de localités dont la fonction de production et d'échanges est de plus en plus élastique et se double parfois d'une fonction administrative avec la création et le renforcement de centres de décision liés à la politique de décentralisation qu'on observe dans les Etats concernés.

(1) Le terme "Jeeri" désigne les hautes terres limitrophes du lit majeur du fleuve.

Ces remarques amènent à considérer que la Moyenne Vallée et le Delta constituent un cas particulier si l'on considère l'ensemble du Bassin, partie intégrante du Soudan Occidental qui a vu émerger et se développer des cités marchandes bien avant l'arrivée des Européens, grâce à sa position carrefour qui lui conféra le rôle de point de rupture de charge entre l'Afrique du Nord et l'Atlantique au Sud du Sahara pendant toute la période se situant en gros entre le VIII^e et le XVI^e siècle.

Pendant toute l'époque dite "médiévale", le Soudan Occidental, étant donné sa position charnière, connut la naissance de grands empires successifs (Ghana, Mali, Songhaï) dont la prospérité provenait surtout du bénéfice qu'ils tiraient des échanges Nord-Sud dans le cadre du commerce trans-saharien, et l'éclosion de cités marchandes, véritables ports caravaniers. Le rôle joué dans ces échanges par les "provinces du Sud" (NGalam, Bambouck, Sosso...), sises dans le Haut Bassin du Sénégal, est des plus importants. C'est ce qui explique que le phénomène urbain pour cette partie du bassin peut à juste titre être considéré comme le fruit d'un développement tout à fait endogène, non provoqué par l'extérieur comme c'est souvent le cas en Afrique.

La Moyenne Vallée et le Delta constituent pourtant un cas d'espèce dans ce contexte général. Ces deux parties du bassin n'ont pas connu l'explosion urbaine du Haut Bassin pendant cette période. En effet, si l'on fait abstraction de certaines "métropoles" de l'ancien Tekrour comme Sylla et Barissa et des centres de décision politiques comme Guédé et Diouol quelques années plus tard sous la dynastie des Deniankés, le "capital urbain" de cette région apparaît bien maigre. Plusieurs raisons d'ordre économique et conjoncturel notamment, expliquent cette situation.

En effet, si la civilisation urbaine du Soudan médiéval est liée au développement des grands empires, force est de constater que l'expansion des centres de gravité de ceux-ci s'est surtout faite vers l'Est. De l'empire du Ghana né entre les boucles divergentes du Sénégal et du Niger, aux Askia de Gao en passant par le Mali, les centres de décisions politiques et administratifs se sont déplacés d'Ouest en Est, du Haut Sénégal vers le Delta intérieur du Niger et le pays Haoussa, déplacement lié à celui des axes du commerce trans-saharien dans la même direction. Ce phénomène a eu pour conséquence de marginaliser le secteur occidental (Moyenne Vallée et Delta) par rapport aux grands courants d'échanges, même si celui-ci continuait d'alimenter en produits divers (or, céréales, etc.) le commerce trans-saharien. Les provinces occidentales ont connu à partir de ce moment une économie de type autarcique limitant le prélèvement sur les excédents de production économique qui pourrait favoriser une vie d'échanges et de relations avec l'extérieur.

Pourtant, à partir du XVI^e siècle, on assiste à un basculement des axes de commerce N-S Maghreb/Soudan Occidental à travers le Sahara, vers des axes O-E à partir de l'Atlantique avec la naissance et le développement du commerce lié à l'arrivée des Européens (Portugais notamment) sur les côtes Ouest-Africaines. Si ce changement a profité aux royaumes côtiers au détriment des entités de l'intérieur qu'elle a affaiblies, entraînant du même coup le déclin des ports caravaniers, il convient aussi de noter que le processus de conquête, d'administration et d'exploitation coloniales (XIX-XX^e siècles),

faisant suite à la traite négrière (XVI - XIX^e siècles), a surtout utilisé le fleuve Sénégal pour remonter vers l'intérieur, créant sur son sillage des ports fluviaux (Rosso, Dagana, Podor, Boghé, Kaédi, Matam, Bakel), véritables escales de traite ayant fait l'objet de la première approche de cette étude. Cette situation a entraîné la marginalisation des localités situées hors du lit majeur, ou à la limite de celui-ci, sur les hautes terres du Jeeri ou du Jeejugol. Ayant peu ou prou participé à l'économie de traite pendant toute la période de son essor et de son développement (XVIII - XIX^e siècles) les hautes terres du Jeeri ou régions bordières du Bassin dans la Moyenne Vallée et le Delta n'ont pas bénéficié de conditions favorables à l'essor urbain apporté par la colonisation.

Richard-Toll semble avoir fait exception à cette règle pour au moins deux raisons :

1) - sa proximité de Saint-Louis, la tête de pont de l'axe du commerce de traite, et de la route inter-coloniale Saint-Louis-Rosso construite entre les deux guerres et prolongeant la route Dakar-Saint-Louis ;

2) - les diverses tentatives de colonisation agricole dont la première remonte à 1807 avec les expériences du jardinier Richard qui lui a légué son nom.

Hormis cette exception liée à des considérations d'ordre économique surtout, les Hautes terres du Jeeri de la Moyenne Vallée et du Delta ne semblent avoir bénéficié sous l'époque coloniale d'infrastructures favorisant le développement urbain que pour des raisons d'administration et de "gestion" des colonies. Compte tenu du faible rendement économique de ces infrastructures, celles-ci étaient plutôt dérisoires, se résumant à de simples pistes reliant des localités plus ou moins éloignées les unes des autres, complétant avec plus ou moins de bonheur l'axe fluvial et le réseau des chemins de fer. C'est dans ce cadre que fut mise en place en 1923 la route du fleuve de Saint-Louis à Bakel par le Jeeri, avec des liaisons perpendiculaires vers les escales du fleuve comme Podor, Cascas ou Saldé au moyen de bacs installés sur le marigot de Doué, ou vers l'hinterland avec les routes Louga - Linguère - Matam et Aéré-Lao-Dara raccordée à la première. Ces deux dernières ont en plus servi à établir des échanges entre la Vallée et le Ferlo fondés sur le troc entre le "souna", le lait et les produits laitiers venant du Haut-Jeeri d'une part, et de l'autre des produits aussi divers que le "sammé" ou le "nendinco", espèces milicoles propres à la Vallée, les fruits de gonakiés pour le tannage des peaux ou le poisson (alors abondant dans le fleuve et ses affluents). C'est dans ce cadre que se sont développés de gros villages comme Aéré-Lao, Mboumba ou Ourossogui.

De cette analyse, il ressort surtout le fait que les régions limitrophes du Bassin ou les hautes terres du Jeeri dans la Moyenne Vallée et le Delta, ont été doublement marginalisées dans l'histoire des formes de relations et d'échanges économiques en vigueur dans le bassin, de la période médiévale à l'époque coloniale :

- marginalisés par rapport aux courants Sud-Nord, Soudan Occidental Maghreb à travers les pistes caravanières ;

- marginalisés par rapport aux courants Ouest-Est, Atlantique - Haut Bassin par la navigation sur le fleuve.

Cette double marginalisation, et ceci étant une conséquence de cela, a fait des économies villageoises des hautes terres du Jeeri des économies autarciques où l'aspect production ou prélevement pour les échanges était pratiquement inexistant. En toute logique, qu'elle soit endogène ou impulsée de l'extérieur par la colonisation notamment, la civilisation urbaine du Bassin à d'abord eu pour cadre le Haut Bassin et les régions du lit majeur confinant au chenal navigable du fleuve. C'est seulement depuis une période tout à fait récente une décennie et demie environ - qu'on assiste sur les régions bordières de la Vallée alluviale au développement de localités suburbaines lié à un embryon infrastructurel mis en place par les Etats concernés et consacrant la fin de la polarisation urbaine du bassin par les anciennes escales de traite sur le fleuve.

Conclusion

De cette étude sur le développement et l'évolution des villes, il ressort que trois générations urbaines se sont succédées dans le Bassin du Fleuve :

- 1°) les cités marchandes du Moyen-Age dans le Haut Bassin,
- 2°) les escales du fleuve
- 3°) les bourgs des hautes terres.

Cette succession, de façon générale, s'est faite en fonction du basculement ou de la translation des axes de commerce et de communication, et donc - c'en est le corollaire - des centres de décision politique.

La première génération concerne les ports caravaniers du commerce trans-saharien qui fut un élément de la puissance des empêtres médiévaux, du Ghana et du Mali en particulier. Ces villes ont surtout prospéré entre le VIII et le XV^e siècles.

La deuxième génération correspond à la substitution du commerce atlantique au commerce trans-saharien, "à la victoire de la caravelle sur le chameau" et à son pendant la navigation fluviale. Il s'agit des comptoirs installés sur le fleuve et portant le nom traditionnel d'escales. Ce sont les villes modernes dont l'âge d'or se situe entre le XVII et le XX^e siècles.

Enfin, depuis la seconde guerre mondiale, et en particulier depuis l'indépendance, un développement suburbain prodigieux s'opère sur les hautes terres du Jeeri à la faveur des infrastructures post-coloniales surtout.

Il convient cependant de mentionner la particularité du Haut Bassin comme région ayant connu les trois générations successives parce qu'ayant été successivement le terminus des pistes caravanières au Moyen Age, de la navigation fluviale aux XIX - XX^e siècles, du chemin de fer Dakar-Niger et tout récemment de la route du Jeeri (Saint-Louis - Bakel). A l'opposé, la Moyenne Vallée et le Delta n'ont connu que les deux dernières générations de villes.

Au total, le Bassin du Sénégal apparaît comme une région insuffisamment urbanisée où, à l'exception du secteur amont, le fait urbain demeure récent, lié à l'intervention européenne. Aujourd'hui encore, les villes de type colonial demeurent les plus importantes bien que connaissant un déclin

relatif lié à la chute du commerce fluvial et au développement des transports routiers plutôt favorable aux Bourgs du Jeeri.

Le développement des deux dernières générations urbaines s'est fait de façon conflictuelle. Mais on peut penser qu'avec l'aménagement du chenal navigable, le désenclavement des escales, le développement complémentaire des diverses voies de communication et la diversification des activités urbaines, un équilibre sera réalisé non seulement entre les différents types de villes, mais aussi entre les différentes fonctions. Une telle perspective n'est concevable que dans le cadre d'un aménagement intégré du Bassin.

D I-2 - LES VILLES DU HAUT SÉNÉGAL

Le phénomène urbain paraît être un fait récent, lié à la conquête et à la colonisation française dans la Haute Vallée du Sénégal. Il n'y eut pas, en effet, de villes antérieures au fait européen comme ce fut le cas dans la Vallée nigérienne ou dans le Soudan Central. Bakel est de 1818, Médine de 1826, Kayes de 1880.

Cependant, une analyse plus poussée de l'histoire montre que le Haut Sénégal n'est pas sans traditions urbaines.

Le problème est en effet celui du critère retenu pour définir la notion de ville. Si l'on considère la ville comme une communauté dont l'activité prédominante est celle du secteur tertiaire, force est de reconnaître l'ancienneté du fait urbain dans le Haut Sénégal dont nombre de grandes agglomérations furent des lieux d'échanges, des marchés régionaux. Sans renoncer à l'agriculture et aux autres activités rurales, la Haute Vallée fut un lieu privilégié d'échanges au cours de près de mille ans d'histoire.

1 - LES CONDITIONS NATURELLES ET HUMAINES DE L'ESSOR URBAIN

La Haute Vallée du Sénégal a une position géographique favorable à l'éclosion et au développement des villes.

Elle est en effet une zone de transition entre le monde sahélien et le monde soudanais. Or la zone sahélienne, pauvre en soi par ses ressources agricoles, connut très tôt une civilisation urbaine grâce au commerce trans-saharien dont elle fut l'aboutissement naturel vers le Sud. La Haute Vallée est en partie sahélienne et ne fut donc pas étrangère aux courants d'échanges sahéliens qu'elle prolongeait vers le Sud dans la zone soudanaise.

Cette position sur un axe Nord-Sud favorable aux échanges est renforcée par celle sur l'axe Est-Ouest qu'est le fleuve Sénégal lui-même. Le Fleuve est en effet navigable jusqu'à Kayes une partie de l'année, et sa vallée constitue la voie naturelle de communication entre l'Atlantique et le Soudan intérieur. Terminus de la navigabilité du fleuve, le Haut Sénégal est donc bien placé pour servir de point de transition entre les influences venant de l'Ouest et celles de l'Est.

Ainsi le Haut Fleuve se trouve à la croisée des chemins Nord-Sud et Est-Ouest, au point de convergence des grandes voies de l'Ouest soudanais. Cette position explique son essor commercial précoce mais aussi la durée de cette activité à travers son histoire.

Le commerce fut, du reste, alimenté par les ressources naturelles de la région. Le Haut Fleuve est en effet la seconde région productrice de l'or dans l'Ouest Soudanais. Les mines du Bambouk, situées entre la Falémé et le Fleuve Sénégal, ont fourni, depuis l'antiquité, une grande partie de la production de l'or soudanais qui fut le nerf moteur du commerce trans-saharien, et l'origine des richesses des cités sahéliennes. Les autres ressources sont moins importantes à l'exception de l'élevage et de la gomme arabique. En fait, le Haut Fleuve reste une région de transit de ressources naturelles qui viennent de partout.

Il a aussi des ressources humaines importantes. Une bonne partie de la population est composée d'ethnies possédant une solide tradition dans les échanges. On y trouve d'abord les Soninké dont la Vallée constitue un des noyaux de peuplement le plus ancien. Ce sont des commerçants expérimentés, fondateurs de colonies marchandes dans tout l'Ouest Africain. Appartenant à eux, les Diakhanké ne connaissent que les études (ils sont marabouts des Malinké) et le commerce. Les Wolof et d'autres Sénégambiens venus grossir la population du Haut Fleuve étaient alors liés directement ou indirectement aux échanges.

Ainsi, par sa position carrefour, par sa richesse en or et par son peuplement, le Haut Fleuve connaît un essor commercial qui, toutes proportions gardées, servit de base au développement des communautés non exclusivement rurales comme le montre l'histoire de la région.

2 - L'ESSOR PRECOCE DES ECHANGES DANS LE HAUT SENEGAL AU MOYEN AGE (IX - XV^e siècles)

La Haute Vallée du Fleuve fut intégrée à la première grande organisation politique de l'Ouest Africain, l'empire de Ghana. Or, la civilisation de Ghana est fortement liée au commerce trans-saharien qui se développa entre le Maghreb et le Soudan à partir du VIII^e siècle.

Le pays de Ghana, situé dans l'Ouest sahélien au Nord du Haut Sénégal, n'avait pas de ressources propres. L'essentiel de ses richesses était constitué par le commerce qui donna naissance à des villes marchés, points de rupture des caravanes trans-sahariennes. Les deux plus importantes, Aoudaghost dans l'Aouker mauritanien, et Ghana (Koumbi Saleh) la capitale de l'empire du même nom, étaient de grandes métropoles régionales qui distribuaient les produits sahariens ou méditerranéens dans tous les pays méridionaux. Aoudaghost, ville des Berbères Sanhaja, fut au X^e siècle le plus grand emporium du Soudan Occidental. Elle fut supplantée à partir du XI^e siècle par Ghana, ville colossale que l'on identifie avec Koumbi Saleh près de Timédra, à la frontière maliano-mauritanienne. Ghana était réputée être la capitale de l'or et son souverain était "le Khaya-makhan", le "maître de l'or". Les auteurs arabes insistent beaucoup sur l'abondance du métal précieux qui attirait les marchands du Maghreb.

L'on sait que le Sahel soudanais n'est pas producteur d'or. En réalité, Ghana et Aoudaghost ne prospéraient que par leurs relations avec les pays du Sud (Vallée du Fleuve Sénégal) et de l'Est.

Ainsi, à une époque aussi ancienne que les deux villes sahéliennes, la Vallée du Sénégal entra dans le grand commerce trans-saharien, et des marchés naquirent et se développèrent depuis l'embouchure jusqu'aux rochers de Félou. El Bekri (1068), la meilleure source de l'histoire du X - XI^e siècle, mentionne les villes-marchés de Sungana à l'Ouest, de Tekrour et Sylla dans la Vallée Centrale (1).

A l'Est, c'est-à-dire dans le Haut Sénégal, les auteurs arabes El Bekri et Idrissa (1154), donnent les villes suivantes : Teranca, grande productrice de cotonnades, Iresni très islamisée, important marché d'or

(1) El Bekri : Description de l'Afrique septentrionale Tra. M.G. de Slane. Paris, Maison neuve, 1965

fréquenté par les marchands soudanais, Ghiarou ou Ghayarou d'où "vient le meilleur or de la région", Gharantel plus au Nord, etc.

Toutes ces villes étaient soninké, en majorité islamisées. La plus importante était Ghiarou identifiée avec Goundiourou à 3 km au Sud Ouest de Kayes. Les traditions orales attribuent en effet l'origine de cette ville à des marchands arabes et la considèrent comme la plus ancienne ville de l'Ouest soudanais. D'après El Bekri, Ghiarou était le grand marché d'or pour les caravanes du Nord.

Les marchés de la Vallée du Sénégal, et en particulier ceux du Haut Sénégal, étaient en effet ravitaillés en marchandises qu'à leur tour ils diffusaient dans les régions environnantes. Ils recevaient surtout du sel des salines d'Awil au Nord de l'embouchure du Sénégal et transporté par des pirogues, ou celui d'Idjil acheminé par les caravanes de chameaux. Ce sel, denrée princière, était entassé à Ghiarou, puis transporté vers les mines du Bambouk pour être échangé contre de l'or. Les marchands soninké de la Haute Vallée étaient donc des intermédiaires entre marchands arabo-berbères et producteurs soudanais. Ils achetaient aussi les marchandises du Nord : chevaux, armes, objets de quincaillerie, encens. En retour, ils vendaient des esclaves faits sur les Lem lem, populations animistes du Haut Fleuve.

Ce grand commerce trans-saharien stimula l'économie de la région par le développement d'un secteur d'échanges importants : les céréales (mil, riz) étaient achetées et expédiées vers le Nord, et l'accroissement de la population marchande stimula l'artisanat, surtout les métiers de tissage, de cordonnerie et de la forge. El Bekri insiste sur la production des cotonnades dans le Haut Fleuve.

C'est probablement à ce développement artisanal qu'il faut attribuer l'importance des castes dans la société soninké et tekrourienne.

Ce qui est certain, c'était la naissance d'une population marchande dans le Haut Sénégal. Goundiourou est dit être, à l'origine, une ville de blancs musulmans. Il faut, en tout cas, imaginer ces villages marchés comme constitués d'une population musulmane de commerçants arabo-berbères, de marchands soninké, d'artisans des deux races, le tout vivant en symbiose avec les ruraux animistes dans des quartiers différents.

L'habitat ne paraissait pas être différent de ceux des villages voisins. Il est cependant possible que Goundiourou, bâtie au pied d'un grand plateau de grès et dont la population à cette époque vivait presque uniquement des échanges, connaît des constructions en pierre. Les amoncellements de ruines non encore sérieusement fouillées par l'archéologie semblent confirmer cette hypothèse.

La conquête mandingue du Ghana et la constitution du vaste empire du Mali au XIV^e siècle favorisèrent plus les pays nigériens que sénégalais. En effet, les routes trans-sahariennes furent désaxées de l'Ouest vers l'Est et aboutirent à Oualata et à la Boucle du Niger.

Les mines de sel mauritanien perdirent alors leur importance en faveur de celles de Teghazza d'exploitation plus aisée et situées dans l'axe de la grande voie Tafilelt - Oualata ou Tombouctou.

La conséquence de cette situation fut une certaine stagnation des marchés de la vallée du Sénégal. Les auteurs n'en mentionnent que deux aux XIV et XV^e siècles, moins d'ailleurs pour leur commerce que comme métropoles islamiques : Goudiourou et Diakhaba.

Le premier resta le grand marché de l'or. Sa population s'accrut de nombreux émigrés soninké islamisés et la colonie arabo-berbère perdit sa prépondérance dans la cité. Goudiourou devint un grand foyer islamique qui oeuvra à l'islamisation du Haut Sénégal.

Diakhaba, sur le Bafing, était pour ainsi dire sa jumelle dans les pays malinké. Fondée très probablement au début du XIV^e siècle par Saloum Souaré, marabout de grande réputation, Diakhaba devint la ville sainte de l'empire du Mali, respectée des Mansa (souverains) du Mali qui lui accordèrent de grands avantages. Ce fut d'abord une cité religieuse dont la fonction première fut d'enseigner et de répandre l'Islam. De nombreuses écoles coraniques formèrent ainsi une légion de marabouts qui se répandirent dans le Bambouk, le Boundou, le Gadiaga, la haute Gambie et constituèrent des noyaux d'islamisation de la région.

Diakhaba, à partir du milieu du XV^e siècle, semble s'être adonnée au commerce. Son nom est parvenu aux explorateurs portugais de la côte atlantique. Associant les études et le commerce, les Diakhanté établirent partout dans le Haut Fleuve des points de traite qui se détachèrent très vite de la Métropole Diakhaba. Leur commerce portait principalement sur l'or, les captifs et les denrées locales. Il était plus régional, moins lié au commerce trans-saharien. A partir de la fin du XV^e siècle, les Diakhanké s'orientèrent vers les comptoirs européens de la côte atlantique et surtout vers ceux du Cantor et de la Gambie. C'était le début d'une nouvelle ère dans le commerce du Haut Sénégal.

Conclusion

Ce qu'on peut conclure pour le Moyen Age (VIII - XV^e siècles), c'est que le commerce trans-saharien fut à l'origine de l'éveil commercial et urbain dans la Vallée du Sénégal, qu'il apporta des ferment de transformation dans l'économie et dans la société du Haut Sénégal. Certes les "villes", en dehors de Goudiourou, étaient plutôt de gros bourgs peu différents des villages environnants.

3 - LE COMMERCE ATLANTIQUE ET LES COMPTOIRS DU GALAM (XVII - XVIII^e siècles)

L'arrivée des Européens sur la côte atlantique, à partir du milieu du XV^e siècle, est un tournant important dans l'histoire de l'Afrique Occidentale. Le commerce trans-saharien était en fait tarri dans l'Ouest Soudanais. Des tribus arabes Hassanides, descendant vers le Sud, perturbèrent la sécurité des voies occidentales. Les caravanes de l'Ouest (Tichit,

Chinguetti) s'orientaient plus vers l'Est et pen dans la Vallée du Sénégal.

Le commerce atlantique combla heureusement le vide provoqué par le tarissement des échanges trans-sahariennes occidentaux.

Installés d'abord sur les côtes, les Européens, en premier lieu les Portugais, pénétrèrent à l'intérieur des terres par le Sénégal et la Gambie, et entrèrent ainsi en contact avec les pays du Haut Fleuve. A la fin du XV^e siècle les Portugais ouvrirent à Kantor, dans la Haute Gambie, un comptoir qui devint très vite le grand marché de la poudre d'or de Bambouk et attira les marchands soninké et diakhanté du Haut Fleuve. Les Portugais bien renseignés par les marchands, se portèrent eux-mêmes dans le Bambouk où ils s'emparèrent des principales mines d'or et construisirent des forts. L'entreprise ne tint pas longtemps, et les Portugais furent chassés par les Malinkés. Le Haut Fleuve ne cessa cependant plus d'intéresser les Européens.

Durant les XVI^e et XVII^e siècles, le commerce européen s'établit dans l'embouchure du fleuve et progressa vers l'amont. Saint-Louis fut fondée par les Français vers 1659. Les différentes compagnies françaises à monopole dont la Compagnie du Sénégal et celle des Indes Occidentales firent de grands progrès au XVIII^e siècle pour chercher les produits de l'hinterland si nécessaires au développement de leur commerce. Remontant d'année en année le fleuve, les commis de la Compagnie du Sénégal atteignirent le Galam en 1666 et les chutes de Félo en 1687. Il appartient à André Brue, Directeur de la Compagnie, de visiter le Haut Fleuve en 1698. Il noua des relations avec les souverains du Gadiaga, du Khasso, du Bambouk et établit, entre 1707 et 1714, les premiers comptoirs européens, le St-Joseph à Makhana, le St-Charles à Kaignou, le St-Pierre à Kaïnoura sur la Basse Falémé.

Ces comptoirs plus ou moins fortifiés, protégés par les souverains locaux, allaient diffuser les produits européens et faire du Haut Fleuve le centre commercial le plus important de l'Ouest soudanais. Leurs activités devinrent si importantes au XVIII^e siècle que la Compagnie installa un directeur et une petite garnison militaire à St-Joseph.

Le commerce français était fondamentalement basé sur la traite négrière. Il attirait des milliers d'esclaves de toute la région, surtout des pays bambara du Kaarta et de Ségou. Les statistiques montrent que près de 51,9% des esclaves traités au Sénégal dans la première moitié du XVIII^e siècle venaient des comptoirs du Galam (1).

L'or du Bambouk, objet de nombreuses exploitations, de projets d'exploitation, fascina les marchands européens qui fondèrent, dans le premier tiers du XVIII^e siècle, des comptoirs éphémères principalement à Farabanna sur la Basse Falémé. Les autres produits (cire, plumes d'autruche, peaux, etc.) étaient d'appoint.

(1) Philip D. Curtin : Economic change in precolonial Africa, Wisconsin Univer. Press 1975, p. 188.

Le commerce européen, en échange, offrait des armes à feu alors très recherchées des monarques bambara, pourvoyeurs de captifs, mais aussi toute une gamme d'objets de quincaillerie, de miroirs, de tissus, de barres de fer ou de cuivre, du sucre, des boissons alcoolisées, etc.

Il mettait aussi en circulation des produits africains et participa aux échanges intérieurs. En effet, le sel de la côte, les colas de la Sierra Léone, étaient acheminés vers l'intérieur où ils étaient très recherchés. Les denrées locales (céréales surtout) de la Haute Vallée faisaient l'objet d'un commerce intense en direction des mines d'or. Les bandes de cotonnades du Gadiaga, du Diombokho et du Guidimakha ou du Boundou étaient le plus souvent préférées aux tissus européens. Le sel gemme apporté de Tichit ou de l'Est par les Maures concurrençait le sel marin.

L'activité commerciale Ouest-Est et Nord-Sud fit du Haut Sénégal le grand carrefour commercial de l'Occident soudanais, à une époque où le commerce trans-saharien était presque nul et la Boucle du Niger presqu'en ruine. Le Haut Sénégal devint le lieu d'aboutissement des caravanes du Sahel mauritanien, du Kaarta, du Moyen Niger, des pays malinké du Sud qui venaient chercher les marchandises européennes en y transportant les richesses du Soudan.

Ce rôle de métropole commerciale eut pour conséquence première le développement des marchés et par suite des "villes" dans la Haute Vallée.

Le commerce avait lieu non seulement dans les villages voisins des comptoirs mais aussi dans toute la Vallée. Les sources françaises mentionnent de nombreux petits villages (1) entre Bakel et Féiou où se faisaient les échanges : Dembankané, Makhana, Tambounkané, Dramané, Diakhandapé, Caid (Kayes), Kaignou, Goundiourou, etc. "Les villages, écrit Labat, se touchaient pour ainsi dire" (2).

Tous ces villages-marchés étaient peuplés de Soninké musulmans, agents très actifs du commerce. Comme au Moyen Age, ces marchands étaient le plus souvent des intermédiaires entre le commerce européen et les dioula de l'intérieur. Souvent aussi, ils allaient chercher dans le Kaarta, dans la région nigérienne ou dans le Bambouk des captifs et des produits. Ils formaient alors de grandes caravanes qui venaient ravitailler les comptoirs européens, ceux des Français dans le Haut Sénégal et ceux de leurs concurrents anglais dans la Haute Gambie. Ils entretenaient des correspondants dans toute la région et s'assuraient de la protection des souverains locaux, maîtres des routes caravanières.

Les marchands de Makhana, de Dramané et de Goundiourou étaient les plus importants clients des comptoirs avec lesquels ils entendaient, du reste, avoir des liens privilégiés ou même exclusifs. Ils acquirent de grosses fortunes et constituèrent une nouvelle catégorie dans la société du Haut

(1) Charpentier, directeur du Galam, compte 70 à 80 villages dans la Vallée vers 1725, cf. archives de France, colonies C69, Mémoire du 1er Avril 1725.

(2) Labat (J.B.) Nouvelle relation de l'Afrique Occidentale III

Sénégal, celle des marabouts, c'est-à-dire des marchands. Ils étaient assez puissants et affrontèrent, à plusieurs reprises, la monarchie et les directeurs du Galam. Ainsi, une "classe" marchande semblait se détacher de la société du Haut Sénégal. Les membres étaient liés entre eux par des intérêts, et ils étaient conscients de leur commune solidarité que nous saisissions dans le boycott général qu'ils ont décidé en 1736 contre le commerce européen en signe de protestation contre l'arrestation par le Directeur du Galam d'un des leurs (1).

Cette "classe marchande", liée au commerce européen, ne fut pas cependant capable de créer des richesses nouvelles et de transformer le pays. Le commerce européen des XVII^e et XVIII^e siècles était en effet celui de la traite. Il était fondamentalement basé sur le trafic des captifs. Ainsi, il appauvrit le Haut Fleuve et l'intérieur du Soudan par l'intensification des guerres, de l'insécurité et enleva les bras nécessaires à la production économique.

Si, au début, il consolida les monarchies (celle du Gadiaga et surtout du Khasso) par les coutumes qu'il leur payait, il finit, vers la fin du XVIII^e siècle, par les affaiblir et prépara des crises politiques au XIX^e siècle dans le Haut Sénégal. Il n'a pas su insuffler une vie citadine réelle à la Vallée. La traite, fondée sur l'esclave noir, n'a véhiculé que des marchandises de pacotille ; il n'a pas entraîné la constitution de grandes concentrations humaines aux besoins complexes. L'artisanat, concurrencé par les produits européens, devait même perdre une partie de son importance, à l'exception peut-être du tissage.

Le cadre de la vie resta donc rural. Les points de traite, même les plus importants comme Makhana, Dramané, se présentaient plus comme de gros bourgs que comme des villes. Seul Goundiourou présentait les caractères urbains. Peuplée de 4 à 5.000 hab. vers 1710 (2), la ville reçut de nombreux Soninké de la rive droite, des Diakhanké et des Malinké du Bambouk. Elle devint la capitale religieuse de l'Ouest soudanais après la ruine de Diakhaba. L'arbitrage de ces ulémas était sollicité même dans les pays non musulmans comme le Khasso ou le Bambouk.

Dramané était la deuxième métropole religieuse et marchande et sa population devait atteindre 3.000 hab. environ. Sur la rive droite du Sénégal, Mungo Park mentionne en 1796 de gros bourgs comme Somankidi, dans le Guidimakha, Ségala et surtout Koniakari, la capitale du roi du Khasso. Tous ces villages étaient des centres de commerce ou de relais sur les voies des caravanes du Kaarta et de l'Est.

D'une manière générale, les villages les plus importants, en dehors des marchés, étaient les chefs-lieux des souverains. Ils étaient fortifiés, entourés de tata, et assuraient donc la protection des habitants du voisinage en cas de guerre. On peut citer Boulébané et Sénédébou dans le Boundou, Tyabou dans le Gadiaga, Koniakary dans le Diombokho. Ils avaient

(1) Archives de France, Colonie C611, lettre du 6 Novembre 1736

(2) Archives de France, colonies C63, lettre De La Courbe, 30.9.1710, Labat (J.B.) OC.C. III p. 338.

généralement des marchés périodiques. Ces villages, Koniakary excepté, étaient de gros bourgs dont la population atteignait rarement un millier d'habitants.

Au delà de Kayes, vers l'amont, l'activité commerciale était réduite. La région était une voie de passage sans marchés notables. Les gros villages étaient des chefs-lieux fortifiés, vivant presque exclusivement d'activités rurales.

Ainsi, l'apparition dans le Haut Sénegal de ce qu'on peut appeler des "villes", c'est-à-dire des villages-marchés, fut liée au développement des échanges. Le commerce européen, qui occasionna un certain essor "urbain", périclita malheureusement dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle après le départ des Français du Sénegal vers 1758. La grande prospérité s'évanouit et la plupart des villages de traite retournèrent aux activités rurales. Seuls les gros marchands purent survivre et continuer le commerce inter-régional entre le Nord et les comptoirs de la Haute Gambie et de la côte. Le Haut Fleuve revint alors à sa fonction traditionnelle de transit entre les régions voisines.

4 - NAISSANCE DES VILLES MODERNES AU XIX^e siècle

La colonie du Sénegal revint à la France après les traités de 1815. L'objectif de la politique française fut alors de développer l'économie de la colonie en cultivant les plantes nécessaires à la Métropole et en rétabissant les anciens comptoirs de commerce dans la Vallée du Fleuve.

La colonisation agricole ne réussit pas. Par contre, le commerce se développa merveilleusement. Les commerçants de Saint-Louis, généralement agents des grandes Compagnies bordelaises ou marseillaises protégés par le Gouvernement de la colonie, remontaient le Fleuve jusqu'au Galam où ils réalisaient des bénéfices colossaux.

Pour les encourager et surtout pour devancer le commerce anglais qui visait alors le Haut Fleuve, le Gouverneur Fleurieu envoya en 1818 une flottille qui avait mission de fonder un comptoir dans le Galam. Bakel, presque au confluent du Sénegal et de la Falémé, fut alors choisi. Un fort y fut construit comme base de commerce mais aussi comme point de pénétration vers l'amont.

Le Gouverneur Schwartz accepta en 1820 la constitution de la Compagnie du Galam qui eut le monopole du commerce dans le Haut Fleuve. Cette compagnie, qui fonctionna jusqu'en 1848, établit des comptoirs dits "flottants", c'est-à-dire saisonniers, dans les villages importants du Haut Fleuve, à Makhana, à Diakhandapé, à Kayes, à Kaignou, à Médine.

Le commerce du Galam s'intensifia au cours des ans. L'esclave noir céda place à la gomme arabique dont l'Europe avait grand besoin pour son industrie. Cette gomme, fruit de cueillette dans les pays sahéliens de la rive droite, était acheminée par les caravaniers maures vers les comptoirs du Fleuve où elle était échangée contre les produits manufacturés principalement contre les pièces de tissus bleus, les guinées, qui devinrent la monnaie de compte des échanges.

Le second produit fut surtout, à partir des années 1865, l'arachide dont la culture se développa de plus en plus dans la région.

A partir de la révolution de 1848, le commerce devint libre, concurrentiel, et se répandit dans tout le Haut Fleuve. Il était sous le contrôle du gouvernement qui oeuvra à étendre son domaine dans la région. Ainsi fut construit en 1845 un comptoir fortifié à Sénédéou, capitale du Boundou.

Le bouleversement politique dû au jihad omarien dans le Haut Fleuve entre 1854 et 1860, retarda pour quelques années l'expansion commerciale française. Faidherbe réussit cependant à construire en Septembre 1855 un comptoir fortifié à Médine, capitale du Khasso Dembaya.

Le traité de paix conclu en 1860 avec l'empire toucouleur permit la liberté d'expansion du commerce français dans la Vallée. Ainsi le Haut Sénégal redevint le centre du grand commerce Nord-Sud et Est-Ouest. Deux grandes villes s'imposèrent : Bakel et Médine (1). Elles avaient pour fonction principale le commerce avec la région. Recevant les marchandises par bateaux, péniches et embarcations légères de toutes dimensions, elles diffusaient partout les produits manufacturés de l'industrie européenne. Elles étaient en relation avec le Diombokho, le Guidimakha, le Diafounou, le Kaarta, les villes nigériennes (Ségou, Niamina, Sansanding, Bamako), le Bambouk, etc. C'étaient les grands marchés qui ravitaillaient l'empire toucouleur, même au moment de la lutte franco-toucouleur.

Dans leur aspect extérieur, Médine et Bakel donnent le type même de la ville-comptoir coloniale. Elles ont un noyau ancien, antérieur à l'installation française et qui constitue le village indigène. Sur une élévation est bâti le fort français, entouré d'une muraille crénelée. A l'abri du fort, le village dit français, habité des traitants et de tout le personnel lié à la traite, était assujetti au paiement d'un impôt. Une garnison militaire dirigée par un commandant militaire puis civil représentait le gouvernement de Saint-Louis.

Ces deux villes tranchaient avec les régions environnantes par leurs grands bâtiments (habitations, magasins ou boutiques), construits en pierre, par des rues assez larges, par le marché quotidien et surtout par l'importance de la population et des activités commerciales. L'organisation de la police, de la justice, du commerce, de la poste et, après 1880, du chemin de fer (tout au moins pour Médine) donna à ces escales l'allure de villes modernes. La population était composée d'éléments de toutes les ethnies du Haut Fleuve avec une dominante soninké pour Bakel et Khassonké pour Médine. Celle-ci avait 4.000 habitants en 1889 contre 2.715 à Bakel. Elle en eut 5.000 à la fin du siècle.

(1)Voir ZION (Henri) Le poste de Bakel à l'époque du Gouverneur Faidherbe, travail d'études et de recherches, Département d'Histoire, Université de Dakar, 1968.

Tandia Abou Khadre : Bakel et la pénétration au Soudan (1866-1896)
Mémoire, Département Histoire, Dakar, 1972.

Pour Médine, cf. Sékéné Mody Cissoko, Contribution à l'histoire des royaumes du Khasso, Thèse d'Etat, 1979, non publié tome II, et les travaux de Monteil, les Khassonké, 1915, fin du siècle à Médine in B. IFAN ; B, n° 1 et 2 1966.

Quant à Bafoulabé et à Kayes, elles tirent leurs origines de la conquête coloniale. Bafoulabé fut choisi en 1879 comme une étape, un entrepôt pour les expéditions militaires vers le Niger.

Kayes sortit de l'ombre à partir de 1880 (1). Pour sa première campagne vers le Niger en 1881, le commandant du Haut Fleuve, Borgnis Desbordes, préféra débarquer ses provisions et son équipement à Kayes plutôt qu'à Médine. Kayes est en effet le point de rupture de la navigation du Fleuve. Le commandant en fit le siège du Haut Sénégal. Le petit village khassonké devint, en peu d'années, une ville qui éclipsa ses aînées, Bakel et Médine.

Au début base militaire au flanc du petit village khassonké, Kayes se peupla du personnel lié à la conquête coloniale, des traitants et des marchands de toutes les ethnies du Soudan. Les captifs libérés ou fugitifs furent groupés en 1886 dans le quartier de Liberté. Kayes profita vers 1890-1891 de la destruction de l'empire toucouleur pour recevoir de nombreux Al Poular, des Bozzo et des Bambara.

Avec l'achèvement de la voie ferrée Kayes-Niger en 1896 et Kayes-Thiès en 1923, Kayes devint la grande métropole commerciale à cheval sur le Sénégal, la Mauritanie et le Soudan français. Elle était, depuis ses origines, liée à l'Atlantique par le fleuve. Des bateaux de Bordeaux venaient pendant les hautes eaux se décharger dans son port et dans ses magasins. Kayes servait ainsi de transit au commerce soudano-mauritanien. Elle s'enrichit et se peupla très vite. Sa population multi-ethnique était ainsi de 4.000 hab. en 1890, tandis que Médine et Bakel périclitent à son profit.

Dès 1900, 37 comptoirs sont en fonction à Kayes dont 16 entre les mains des Européens. Le reste est tenu par les traitants de Saint-Louis. A la même date, 50 comptoirs de traite existent à l'intérieur du cercle, dans des localités qui sont presque toutes situées sur le fleuve Sénégal et ses affluents.

Les maisons de commerce importaient des marchandises qu'elles stockaient et vendaient ; d'autre part, elles collectaient des produits locaux destinés à l'exportation notamment la gomme. Elles encouragèrent la culture de l'arachide à partir des années 1900, après le déclin de cette culture dans la région Bakel-Matam consécutif à l'achèvement du Thiès-Kayes qui eut comme effet de détourner le trafic de la Vallée du Sénégal. Ces établissements possédaient pour la plupart une flotte de voiliers qui leur assurait une certaine indépendance de transport. En 1900, la gomme est encore le produit le plus intéressant pour le commerce européen sur les rives du Sénégal. Puis, l'arachide se substitue peu à peu à la gomme. En 1908, Kayes exporte pour 434.000 F d'arachides, ce qui représente le double de la valeur de ses exportations de gomme arabique. Ces établissements s'intéressaient aussi à d'autres produits qu'ils commercialisaient

(1) Rokiatou Ndiaye Keita : Kayes et le Haut Sénégal, Bamako
Édit. populaire, 1972, 3 T.

à l'intention d'autres régions, notamment des escales du Sénégal : mil, fonio, etc. Jusqu'en 1940, d'autres maisons s'intéresseront à l'or du Bambouk.

A la veille de l'achèvement du chemin de fer Thiès-Kayes, le commerce européen avait déjà pris une importance certaine. D'ailleurs, les intérêts de ce commerce sont garantis par une chambre de commerce créée à Kayes et dont le ressort couvre les cercles de Bafoulabé, Kita, Kéniéba, Nioro et le Sud-Est mauritanien. La Banque Française d'Afrique et la Banque Commerciale de l'Afrique sont représentées à Kayes par deux agences ayant des relations étroites avec les maisons-mères du Sénégal.

En 1922, il existait à Kayes une fabrique de chaux et une fabrique de limonade et de glace. L'éclairage électrique de la ville européenne était assuré. Une usine d'égrenage de coton et une de kapock étaient installées dans la ville.

A la fin du XIX^e siècle et surtout au début du XX^e siècle, de nombreux Syro-Libanais s'établirent comme détaillants dans les principales escales situées le long du fleuve. Ils vont jouer un rôle très important dans le remplacement progressif du système traditionnel de troc à la factorerie par le paiement en argent. En effet, en ce début du XX^e siècle, la plupart des grandes maisons européennes pratiquaient encore le troc. Cette formule leur évite d'importer du numéraire et surtout de l'immobiliser en attendant la période de traite. C'est seulement en 1920 que le premier billet de banque fera son apparition à Bafoulabé, pourtant situé près du chemin de fer Kayes-Niger et au bord de la première route ouverte dans le pays. Les Syro-Libanais menèrent une concurrence très dure aux commerçants européens isolés, dont la plupart seront obligés d'abandonner, surtout après la crise de 1929.

A côté des Syro-Libanais, il y avait des dioulas (commerçants autochtones) qui se livraient à des transactions commerciales très importantes. Le dioula a toujours été un collecteur de produits locaux et un redistributeur de marchandises importées. Déjà au temps de l'Empire du Ghana, ses ancêtres collectaient l'or du Bambouk, les esclaves et l'ivoire à l'intention des caravanes de commerçants arabes en provenance du Maghreb. Ils rencontraient ces derniers dans les villes-marchés de la zone Sahélo-Soudanienne, où ils échangeaient l'or, les esclaves et l'ivoire contre du sel, des étoffes et d'autres objets qui étaient ensuite redistribués par leurs soins à travers tout le Soudan à l'occasion de marchés et foires rurales.

Après la suppression de l'esclavage en 1848, les dioulas se sont reconvertis en marchands d'autres produits qui intéressent leurs nouveaux partenaires, les maisons européennes et les Syro-Libanais. Avec ceux-ci, ils échangent la gomme, le beurre de karité, l'arachide, le caoutcouch, les plumes d'autruche, les plumes d'aigrette et l'or contre des tissus, de la verroterie, des ustensiles émaillés, des miroirs, etc. Ils continuent à vendre des articles qui traditionnellement s'échangeaient à travers tout le Soudan entre citadins et ruraux d'une même région, citadins ou ruraux de régions différentes : les céréales, les animaux, l'argent et surtout des bandes de coton, les pagnes teints à l'indigo, la cola et le sel. L'activité

commerciale des dioulas s'effectuait à la fois dans le cadre du commerce colonial de traite et dans celui du trafic traditionnel inter-africain.

Le schéma des circuits commerciaux en 1910 s'établit comme suit :

- le Nord envoie son sel et son bétail vers le Sud ;
- le Sud expédie ses colas, les articles de parures et les étoffes qu'il tient de l'importation vers le Nord ;
- le Centre du territoire expédie ses grains, son beurre de karité vers le Nord, ainsi qu'une partie de ses bandes de coton, de ses couvertures en laine ou en coton ; l'autre partie est envoyée avec du bétail et du poisson sec vers le Sud. Il retient au passage une partie des échanges qui se font entre le Nord et le Sud, la côte et l'intérieur.

A Kayes, les marchandises d'importation qui arrivaient sont entreposées, et là venaient se ravitailler de nombreux dioulas qui rayonnent ensuite dans tout le pays. La situation de la ville au carrefour des voies commerciales dites "du Sénégal" (le fleuve par lequel passaient encore toutes les marchandises importées), du Sahel, du Sud (vers la Guinée), de l'intérieur (vers la vallée du Niger), lui permettait de voir passer tous les produits qui s'échangeaient entre les différentes parties du Haut Sénégal - Niger et d'en retenir une partie.

Si la construction du Thiès-Kayes a fait perdre aux escales situées le long du Fleuve leur importance, il n'en sera pas de même pour Kayes qui devient aussi ville du rail. Le commerce de traite connaît un développement exceptionnel. Puis survint la crise économique des années 30. "A la disproportion qui existait entre le tonnage exportable et le nombre des opérations d'achat, est venu s'ajouter l'abîme qui s'est creusé entre la valeur de ces produits exportables et l'importance des capitaux investis" (1). Les dernières années qui précèdent la seconde guerre mondiale vont toujours permettre aux commerçants qui n'avaient pas succombé au cours de la crise de se relever. A la veille de la guerre, trois produits occupaient le centre de l'activité économique à Kayes et dans le Haut Sénégal : l'arachide et la gomme qui alimentaient la traite, le sisal qui était cultivé sur place par une société européenne et exporté. Pendant la guerre, les produits d'importation sont devenus rares, et cette situation a ralenti considérablement les activités commerciales. Le commerce européen accapare les opérations de demi-gros, puis la vente au détail et élimine ainsi les demi-grossistes et détaillants (particuliers européens, libanais et dioulas). Ces derniers recherchent de nouvelles sources de profits dans les activités de marché noir.

Au cours de la guerre, le commerce africain, maure en particulier, s'intéresse de plus en plus au trafic du bétail entre le Sahel soudano-mauritanien et les centres urbains du Sénégal qui avaient commencé à se développer, après la crise économique mondiale, avec l'extension de la culture de

(1) Jean Robert, ingénieur agricole. La situation économique du Sénégal - La production et le commerce de l'arachide, leur organisation. Marseille 1932, page 75. Rapportée par R.N. Kéïta "Les étapes de la croissance Urbaine" p. 114 op. cit.

l'arachide. Kayes devint le lieu de transit du bétail en provenance de Nioro et de la Mauritanie pour le Sénégal. En 1942, les exportations effectuées par Kayes sur les marchés du Sénégal se chiffrent à 1671 bovins et 11.859 ovins et caprins, soit 30% des exportations de bovins et 29% des exportations d'ovins et caprins. En 1944, les exportations sur Dakar ont presque doublé. Le commerce du bétail prendra une extension toute particulière dans la région au lendemain de la seconde guerre mondiale.

La fin de la guerre est marquée à Kayes par la reprise de l'activité commerciale au centre de laquelle se trouve la traite de l'arachide, désormais principal produit et secondairement la gomme, le kapock et les peaux. Les Africains jouent un rôle de plus en plus grand non seulement dans le ramassage des produits de traite et la distribution des marchandises importées mais aussi dans les échanges intra-africains et surtout dans le commerce du bétail.

Bien que l'éloignement entre les zones productrices du Soudan et les ports sénégalais contribue à abaisser considérablement le prix d'achat de l'arachide au producteur, la culture de l'arachide continue à prendre de l'ampleur. Les records de production sont battus pendant la campagne 1957-58. Les différents cercles ont alors commercialisé :

. Kayes	:	14.583 tonnes
. Bafoulabé	:	6.408 tonnes
. Kita	:	15.670 tonnes
. Nioro	:	1.706 tonnes

L'arachide est cultivée surtout près de la voie ferrée, mais également dans tout le cercle d'où elle est acheminée par camions et animaux de bât jusqu'à Kita et Toukoutou. A Bafoulabé, le développement de l'arachide s'est effectué surtout au Nord du rail. Au Sud, la subdivision de Kéniéba - maintenant cercle - s'y est mise plus tardivement à cause des difficultés d'évacuation, n'étant reliée à Mahina situé sur le chemin de fer que par une mauvaise piste.

Nioro est un cercle essentiellement vivrier. Les difficultés de communication le contraignent à ne commercialiser qu'un pourcentage faible de sa production. Cependant les excédents de céréales atteignent environ 4.000 tonnes en 1955, exportées vers Kayes par la route, vers la Mauritanie et la Boucle du Niger par caravanes d'ânes, chameaux et boeufs porteurs.

Dans toute la région, la culture de l'arachide offre un appoint d'argent sans que les cultures vivrières soient compromises, sauf peut-être dans le cercle de Kayes. Dans l'établissement des prix d'achat au producteur de l'arachide, on tient compte non de l'éloignement par rapport à Kayes mais surtout de l'état des voies de communications. En prévision des récoltes d'arachides, les commerçants investissent la majeur partie de leurs disponibilités financières dans des marchandises que le paysan achètera une fois sa récolte vendue.

L'organisation commerciale à Kayes suivait le schéma suivant : le commerce de demi-gros et de détail faisait l'objet d'une concurrence entre Syro-Libanais, Africains et particuliers européens ; les grandes maisons de commerce elles-mêmes développent leur commerce de détail, car Africains et

Syro-Libanais vont se ravitailler de plus en plus directement à Dakar ou font leur commandes en France. Certains secteurs restent du domaine des Africains, tel le commerce du bétail. Le secteur secondaire et les transports étaient subordonnés au commerce.

Une certaine spécialisation pouvait s'observer dans les activités des maisons européennes où l'importation des produits manufacturés tenait une place considérable. Le transport fluvial était entre les mains de Maurel et Prom de Kayes qui disposait d'une flotte de deux cargos mixtes, 11 vedettes et 26 chalands. Les cargos peuvent remonter jusqu'à Kayes au moment des hautes eaux ; les chalands sont utilisés plus longtemps. A la montée ils transportent du sel (de Kaolack), du ciment, de la tôle ondulée et d'autres matériaux lourds ; à la descente ils évacuent de la gomme, parfois de l'arachide, des peaux et aussi de la gomme. Elle avait constitué, pour le ramassage des arachides, un parc de véhicules. La SCoA qui s'intéressait surtout à l'importation et à la vente sur place de marchandises importées a ouvert de grands magasins à rayons multiples. Mais le déclin du grand commerce de traite décline, même avant les indépendances : plusieurs de ces sociétés ferment leurs succursales à Kayes entre 1956 et 1960 ; leur rayon d'intervention étant devenu très limité du fait du développement de la concurrence des commerçants revendeurs (Africains et qui sont de plus en plus Syro-Libanais) nombreux à s'approvisionner directement à Dakar voire même en Europe. Sur 16 grosses sociétés commerciales en 1952, il n'en reste que la moitié en 1959.

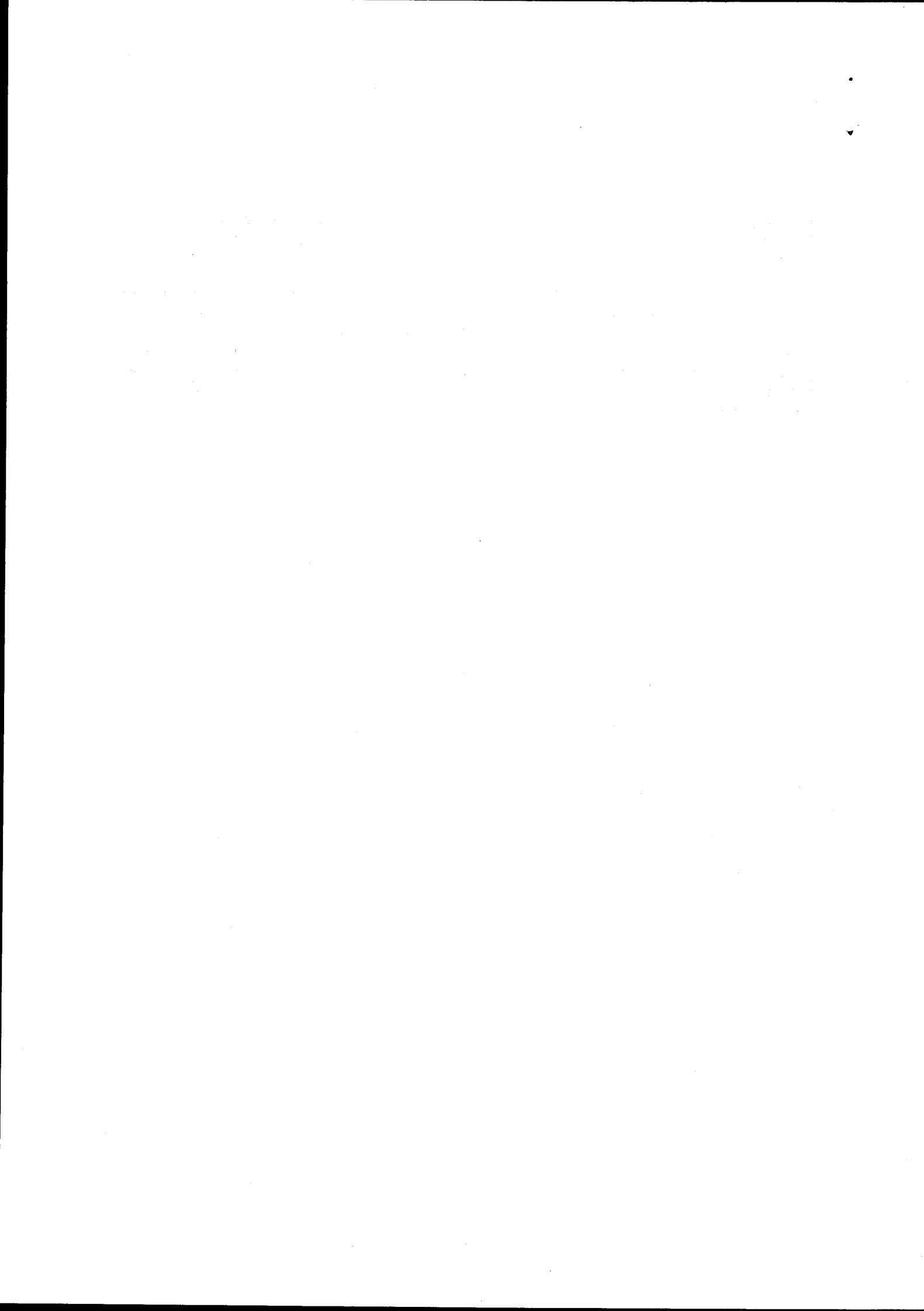
D'après une enquête locale menée auprès de certaines grandes sociétés en 1958, toutes les importations effectuées sur Kayes ne sont pas consommées sur place : 50% sont destinées à la Mauritanie (sucre en pains, percale, guinée, thé, etc.) dont les centres du Sud-Est comme Aïoun - El Atrouss, Kiffa, Timédra sont ravitaillés par camion à partir de Kayes. Un quart des importations est vendu dans le Cercle et un autre encore à Nioro, Kita et Mahina. A la veille de l'indépendance, les Syro-Libanais ont presque totalement remplacé les maisons européennes. Ils ne quitteront la région qu'après l'éclatement de la Fédération et la nouvelle politique du Mali qui va nationaliser toutes les grandes activités commerciales.

Conclusion

Le phénomène urbain, on le voit, est lié au commerce européen. Les deux villes, Bakel et Médine, ont été, à l'origine, des comptoirs de traite et Kayes, une base militaire. Leurs richesses, leur croissance, leur morphologie sont liées à l'évolution du commerce, à l'implantation du système colonial français dans le Haut Fleuve.

L'étude a cependant montré que le commerce, qui explique l'origine des villes, est un phénomène bien antérieur à la conquête coloniale. Par sa position privilégiée de carrefour dans l'Ouest Soudanais, le Haut Fleuve fut ouvert à la vie des échanges depuis le IX^e siècle. Cette activité connut diverses périodes. Interrrompue avec le déclin du commerce trans-saharien occidental, elle reprit à partir du XVI^e siècle et surtout aux XVII^e - XVIII^e siècles, époque à laquelle la Compagnie des Indes occidentales établit des comptoirs de traite dans le Haut Fleuve qui fut la zone d'attraction d'une

d'une grande partie du commerce soudanais. Tout au long de cette histoire, l'activité commerciale donna naissance à des gros bourgs-marchés dont certains comme Goundiourou furent de véritables villes. Le commerce resta malheureusement du genre de la traite et ne parvint pas à développer l'économie générale de la région. Aussi les villages-marchés ne purent-ils se détacher du cadre et des activités de la vie rurale. Ils n'étaient plus cependant de simples villages mais préfiguraient déjà la ville tel qu'on l'entend dans le contexte soudanais. Les marchands soninké, animateurs de la vie commerciale, ont établi ainsi des traditions d'échanges qui facilitèrent le développement du commerce européen et l'éclosion des villes dans le Haut Sénégal.



CHAPITRE D.II - LE MILIEU URBAIN : POPULATION ET EVOLUTION
DES VILLES

D.II.1 - LES VILLES DE LA MOYENNE VALLEE

Tandis que la grande majorité des habitants de la vallée vit dans des villages et des campements, une proportion relativement importante de la population vit dans les petites villes échelonnées le long du fleuve et que par référence à l'histoire de la vallée et à leur rôle dans "la traite" on appelle souvent "escales".

1 - L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES VILLES

On constate une croissance considérable de la population des centres urbains de la vallée du Sénégal dans les 19 années qui ont suivi l'Indépendance ; le taux de croissance urbaine a été largement supérieur à celui des taux de croissance régionaux. Cependant cette croissance a été sensiblement différente d'une ville à l'autre, les différences reflétant l'impact variable des divers facteurs qui ont agi sur cette croissance.

Les villes qui ont les taux de croissance les plus élevées sont : Richard-Toll, Rosso et NDioum. Les deux premières sont situées dans le Delta ; la population de Rosso a plus que triplé depuis 1961. Nul doute que cette croissance est liée à son rôle de tête de pont et de siège du bac sur le fleuve, sur la route goudronnée Dakar-Nouakchott ; la population de Rosso s'est accrue considérablement pendant la période de sécheresse des années 70 qui a provoqué un véritable exode des populations nomades pastorales vers les villes. Mais depuis la fin de la période de sécheresse aiguë et l'ouverture de la route Nouakchott-Kiffa, la population de Rosso semble avoir suivi un certain tassement.

Richard-Toll a aussi grandi de façon très rapide, à un taux de 8,68% depuis 1958, croissance due essentiellement à la création des casiers irrigués (S.D.R.S., puis CSS) et à la création d'emplois qui s'en est suivie et à certains effets multiplicateurs.

NDioum a crû à un taux de 8% depuis 1964, croissance due à la création d'un centre administratif et à sa situation sur la route goudronnée.

Les villes à croissance modérée sont la majorité des centres urbains : Kaédi, Sélibaby, Matam, Ourossogui, Bakel et Dagana ; le taux annuel de croissance va de 4,29% pour Ourossogui à 5,8% pour Kaédi ; il représente plus que le doublement de la population depuis 1961.

Les villes à croissance lente : Boghé et Podor, toutes deux situées au centre de la moyenne vallée, ont connu des taux très faibles ne correspondant même pas aux taux des croissances régionales : ce sont les villes qui sont les plus enclavées (1).

(1) L'enclavement de Podor a cessé en 1979 avec la construction du pont sur le Doué et le bitumage de la bretelle allant jusqu'à la grande route Saint-Louis-Ourossogui.

POPULATION DES VILLES ET TAUX ANNUELS DE CROISSANCE

Tableau D.II.1

VILLE	POP 1	ANNEE	POP 2	ANNEE	TAUX ANNUEL	Sources :
<u>RICHARD-TOLL</u>	1 862	58	10 701	79	8,68	1962 MISOES
	1 862	58	4 408	70	7,44	1976 RECENSEMENT
	4 408	70	10 701	79	10,36	SENEGAL
						1977 RECENSEMENT
						MAURITANIE
<u>DAGANA</u>	4 620	58	10 056	70	4,42	1970 et 1979
						SENEGAL RECENSEMENT
						ADMINISTRATIF
<u>PODOR</u>	4 590	58	6 914	76	2,30	1970 MAURITANIE
	6 914	76	7 997	79	4,97	ORSTOM
<u>MATAM</u>	4 670	58	10 002	76	4,32	
<u>BAKEL</u>	2 964	60	6 339	76	4,87	
<u>NDIOUM</u>	856	64	1 293	70	7,12	
	856	64	2 692	79	7,94	
	1 293	70	2 692	79	8,49	
<u>OUROSSOGUI</u>	2 451	64	3 107	70	4,03	
	2 451	64	4 600	79	4,46	
	3 107	70	4 600	79	4,46	
<u>ROSSO</u>	4 811	61	12 793	70	11,48	
	4 811	61	16 466	77	8,3	
	12 793	70	16 466	77	3,67	
<u>BOGHE</u>	5 867	61	8 056	77	2,1	
	5 856	70	8 056	77	5,46	
<u>KAEDI</u>	9 197	62	19 237	70	9,46	
	9 197	62	20 848	77	5,8	
	19 237	70	20 848	77	7	
<u>SELIBABY</u>	2 737	62	5 994	77	5,36	

Une enquête faite sur les infrastructures, notamment sur les réseaux de distribution d'eau et d'électricité a montré le niveau généralement faible de ces infrastructures et l'absence générale de corrélation entre la croissance démographique de ces villes et le développement de ces infrastructures⁽¹⁾ ; les chiffres recueillis montrent qu'elles n'ont pas suivi l'augmentation de la population.

x

x x

L'absence de données fiables concernant la répartition par sexe et par âge limite les analyses que l'on peut faire, notamment dans le domaine des migrations : les chiffres disponibles suggèrent seulement que, sur la rive mauritanienne, Boghé reste un centre d'émigration masculine, reflétant ainsi la faible croissance des emplois, tandis que Rosso et Sélibaby sont des centres d'immigration masculine ; sur la rive sénégalaise, Podor est un centre d'émigration masculine et Dagana un centre d'immigration, reflétant probablement l'influence de la CSS implantée à proximité, à Richard-Toll, centre pour lequel on ne dispose malheureusement pas de données équivalentes.

Tableau D.II.2 - TAUX DE MASCULINITE POUR LES VILLES DU SENEGAL
Source : REC.NAT.1976 - BNR - (Fiches)

	VILLE	DEPARTEMENT
DAGANA	0,97	0,94
PODOR	0,81	0,91
MATAM	0,93	0,90
BAKEL	0,95	0,92
SAINT-LOUIS	0,91	-

TAUX DE MASCULINITE POUR LES VILLES DE MAURITANIE

	VILLE	DEPARTEMENT
ROSSO	1,07	0,89
BOGHE	0,91	0,87
KAEDI	0,98	0,85
SELIBABY	1,02	0,85

(1) A l'exception de Dagana et de Kaédi où le nombre d'abonnés à l'eau a crû rapidement.

Les données ethniques manquent pour le Sénégal. Celles qui sont disponibles pour la Mauritanie montrent que la proportion de la population d'origine maure a beaucoup augmenté dans les centres urbains au cours de deux dernières décennies, la sécheresse ayant probablement renforcé les tendances à la sédentarisation urbaine d'une fraction de plus en plus importante des éleveurs nomades.

2 - CROISSANCE ET MORPHOLOGIE URBAINE

La croissance démographique des villes se traduit par certains changements dans la morphologie urbaine. L'examen des photos aériennes à diverses époques permet d'en analyser quelques caractéristiques (les photos disponibles ont généralement été prises en 1954, 1968, 1977).

Quatre tendances semblent, en effet, se dessiner dont les effets diffèrent évidemment, selon la configuration géographique du terrain sur lequel est construite la partie la plus ancienne de la ville.

La croissance démographique se traduit :

a) par une densification des quartiers les plus anciens de la ville où se situent généralement les anciens comptoirs des maisons de commerce, la place du marché et certains des plus anciens bâtiments administratifs. Dans ces quartiers situés le long du fleuve, les ruelles sont assez étroites, les maisons de styles très divers sont regroupées en concessions autour de cours d'assez faible superficie et d'aspect très encombré.

Dans ces quartiers où la densité démographique était déjà la plus élevée, la croissance s'est traduite par un certain entassement de la population. Des bâtiments ou des pièces ont été rajoutés pour accueillir les nouveaux arrivants, parents, amis ou locataires, d'où le caractère très enchevêtré de ce type d'habitat. C'est le cas, par exemple, pour les trois plus anciens quartiers de Bakel, Oguidinagnallé, NDiaye Gha et Bakel Coura, où le nombre de bâtiments d'habitation est passé de 700 à près de 2 000 entre 1954 et 1977. Pour Matam, enfermée dans sa digue, pour les deux quartiers qui étaient déjà très denses en 1968 - Thioubalo et Gorel Serigne -, le nombre de bâtiments ne varie presque pas de 1968 à 1977. Par contre, à Kaédi, pour les deux quartiers les plus denses, Gatiaga et Toulolé, le nombre des bâtiments est passé de 840 à 2 600 entre 1954 et 1977.

b) Par une extension de la ville dans une ou plusieurs directions par des quartiers nouveaux où l'habitat est généralement peu dense, souvent de type moderne avec bâtiments en dur, entourés de cours-jardins. Il en est ainsi de Dagana qui s'étend vers le sud, en direction de la route du Diéri avec les quartiers "nouveaux lotissements" HLM et Bel Air. A Podor, l'extension se poursuit vers l'Ouest avec les quartiers Sinthian et HLM ; à Bakel, vers le Sud-Ouest et le Sud-Est avec les quartiers Moding Kani, Montagne et HLM ; à Kaédi, vers le Nord avec les quartiers modernes, Gourel Oboye et quartier Latin ; à Boghé, vers le Nord, avec les quartiers Jedidah, Touldé, Thienel.

Pour deux villes de la rive mauritanienne, cette croissance a été mesurée en terme de superficie.

EXTENSION EN SUPERFICIE DE DEUX VILLES DE LA RIVE MAURITANIENNE

	KAEDI		BOGHE	
	1954	1977	1968	1977
ZONE NORD	164 ha	482 ha	19 ha	178 ha
ZONE SUD	28 ha	38 ha	-	-
ZONE SUD-EST	9 ha	13 ha	20 ha	40 ha

c) Par des extensions à l'extérieur des périmètres urbains dans des zones d'urbanisation "sauvage" où la grande majorité des habitations sont des constructions de type provisoire - paillotes à toit de paille ou tentes - et peuplées de gens encore seulement urbanisés marginalement (bergers, manoeuvres agricoles, Peul, Maures) : quartiers au Nord-Est de Podor, à l'Est de Dagana, etc.

d) Pour toutes les villes riveraines du fleuve, par une extension située juste en face de la ville, sur la rive opposée, sorte de ville jumelle, dont la croissance correspond au phénomène de frontière, installée après les Indépendances, à partir des années 1960.

En outre la photo-interprétation permet de mesurer la croissance en fonction de la structure de l'habitat : la proportion de paillottes par rapport aux bâtiments en dur est d'autant plus forte que la croissance démographique de la ville est élevée. Elle montre, d'autre part, l'augmentation du nombre de bâtiments publics, reflet de la volonté de l'Etat d'agir sur la croissance.

Tableau D.II.3 - STRUCTURE DE L'HABITAT DES DIFFERENTES VILLES

D A G A N A

Quartiers	1968			1954				
	:Ensem-	:Bâti-	:Bâti-	:Cons-	:Ensemble	:Bâti-	:Bâti	:Construc-
	:ble des	:m ents	:m ents	:truction	:des bâti-	:m ents	:m ents	:tions
bâti-	:Privés	:Publi-	:locales	:m ents	: Privés	:Publi-	:locales	
ments	ques	ques		ments	ques	ques		
Kaw Dagana	600	436	10	154	287	30	7	250
Santhbi	272	191	2	79	214	21	3	190
Djamagueune	1 079	511	16	552	464	37	-	427
Nouveaux Lotissements	389	34	2	353	-	-	-	-
Zone Indust. ancien Bel Air	216	10	-	206	-	-	-	-
H.L.M.	24	24	-	-	-	-	-	-
Quartier Admi. et Com- mercial	89	49	40	-	75	45	20	10
Dagana	2 669	1 255	70	1 344	1 040	133	30	877

P O D O R

	1977			1954				
Quartiers	:Ensem- ble des Bâti- ments	:Bât. Privés	:Bât. Publi- ques	:Cons. Locales	:Ensemble des bâti- ments	:Bât. Privés	:Bât. Publiques	:Construc- tion Locales
Thioffi	371	270	1	100	271	15	1	255
Birpodor	197	128	2	67	146	14	2	130
Mbodjen	455	297	18	140	183	10	3	170
Laodemba	800	467	35	298	456	28	4	424
Fack	60	35	18	7	40	29	3	8
Souima	67	7	-	60	50	2	-	48
H.L.M.	15	11	-	4	-	-	-	-
Sinthian	79	52	-	27	-	-	-	-
PODOR	2 044	1 267	74	703	1 146	98	13	1 035

M A T A M

1 9 7 7						1 9 6 8		
Quartiers	:Ensem-	:Bâti-	:Construc-	:Ensemble	:Bâti-	:Bâti-	:Construc-	
	:ble des	:ments	:tions	:des bâti-	:ments	:ments	:tions	
	:bâti-	:Privés	:Publi-	:Locales	:ments	:Privés	:Publi-	
	:ments	:ques	:	:	:	:ques	:	
THIOUBALO	1 120	720	50	350	1 085	581	41	464
TANTADJI	385	200	85	100	357	169	84	104
H.L.M.	60	50	-	10	52	36	-	16
GOREL								
SERIGNE	480	280	40	160	479	232	33	214
MATAM	2 045	1 250	175	620	1 976	1 018	160	798

B A K E L

1 9 7 7						1 9 5 4		
Quartiers	:Ensem-	:Bâti-	:Construc-	:Ensemble	:Bâti-	:Bâti-	:Construc-	
	:ble des	:ments	:tions	:des bâti-	:ments	:ments	:tions	
	:bâti-	:Privés	:Publi-	:Locales	:ments	:Privés	:Publi-	
	:ments	:ques	:	:	:	:ques	:	
BAKEL COURA	437	192	7	238	240	7	-	233
H.L.M.	29	22	7	-	-	-	-	-
MONTAGNE	335	160	5	170	-	-	-	-
MODINGKANI	154	100	4	50	-	-	-	-
NDIAYEGHA	397	250	7	140	186	15	6	165
GUIDING-								
PALLE	675	390	15	270	328	13	4	311
BAKEL	2 027	1 114	45	868	654	35	10	609

B O G H E

	1977				1954			
Quartiers	Ensemble des bâtiments bâti-privés	Bâtiments publics	Constructions locales	Ensemble des bâtiments bâti-privés	Bâtiments publics	Constructions locales	Ensemble des bâtiments bâti-privés	
BOGHE I-ESCALE	680	187	25	468	526	26	8	492
BOGHE II-ou DOW	821	195	31	595	471	-	2	469
JEDIDAH	180	100	30	50	-	-	-	-
TOULDE	325	100	5	220	-	-	-	-
THIENEL	301	36	2	263	-	-	-	-
BOGHE	2 307	618	93	1 596	997	26	10	961

K A E D I

3 - LA STRUCTURE ECONOMIQUE DES CENTRES URBAINS

Deux indicateurs permettent de juger du développement des économies : le degré de spécialisation et le degré de différenciation des activités économiques dans la vallée. On peut affirmer que, dans l'ensemble, les niveaux de spécialisation et de différenciation sont faibles.

Le seul centre qui peut être considéré comme ayant un haut degré de spécialisation est Richard-Toll qui compte environ 6.000 personnes travaillant dans l'industrie sucrière, soit directement dans l'agriculture, soit dans les procès de transformation. Dans les autres villes, il n'y a pas de réelle spécialisation. Le commerce et les autres services sont les activités les plus importantes.

Les inventaires des entreprises dans les villes du Bassin montrent le faible niveau de différenciation des activités économiques. Ce phénomène est le plus apparent dans le secteur secondaire où il existe peu d'industries en dehors des artisanats traditionnels. Seuls Richard-Toll, Dagana, Kaédi et Rosso possèdent quelques activités de type industriel. L'absence de différenciation est d'ailleurs aussi évident dans le secteur tertiaire qui ne compte que très peu d'établissements réellement spécialisés : hôtels, cinémas, banques, etc. Les enquêtes montrent que, dans ce domaine, les villes de Podor, Boghé, NDioum, Ourossogui, sont particulièrement sous-développées. Il faut d'ailleurs remarquer que les magasins ou autres établissements spécialisés sont non seulement en très petit nombre mais qu'ils sont pour la plupart la propriété d'étrangers (libanais et français). En d'autres termes, les quelques entreprises existantes ne représentent pas nécessairement un commencement d'investissement autochtone et le signe d'une certaine accumulation de capital dans le Bassin du Fleuve.

4 - LES ACTIVITES ECONOMIQUES

L'agriculture reste, dans la plupart des villes, l'activité dominante pour une forte proportion de la population (55% à 60% pour Dagana et Matam ; 30% à Kaédi), à l'exception de deux villes sur la rive mauritanienne, Rosso et Sélibaby, où elle ne représenterait que moins de 10%.

En dehors de l'agriculture, le recensement mauritanien montre que les principales activités sont l'Administration et le Commerce, le secteur secondaire étant minuscule en dehors des artisanats traditionnels. Les fonctionnaires représentent environ 20% des salariés à Rosso et à Boghé, 15% dans les deux autres villes.

Les inventaires d'"entrepreneurs" ont montré la place prépondérante du commerce dans le secteur privé : 50% dans les villes sénégalaises de Richard-Toll, Dagana et Matam ; plus de 40% pour NDioum et Ourossogui ; 50% ou plus dans toutes les villes du Mali, sauf une ; et des proportions allant jusqu'à 70% dans les villes mauritanienes.

L'activité du secteur privé qui vient après le commerce est celle de tailleur - environ 15% du secteur -, tandis que l'ensemble des activités artisanales - bijouterie, forge, menuiserie - représentent environ à elles toutes la même proportion, soit 15% de l'ensemble. Toutes les autres professions sont faiblement représentées, indice d'un marché suffisant.

L'inventaire des entreprises donne quelques informations sur ce que pourraient être des indices de croissance : un de ces indices serait la multiplication des restaurants. Phénomène que l'on observe au Sénégal et à Richard-Toll, dû à l'activité de la Compagnie Sucrière qui a amené des milliers de travailleurs et un certain nombre de nouveaux entrepreneurs. Ce même phénomène s'observe à Rosso, à N'Dioum, à Ourossogui, dû aux activités de transport des voyageurs et des marchandises. Par contre, l'effectif des maçons n'apparaît pas correspondre aux taux de croissance de la population : c'est ainsi qu'à Boghé leur nombre est proportionnellement plus important qu'à Rosso. En général, il semble que le nombre d'entreprises d'un certain type ne donne pas d'indications sur l'importance de ce secteur : il peut au contraire témoigner d'un niveau croissant de marginalisation d'un certain nombre de petites firmes en concurrence pour un marché très étroit. Par exemple, un petit nombre de boulangeries dans une ville peut être l'indice, soit d'une faible population, soit d'une forte échelle de production avec quelques grosses boulangeries remplissant la demande globale de pain ; cela semble le cas de Rosso, Richard-Toll et Matam.

5 - NIVEAU DES INFRASTRUCTURES

En dehors de la ville de Saint-Louis du Sénégal dont les liens avec l'économie du Bassin sont très lâches, aucune des villes ne semble avoir d'infrastructure suffisante qui puisse servir de base à un développement. Des onze centres étudiés en Mauritanie et au Sénégal, cinq ne sont pas desservis par une route goudronnée et deux ne sont accessibles que par le fleuve pendant la période de crue, quatre n'ont pas d'électricité en dehors de générateurs privés, et parmi ceux qui ont l'électricité publique, pour deux d'entre elles, l'électricité n'est pas produite pendant la journée. Alors que tous ces centres ont des dispensaires, seulement trois ont des hôpitaux. Trois de ces centres n'ont pas d'écoles secondaires et seulement deux ont des lycées.

La partie la plus visible de l'infrastructure est constituée par les installations des différents services administratifs officiels. En dehors de Richard-Toll, c'est le secteur public et non le secteur privé qui est à l'origine de la plupart des installations récentes.

6 - TRANSPORTS

Il est clair que le système de transport a joué un rôle prédominant dans l'évolution économique du Bassin. Cela est vrai non seulement pour le commerce mais aussi pour les relations villes-campagnes. Ce rôle est très complexe ; l'information disponible étant limitée, on se bornera ici à donner certains éléments.

DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT ET DE SON EVOLUTION AU SENEGAL

La construction de la route du Diéri, Saint-Louis-Ourossogui, terminée en 1970, a eu un impact considérable sur les villes de la vallée, impact qui a certainement profité aux cinq villes étudiées qui sont situées sur cette route ; les deux chefs lieux de département, Dagana et Matam, ont grossi beaucoup plus vite que Podor qui, jusqu'en 1978, n'était pas reliée à la route. De même NDioum et Ourossogui ont connu une croissance rapide.

La nouvelle route a eu différents effets sur les transports. En premier lieu, elle a éliminé sur son parcours le transport par le fleuve : certes celui-ci était en déclin depuis un certain temps, mais la route l'a achevé.

Le transport par route est plus flexible et plus rapide, notamment au niveau du trafic voyageur qui est relativement plus important que le trafic marchandise. Le transport par rivière, qui est devenu une activité saisonnière, est pratiqué seulement dans les régions difficiles à atteindre par la route, par exemple entre Bakel et Kaédi, et avec les villages en bordure du fleuve, notamment ceux où se développent les cultures irriguées et qui sont inaccessibles par la route pendant la crue (1).

La nouvelle route a aussi réorienté le trafic se dirigeant vers le département de Matam qui, auparavant, passait par Linguère, et qui s'est détourné de ce centre dont certains commerçants sont venus s'installer à Matam.

En même temps, villes et villages du Oualo furent atteints par la construction de la nouvelle route : c'est le cas de Podor qui était totalement ravitaillé par le fleuve et qui desservait aussi, par son bac très actif, une grande partie de la rive mauritanienne, y compris la région de Boghé. Alors qu'hier, avant la construction de la route du Diéri, les riverains du fleuve profitaient de la crue qui facilitaient le trafic fluvial, aujourd'hui la crue est devenue un inconvénient majeur qui coupe ces villes et ses villages de leurs voies normales de ravitaillement.

NDioum a profité de l'enclavement de Podor, mais la construction de la bretelle goudronnée reliant Podor à la route du Diéri est encore trop récente pour qu'on en connaisse l'impact sur les activités de Podor.

Bakel est la seule capitale départementale qui ne soit pas atteinte par une route goudronnée (2). Pendant la saison sèche les marchandises viennent par camion ; mais pendant l'hivernage les routes deviennent très difficiles et les marchandises viennent soit par train jusqu'à Kidira et ensuite par camion de Kidira à Bakel (45 km), soit par camion jusqu'à Matam et par le fleuve de Matam à Bakel.

(1) Le caractère saisonnier du transport fluvial implique une certaine sous-utilisation du capital (pirogues et moteurs) qui reste inemployé pendant plus de la moitié de l'année.

(2) Le prolongement de la route du Diéri Ourossogui - Bakel est en cours de réalisation, la fin des travaux étant prévue pour 1981.

Les problèmes de transport se répercutent sur le prix des marchandises. Les commerçants se plaignent de ce coût de transport qui peut s'elever jusqu'à 10 F CFA le kilo. Assez paradoxalement, il semble que ce soit ces conditions d'extrême isolement qui aient profité à Bakel ; en effet toute la région d'alentour étant très enclavée, il n'existe pas d'autre centre pour se ravitailler.

En Mauritanie, les changements dans l'infrastructure routière ont eu aussi un fort impact sur les villes de la vallée. Deux routes importantes ont été construites : Rosso-Nouakchott et Nouakchott-Aleg-Kiffa. Rosso a été très aidée par la première qui en a fait le principal point d'entrée des marchandises dans le pays. Mais la construction de la nouvelle route Nouakchott-Kiffa (terminée en 1977), jointe à l'aménagement du port de Nouakchott et à un certain nombre de mesures prises par le Gouvernement pour limiter l'achat de marchandises au Sénégal, ont gravement affecté la position de Rosso en tant que centre commercial. Ces changements ont favorisé l'essor de la capitale en tant que centre commercial et un certain nombre de commerçants de Rosso sont partie s'installer à Nouakchott.

Aucune des autres villes mauritanianennes n'est desservie par une route goudronnée. Et, comme Podor, les villes sur le fleuve ont été touchées par la construction du système routier Rosso-Nouakchott-Kiffa. Boghé comme Kaédi sont coupées pendant l'hivernage de tout le réseau routier. Autrefois ravitaillées par le fleuve, elles assuraient le commerce avec les zones situées plus au Nord (Aleg, Moudjeria) qui sont maintenant directement desservies par la route Nouakchott-Kiffa. Cette dernière ville s'est fortement développée au détriment de Kaédi, de même que Sélibaby qui, n'étant pas sur le fleuve, bénéficie aussi de la nouvelle route (1).

Pour les populations des zones isolées, desservies par de mauvaises pistes, les marchandises sont grevées d'un prix de transport élevé : 10 F CFA le kilo de Nouakchott à Sélibaby contre 25 F CFA de Nouakchott à Rosso ; Dakar-Bakel coûte entre 8 et 10 F CFA contre 6-7 F CFA pour Matam, 4 F CFA pour Dagana. Comme il n'y a pratiquement pas de contrôle des prix de transport (sauf pour les personnes), les consommateurs des zones isolées, qui sont souvent les plus pauvres, sont fortement sanctionnés. Au problème des prix s'ajoute celui du délai de transport et celui du stockage. Comme les entreprises de la vallée ont généralement une faible dimension, faire le plein d'un camion de marchandises peut prendre un certain temps ; d'autre part, lorsque les routes sont difficilement praticables, il peut y avoir des ruptures de stock, d'autant plus longues que les transporteurs peuvent refuser d'aller dans certaines villes.

(1) Bakel, qui servait parfois de relais dans le ravitaillement de Sélibaby, a certainement aussi été atteinte par le nouvel ensemble routier mauritanien.

D II.2 - LES VILLES DU HAUT-BASSIN

Le chapitre D I a donné dans ses grandes lignes l'histoire du phénomène urbain dans le Haut Bassin ; la documentation statistique existante, quoique assez réduite, permet de retracer certaines étapes de la croissance urbaine dans la région au cours des dernières décennies (1).

Notre échantillon ne comporte pas toutes les villes de la première région du Mali dont le chef-lieu est Kayes. Les villes de KITA et de DIEMA n'ont pas été retenues. La première est très peu influencée par Kayes, pourtant sa capitale régionale ; elle se trouve plutôt sous la dépendance de Bamako. Diéma, chef-lieu d'arrondissement jusqu'en 1976, a été érigé en chef-lieu de cercle en 1976 et fonctionne comme tel seulement depuis 1978.

Au plan du statut administratif, les villes étudiées sont différentes :

KAYES	: Chef-lieu de Cercle, commune, chef-lieu de Région
NIORO DU SAHEL	: Chef-lieu de Cercle, commune
YELIMANE	: Chef-lieu de Cercle
KENIEBA	: Chef-lieu de Cercle
MAHINA	: Chef-lieu d'Arrondissement
DIAMOU	: Chef-lieu d'Arrondissement.

La disponibilité des statistiques semble être fonction du statut de la ville. C'est ainsi que, pour les deux chefs-lieux d'arrondissement, il n'existe pratiquement pas de données pour le passé.

1 - L'évolution des villes

Ce sont les facteurs qui ont influencé la croissance des villes dans le passé qu'il convient de repérer et de hiérarchiser pour corriger la typologie de la croissance démographique des villes (tableau D II.4) établie à partir des statistiques, lesquelles ont un assez faible degré de fiabilité.

(1) Voir R.N. Kéïta : "Kayes et le Haut-Sénégal"
Éditions Populaires, BAMAKO - 1972, 3 tomes

Tableau D II.4 - LES TAUX DE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

VILLE	POP. 1	ANNEES	POP. 2	ANNEES	TAUX ANNUELS
KAYES	29 000	1968	44 736	1976	6,7
	37 107	1970	44 736	1976	3,4
	28 824	1967	37 107	1970	9,5
NIORO DU SAHEL	11 300	1968	11 617	1976	0,3
	14 887	1967	16 219	1971	2,2
	11 300	1968	15 577	1970	18,9
YELIMANE	1 800	1968	2 400	1972	8,3
	1 232	1965	1 700	1967	18,9
KENIEBA	2 100	1968	4 510	1976	14,2
MAHINA	-	-	5 300	1976	-
(BAFOULABE)	1 700	1968	2 300	1972	8,8
DIAMOU	826	1967	-	-	-

Sources : . 1976, Service National de la Statistique du Mali
 Résultats provisoires du recensement national de population

1968, 1970, 1971, 1972, Service Régional de la Statistique de
 Kayes. Annuaires Statistiques

1965, 1967, R.N. Kéïta, "Kayes et la région" op. cit, t.1

Jusqu'en 1980, KAYES n'était qu'un petit village Khassonké, peu peuplé. Sa population se chiffrait à environ 400 hab. en 1881. En 1909 déjà Kayes comptait une population totale de 5 932 hab. La population urbaine de Kayes atteint 44 736 hab. en 1976. Ces chiffres attestent une assez forte croissance démographique en moins de cent ans.

Ses fonctions de capitale administrative, capitale de la colonie du Haut-Sénégal-Niger d'abord, chef-lieu d'un gros cercle ensuite, de même que ses fonctions commerciales qui ont été analysées au chapitre D I expliquent aisément cette croissance pendant la première moitié du 20^e siècle.

Les chiffres sur la population globale de la région et des cercles dont les limites ont été souvent déplacées (réajustement de frontière avec la Mauritanie) donnent l'évolution démographique d'ensemble : la population du cercle de Kayes se chiffrait à 63 303 hab en 1909 et atteignait en 1962 121 935 hab., alors que celle de la région passait de 339 767 à 505 635 hab pendant la même période. Ces augmentations représentent un taux de 92,6% pour le cercle et 75,3% pour la région en 53 ans, soit des taux moyens annuels d'accroissement de 1,7% et 1,4% par an, pour le cercle et la région.

En 1960, le Mali devenait indépendant. Le Haut Fleuve a été découpé en six cercles rattachés à Kayes, pour former la 1^{ère} Région. Les exigences d'une politique nationale, différentes de celles de la mise en valeur coloniale, se sont faites jour, modifiant profondément les facteurs qui influençaient la croissance démographique des centres urbains, de même que les mécanismes d'organisation économique, sociale et spatiale du Haut Fleuve.

Il est probable que les mesures restrictives adoptées au lendemain de l'Indépendance du Mali ont, dans une proportion considérable, freiné l'évolution démographique de Kayes. La fonction commerciale a été réduite à sa plus simple expression par son étatisation. Déjà la crise politique de la Fédération du Mali avait entraîné l'arrêt du trafic ferroviaire entre 1960 et 1963 entre les deux pays. Le mouvement d'émigration, déjà important, s'est amplifié sous le poids des exigences nouvelles, auxquelles il faut ajouter la mise en circulation du franc malien non convertible, le contrôle des changes et des importations. La baisse constante de la production arachidière depuis 1958-59 serait en partie due à ces mêmes causes et aussi à la faiblesse du prix d'achat au producteur, consécutive à la suppression du prix préférentiel dont bénéficiait le Mali sur le marché français. Les migrations internes ne compensent que

faiblement les départs à partir des villes (1). Kayes, point d'aboutissement des voies de communications de l'Ouest soudanais, devient une porte de sortie pour les candidats ruraux à l'émigration.

A partir de 1968, des mesures d'assouplissement dans les orientations politiques et économiques ont été introduites et ont visiblement contribué à la reprise des activités commerciales (notamment la convertibilité du franc malien garantie en 1967 par le Trésor Français). Kayes, dont on a vu que l'urbanisation est liée au développement de la fonction commerciale, reprend depuis 1968 ses fonctions de centre régional d'approvisionnement et d'éclatement des produits importés, en même temps qu'elle continue à assumer ses fonctions administratives de capitale de région : aussi son taux de croissance, de l'ordre de 6 à 6,5% par an entre 1967 et 1976, est-il relativement élevé si l'on tient compte d'une certaine émigration. Celle-ci cependant a été plus ou moins freinée récemment par l'adoption de textes restrictifs en France, principal pays d'accueil des Maliens, et l'expulsion d'émigrés par certains pays africains (Zaire 1967, Congo 1977). Sur la dernière période pour laquelle on dispose de chiffres (1970-1976), le taux annuel de croissance n'est plus que de 3,4%, ce qui pourrait effectivement s'interpréter comme un signe de ralentissement de la croissance urbaine.

NIORO du Sahel et YELIMANE sont deux villes administratives, situées au Nord de Kayes. L'état très déficient des routes rend difficiles les liaisons avec Kayes ainsi qu'à l'intérieur de chaque circonscription administrative. "Nioro est un carrefour de routes au contact du Sahel pastoral et des zones céréalières du Kaarta. C'est aussi un relais entre le Sahel Occidental Mauritanien et Malien. Plusieurs pistes carrossables y aboutissent venant de Aïoun-El-Atrouss, Timbédra, Nara, Bamako, Kita, Bafoulabé, Kayes et Yélimané" (2).

(1) "Les migrations internes sont essentiellement saisonnières. Pendant la morte saison les paysans vont chercher un complément de revenu monétaire en ville. Kayes attire le plus de monde. C'est l'étape nécessaire. Les migrations internes peuvent être de longue durée et même définitives. Elles sont responsables de l'existence d'une population plus ou moins flottante dans les centres urbains : domestiques, artisans, petits commerçants, qui tentent leur chance pendant quelques années à la ville et qui, à la longue, s'y installent".

R.N. Kéïta : "Kayes et sa Région", op. cit. p.67-68

L'étude sur "l'émigration malienne en France" (chapitre B.I annexe 1) illustre parfaitement l'importance de l'émigration dans le Haut Fleuve : 61,7% de l'échantillon sont des émigrés du cercle de Kayes.

(2) R.N. Kéïta : Kayes et sa Région, op. cit. p.41.

NIORO est le centre d'une contrée où l'élevage est prépondérant et où l'agriculture d'auto-subsistance, extensive et itinérante, est par ailleurs soumise aux fortes irrégularités des précipitations annuelles. Depuis les années 1950, de jeunes ruraux de 25 à 35 ans émigrent en ville, à la recherche de numéraire. La ville de Nioro accueille donc cette population avant que celle-ci ne s'oriente ensuite vers Kayes et d'autres contrées du Mali ou même des pays plus lointains comme le Congo et le Zaïre vers lesquels s'orientent volontiers les émigrés de Nioro. "En 1967, lors de la rupture intervenue entre le Mali et le Congo Kinshasa (Zaïre), de nombreuses familles d'émigrés maliens ont été expulsées de ce pays. Plusieurs vols spéciaux de la Compagnie Air Mali les ont ramenées à Bamako : 90% étaient des Sarakollés originaires du cercle de Nioro" (1).

C'est probablement l'importance de l'émigration à Nioro qui explique le taux de croissance à peu près nul entre 1967 et 1976 (2), la sécheresse qui a sévi à partir de 1968-1969 ayant contribué grandement à l'expansion du mouvement migratoire.

Nioro, par sa double fonction de centre d'immigration et d'émigration, a une population relativement constante avec une tendance à la baisse du fait de l'importance des départs des jeunes qui, dans un premier temps, quittent la campagne pour s'installer à Nioro même. Le niveau d'équipement de la ville étant faible, les jeunes ruraux, faute de trouver un emploi salarié ou une activité lucrative, s'orientent vers d'autres villes.

YELIMANE fait partie du cercle de Nioro ; c'est une ville de création plus récente. Bien moins peuplée que Nioro : 1 481 hab. en 1976. La croissance démographique de Yélimané semble à peu près nulle, probablement pour les mêmes raisons que pour Nioro.

KENIEBA est la ville méridionale de la première région dans la zone frontalière avec la Guinée. Sa population est passée de 2 100 hab en 1968 à 3 000 hab en 1972 et à 4 510 hab en 1976 (recensement national). Entre 1968 et 1976 la population urbaine a plus que doublé, avec un rythme d'accroissement de 14,2% par an en moyenne. Ce taux est de 9,1% entre 1972 et 1976. La situation politique en Guinée a créé un important exode vers les pays limitrophes. Kéniéba est donc une ville d'émigration pour

(1) R.N. Kéita ; Kayes et sa Région, op. cit., p. 68

(2) Le recensement national attribue à Nioro une population totale de 11 617 hab en 1976. Par rapport aux chiffres administratifs, la population urbaine de Nioro serait donc en diminution. Par comparaison à celle de 1967, la baisse atteindrait 24%. Dans la hiérarchie urbaine, Nioro perd donc sa seconde place après Kayes, au profit de Kita. Cette variation de population est probablement le fait d'erreurs statistiques ou peut-être de changements dans la délimitation géographique de l'espace urbain.

2 - La situation des transports dans le Haut Bassin

1 - Le réseau ferré

Pendant longtemps, et depuis l'apparition du commerce atlantique, le fleuve est resté la seule voie de liaison entre Kayes et la mer. Mais on en connaît les insuffisances : la barre à l'entrée du fleuve pour l'accès des bateaux à Saint-Louis, la période très réduite de navigation dans la partie amont du fleuve... De plus, Kayes était un cul-de-sac, le fleuve n'étant plus navigable vers l'amont à partir des chutes du Félou, à quelque 15 km au-dessus de Kayes.

L'idée d'un réseau ferré a donc germé très tôt après le développement de ce moyen de transport en Europe. Et sa construction a débuté à la fin du 19^e siècle. Tout d'abord celle du tronçon Kayes-Bamako-Koulikoro (commencé en 1887, mis en service en 1905) qui assurait la pénétration vers le bassin du Niger. Ensuite celle du tronçon Thiès-Kayes (achevé en 1923) qui assurait la liaison avec Dakar et permettait donc de s'affranchir complètement du fleuve.

Le trafic ferroviaire du Dakar-Niger va croître régulièrement, et prendre peu à peu le relais quasi-complet du fleuve pour tous les produits à destination ou en provenance du Soudan. Un certain trafic se fait encore par le fleuve pendant la période des hautes eaux ; mais le trafic régulier par les Messageries du Sénégal s'est arrêté en 1961. La séquence sèche actuelle, qui a commencé en 1968, a encore réduit les possibilités de navigation, la crue étant d'ampleur et de durée plus faibles.

Le trafic ferroviaire a cependant ses limites : l'usure de la voie, ainsi que la vétusté du matériel roulant provoquent des incidents de trafic nombreux ; les immobilisations sont fréquentes et souvent longues. La question a été examinée dans le cadre de l'étude du projet MANANTALI, étude à laquelle on pourra se référer pour de plus amples renseignements.

La politique s'en est aussi mêlée : le trafic a été interrompu lors de l'éclatement de la Fédération du Mali en 1960.

De toute façon, le chemin de fer matérialise une certaine dépendance du Mali vis-à-vis du Sénégal, et du port de Dakar en particulier, et l'on comprend que le Mali soit très attaché à la régularisation du débit du fleuve qui lui assurait un accès à la mer par une voie internationale.

2 - Le réseau routier

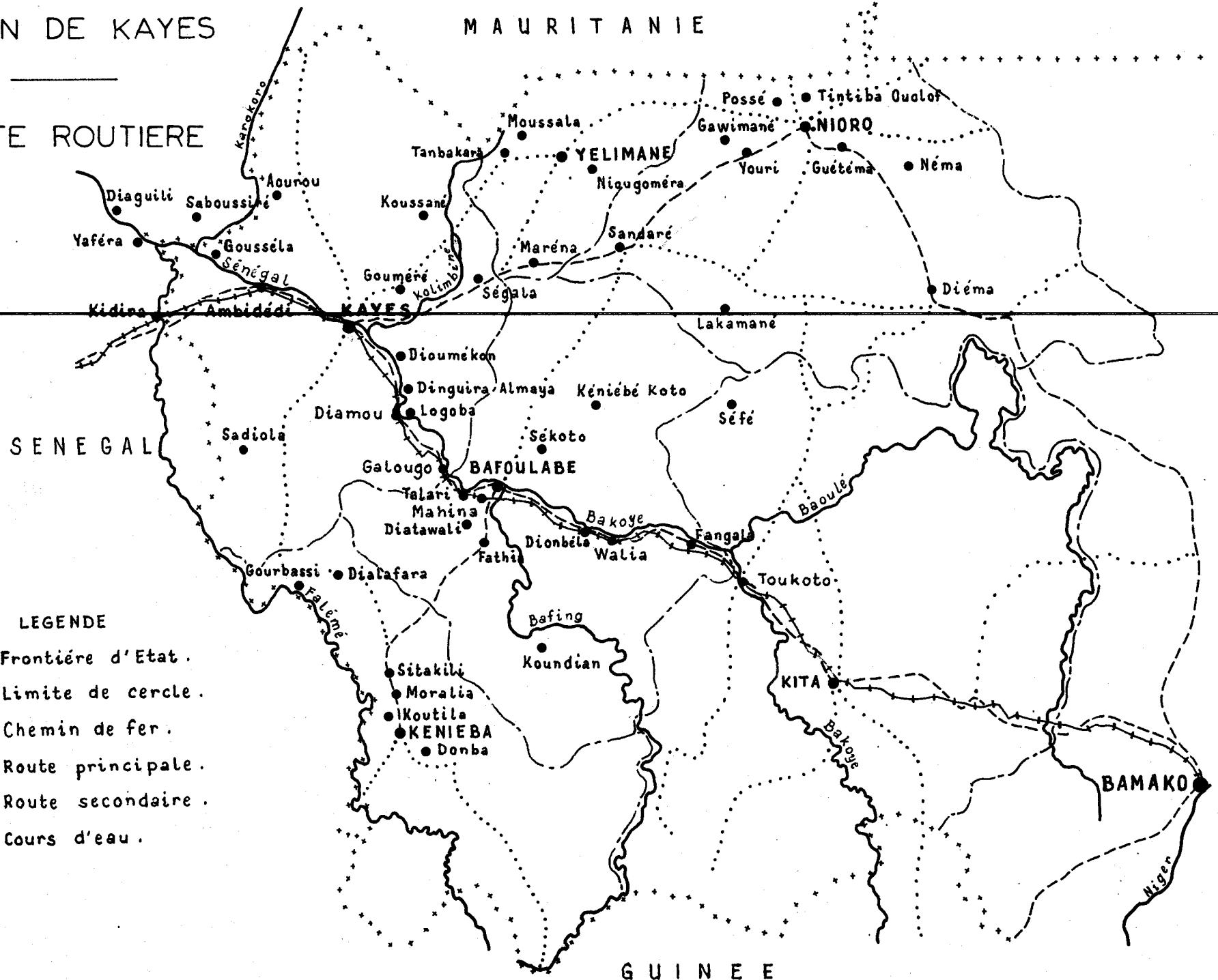
L'infrastructure routière du Haut Bassin est très pauvre, surtout en qualité, et elle a eu tendance à se dégrader pendant les deux dernières décennies.

REGION DE KAYES

MAURITANIE

CARTE ROUTIERE

D.62



Le réseau routier s'est développé pendant la période coloniale, à partir de Kayes qui était alors le grand centre de collecte et de distribution des produits empruntant les seules voies d'accès de l'époque : le fleuve et le rail. Ceci explique la structure "en étoile" du réseau routier autour de Kayes.

Les routes ont été construites par les populations, souvent sous forme de prestations plus ou moins obligatoires. Construction d'ailleurs rudimentaire, ne comportant en particulier aucun ouvrage d'art et pas de stabilisation de la plateforme. Elles étaient donc impraticables pendant toute la saison des pluies.

C'est ainsi que Kayes a été reliée peu à peu, tout d'abord à Médine et Bafoulabé (1879-1881), puis à Nioro (et Aïoun-El-Atrouss), Sélibaby et Kiffa vers le Nord, Kidira et Tambacounda vers l'Ouest, Kéniéba vers le Sud, etc.

Les pistes en direction du Nord sont en zone sahélienne, et donc utilisables pendant presque toute l'année. Mais elles ne sont pas entretenues régulièrement, et donc difficilement praticables.

3 - L'organisation des transports

Il n'existe pas de transports réguliers pour les personnes et les marchandises ; les transporteurs prennent la route à la demande, et lorsqu'ils ont fait le plein de leur véhicule.

Les Sociétés d'Etat ont fait la triste expérience du goulot d'étranglement qui constitue la pauvreté du réseau routier.

Telle la SMDR (Société Mutuelle du Développement Rural) qui a dû être dissoute en 1968. Intermédiaire entre les paysans et la SOMIEX (Société Malienne d'Import-Export), aussi bien pour les productions agricoles que pour les facteurs de production destinés aux paysans regroupés en coopérations, elle n'arrivait même pas à faire acheminer l'arachide achetée aux paysans jusqu'aux gares du chemin de fer. Les transporteurs privés, réquisitionnés et payés à des prix fixés par l'Etat, se sont peu à peu dérobés compte tenu du mauvais état des pistes, des difficultés d'approvisionnement en carburant et en pièces de rechange, de la modicité des tarifs officiels, etc.

L'OPAM (Office des Produits Alimentaires) se trouverait dans le même cas. D'autant que les céréales font l'objet d'échanges traditionnels, portant sur de petites quantités, et que leur commerce a de tout temps été entre les mains des dioulas - les céréales n'ont jamais fait l'objet de traite pendant la période coloniale -.

Il n'est donc pas étonnant que le parc de matériel de transport soit faible : 196 véhicules à usage commercial, dont 86% ont été mis en circulation entre 1957 et 1970. La situation du parc automobile s'améliore à Kayes, mais il s'agit principalement de véhicules de

tourisme dont la possession ne répond pas à un besoin réel compte tenu de l'état des pistes, mais plutôt à la manifestation d'un certain standing social.

CONCLUSIONS

En ce qui concerne l'infrastructure de transport, on peut conclure que le Haut Bassin est moins bien équipé que la Vallée :

- le fleuve ne voit plus qu'un petit trafic de cabotage avec la partie amont de la Vallée, et ses potentialités se sont trouvées encore réduites par la séquence sèche en cours

- le chemin de fer, qui a été à la fin du 19^e siècle et dans la première moitié du 20^e siècle, l'artère principale de désenclavement de Kayes et du Haut Bassin, ne peut plus jouer pleinement ce rôle compte tenu d'une part de la détérioration de la voie et du matériel roulant, et d'autre part du mauvais état des pistes qui en sont le complément

- le réseau routier, au lieu de s'améliorer progressivement comme sur les deux rives de la Vallée, s'est peu à peu dégradé. A ce jour, les seules parties goudronnées sont un tronçon de 6 km sur l'axe Kayes-Médine, et la route, longue de 40 km, entre la carrière de calcaire de (Gangontéri) et la cimenterie de Diamou.

Les moyens de transport n'ont donc pour l'instant aucun effet d'entraînement sur le développement du Haut Bassin, non plus que sur le développement des agglomérations. Le fleuve et le chemin de fer ont apporté des conditions nouvelles pour les centres situés au voisinage immédiat de ces axes, mais ils sont restés pratiquement sans effet sur l'hinterland.

La situation ne saurait beaucoup changer avec la seule réhabilitation de la voie ferrée et l'ouverture du fleuve à la navigation (assurée par la régularisation du débit et les travaux d'aménagement du chenal navigable). Bamako et le Mali seront sans doute désenclavés, et c'est incontestablement un avantage très important au plan national. Mais le Haut Bassin n'en bénéficiera qu'au prix d'un effort de grande envergure sur le réseau routier qui seul pourra sortir de son isolement et de sa torpeur le monde rural.



CHAPITRE D.III - LE MILIEU URBAIN : ETUDE DES ENTREPRISESD.III.1 - LES ENTREPRISES DE LA MOYENNE VALLEE1 - LES CARACTERISTIQUES DES ENTREPRENEURS ET DE LEURS ENTREPRISES

Sexe - A partir des données sur un échantillon dans les trois pays, on est forcé de conclure que les femmes ne représentent que moins de 2% des entrepreneurs dans les professions étudiées. Cependant, puisque l'enquête ne prenait en compte que les professions les plus importantes, ce chiffre ne rend pas compte du rôle économique des femmes dans les petites villes : leurs activités se cantonnent en effet le plus souvent dans la petite restauration, les commerces quotidiens au marché, certaines professions artisanales (poterie, teinture, coiffure, etc.).

Nationalité et Ethnie

Si l'enquête montre que la grande majorité des entrepreneurs exercent leurs activités dans leur propre pays, il n'en existe pas moins certaines exceptions, soit géographiques, soit professionnelles. C'est ainsi qu'à Bakel on trouve de nombreux entrepreneurs maliens, la frontière avec le Mali étant très proche, et qu'à Boghé on trouve de nombreux entrepreneurs sénégalais, les liens étroits entre Toucouleurs des deux rives expliquant aisément le fait.

D'autre part, il semble qu'il faille lier nationalité et profession : c'est le cas notamment pour le commerce. Il est hors de doute qu'il existe dans le Bassin un certain nombre de réseaux commerciaux basés sur la nationalité ou l'ethnie de leurs membres. C'est ainsi qu'au Sénégal 95% des Maures sont commerçants, 4% étant bijoutiers, tandis que seulement 21% des Sénégalais travaillant en Mauritanie sont commerçants (probablement d'origine Ouolof), les autres exerçant des professions nécessitant un capital très limité : tailleur, artisans...

Pour les commerçants, il semble exister une corrélation entre l'ethnie et l'importance de l'entreprise commerciale. C'est ainsi que, parmi les commerçants importants (ceux qui paient la plus grosse patente), les Wolofs sont en grande majorité, tandis que les Maures dont beaucoup sont commerçants ont généralement de petits chiffres d'affaires. Les commerçants Wolof sont installés dans toutes les villes selon une tradition qui remonte très loin dans l'histoire du commerce de la traite (1) : les plus puissants habitent Richard-Toll et Matam, mais leur réseau s'étend aussi bien sur la rive gauche qu'en amont dans la région de Bakel.

(1) Au 19^e siècle, le "réseau Wolof" couvrait Kayes et Médine.

ETHNIE DES ENTREPRENEURS PAR VILLE

Tableau D. III. 1

SENEGAL

ETHNIE	TOUCOU	WOLOF	MAURE	SONINKÉ	AUTRE	TOTAL
	LEUR					
VILLE						
RICHARD-TOLL	30	31	32,5	6,5	0	100
DAGANA	18	54	25	1	2	100
PODOR	49	32,5	13	0	5,5	100
NDIOUM	64	9	12,5	6,5	8	100
MATAM	45,5	32	16	6,5	0	100
OUROSSOGUI	55,5	18	14,5	3	9	100
BAKEL	9,5	20,5	22	32	16	100

MAURITANIE

	ETHNIE	TOUCOU-	WOLOF	MAURE	SONINKE	HARA-	AUTRE	TOTAL
VILLE		LEUR				TINE		
ROSSO		12	12	65	0	3,5	7,5	100
BOGHE		62,5	0	25	2,5	1,0	0	100
KAEDI		25	6,5	43,5	8,5	11,5	5	100
SELIBABY		17	3,5	48,5	24	7	0	100

Une certaine corrélation entre ethnie et profession existe aussi, reflétant le système socio-économique traditionnel et notamment la division de la société en castes. Par exemple, c'est chez les Peuls-Toucouleurs que se recrutent certains types d'artisans.

L'enquête montre que le niveau général de scolarisation de type moderne est assez limité chez les entrepreneurs, reflétant probablement les taux assez bas de scolarisation dans la Vallée. Seulement 25% des entrepreneurs sur la rive sénégalaise et 11% sur la rive mauritanienne ont été à l'école primaire. Par contre, en raison de l'expansion de l'enseignement islamique, le niveau d'alphabétisation en arabe est sensiblement plus élevé. En effet, on trouve qu'en Mauritanie 87% des Maures sont lettrés en Arabe, contre seulement 15% des Toucouleurs et 27% des Wolofs ; ces deux derniers groupes comportent, par contre, une proportion plus forte de lettrés en Français.

A part quelques exceptions, les entreprises dans la Vallée sont de petite dimension, faisant travailler un nombre limité d'employés, ayant un niveau faible de capital investi et de mécanisation. Beaucoup d'entre elles donnent l'impression d'être des entreprises marginales. La plupart des entreprises faisant exception à ces caractéristiques sont possédées par des étrangers ou sont des entreprises d'Etat (1).

Types d'installation

Le premier indicateur de la petite taille des entreprises est leur apparence extérieure. L'étude des types de construction aide à dépeindre le niveau général des entreprises de la Vallée et aussi à différencier les villes entre elles. Un peu plus de la moitié des constructions au Sénégal sont en maçonnerie contre 41% en Mauritanie.

Mais il y a des différences notables entre les centres urbains qui donnent des indications sur leurs niveaux de développement passés et présents. Au Sénégal, la proportion des entreprises qui ont des bâtiments en maçonnerie est plus forte dans les anciennes escales et à Richard-Toll que dans les nouveaux centres comme NDioum et Ourossogui où presque tous les bâtiments sont en banco. En Mauritanie, c'est dans les deux plus grandes villes, Rosso et Kaédi, que se trouvent les plus forts pourcentages de constructions en maçonnerie. Dans les escales, les bâtiments en dur sont un héritage de la période coloniale : ce sont particulièrement les commerçants qui ont bénéficié de l'infrastructure construite par les grandes firmes coloniales.

Richard-Toll a suivi de son côté une évolution particulière, car c'est non seulement une des villes qui a la proportion de bâtiments en maçonnerie le plus élevé, mais c'est aussi celle qui a la plus forte proportion de baraquements : ceux-ci correspondent à la très rapide croissance de ces

(1) CSS (entreprise privée) - Hôtel de Richard-Toll (propriétaire français)
Abattoir de Kaédi (Etat mauritanien) etc.

TYPE DE BATIMENT

Tableau D.III.2

SENEGAL

en pourcentage

VILLES	ENSEM- BLE	RICHARD TOLL	DAGA- NA	PODOR	NDICUM	MATAM	OUROS- SOGUI	BAKEL
TYPE								
Dur	56,5	68	79	65	1	65	12,5	58,5
Banco crépi	10,5	3,5	4,5	12,5	38	4	5,5	20,5
Banco	9	0	1,5	16,5	15,5	7,5	48	4,5
Baraquement	5	20,5	5	0	0	2	2,5	3,5
Hangar	13,5	8	8,5	6	35	21,5	33,5	4,5
Pas de bâtiment	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	2	0	1,5	0	2,5	0	0	8,5
NSP	3,5	0	0	0	8	0	0	0

MAURITANIE

VILLES	ENSEMBLE	ROSSO	BOGHE	KAEDI	SELIBABY
TYPE					
Dur	41	56	20	53,5	3,5
Banco crépi	19	10	25	18,5	41,5
Banco	24	17	42,5	16,5	24
Baraquement	4	0	5	8,5	3,5
Hangar	5	1	5	3	24
Pas de bâtiment	2,5	5	0	0	3,5
Autre	4,5	11	2,5	0	0

dernières années, croissance qui a dépassé les capacités de l'infrastructure existante. Cela indique la possibilité d'une double forme de développement, un type de bâtiment à investissement élevé, et un autre à investissement faible. Les deux types ont été induits par l'installation de la CSS, et correspondent l'un à la croissance d'entreprises de services marginales, et l'autre à celle d'entreprises de type moderne : épiceries, banques, hôtels et autres entreprises récemment installées.

Il existe aussi une corrélation entre type de bâtiment et profession. La proportion des commerçants installés dans des bâtiments en maçonnerie est plus forte que dans les autres secteurs d'activité. De leur côté, les artisans traditionnels n'ont généralement pas de bâtiments où travailler, mais plutôt des sortes de hangars.

Taille des entreprises et force de travail

Un très petit nombre d'entreprises de la Vallée emploie de la main-d'œuvre salariée. C'est un indicateur très net de la faible dimension des entreprises. La grande majorité, 81% au Sénégal, 91% en Mauritanie, n'emploient pas de salariés. Le tableau D.III.3 donne la répartition des entreprises selon ce critère ; bien entendu, les chiffres ne comprennent pas les membres de la famille travaillant dans l'entreprise, ce qui représente une source de main-d'œuvre relativement importante.

Comme on le voit, les entreprises mauritanienes ont une dimension encore plus petite que les entreprises sénégalaïses. A part Richard-Toll qui compte les entreprises travaillant à la plus grande échelle, Matam et Ourossogui ont la plus forte proportion d'entreprises employant des salariés ; en Mauritanie, c'est Rosso. Comme on peut s'y attendre, ce sont les artisans qui ont les plus petites entreprises et au Sénégal ce sont les commerçants qui sont les plus importantes.

ECHELLE DES ENTREPRISES : NOMBRE DE SALARIES

Tableau D.III.3

SENEGAL

Nombre de salariés :		en pourcentage			
		0	1 à 5	6 à 10	11 et plus
VILLE					
RICHARD-TOLL		67	23	5,5	4,5
DAGANA		85,5	14,5	0	0
PODOR		91	6,5	2,5	0
NDIOUM		86,5	13,5	0	0
MATAM		75,5	24,5	0	0
OUROSSOGUI		76,5	23,5	0	0
BAKEL		92,5	7,5	0	0
ENSEMBLE		81,5	16	1,5	1

MAURITANIE

Nombre de salariés :		en pourcentage			
		0	1 à 5	6 à 10	11 et plus
VILLE	/				
ROSSO		88	12	0	0
BOGHE		95	5	0	0
KAEDI		96,5	3,5	0	0
SELIBABY		96,5	3,5	0	0
ENSEMBLE		93	7	0	0

RELATION ENTRE PROFESSION ET NOMBRE D'EMPLOYES
SALARIES

Tableau D.III.5

SENEGAL

en pourcentage

Nombre de salariés :	0	1 - 5	6 - 10	11 et plus
Profession				
COMMERCANT	77,5	20,5	2	0
DIVERS	80,5	16	1	2,5
ARTISAN TRADITIONNEL	97,5	2,5	0	0
ENSEMBLE	81,5	16	1,5	1

MAURITANIE

Nombre de salariés :	0	1 - 5	6 - 10	11 et plus
Profession				
COMMERCANT	97	3	0	0
DIVERS	76	24	0	0
ARTISAN TRADITIONNEL	100	0	0	0
ENSEMBLE	93	7	0	0

Un autre indicateur de la petite dimension des entreprises - sans tenir compte des transporteurs - est le faible nombre d'entrepreneurs qui possèdent un véhicule : ce pourcentage est de 8% au Sénégal et de 4% en Mauritanie. Comme on pouvait s'y attendre, les commerçants sont relativement plus nombreux que les entrepreneurs des autres secteurs à posséder une voiture, notamment ceux de Richard-Toll et Dagana, où, comme on le sait par ailleurs, l'activité économique est plus intense.

COMMERCANTS : VALEUR DU STOCK

Tableau D, III.11

SENEGAL (en F. CFA)

	moins de 100.000	à 100.000	à 200.000	à 500.000	à 1.000.000	Plus de 1.000.000	NSP
RICHARD-TOLL	0	6,5	0	0	66,5	27	
DAGANA	19,5	0	18,5	9	0	53	
PODOR	32,5	0	27	1,5	19,5	19,5	
NDIOUM	27,5	27,5	27	9	0	9	
MATAM	0	1	25,5	3,5	0	70	
OUROSSOGUI	29	29	13	13	3	13	
BAKEL	32	48	1,5	1,5	9	8	
ENSEMBLE	17,5	17	12,5	4,5	14,5	34	

MAURITANIE (en U.M.)

	: 0 à : 5.000	: 20.000:40.000:60.000:80.000:100000:Plus de:
	: 5.000	: à : à : à : à : à : à : 200.000:NSP
	:	:20.000:40.000:60.000:80.000:100000:200000: :
ROSSO	: 36,5	: 16,5 : 2 : 2 : 3,5 : 3,5 : 5,5 : 7 : 23,5
BOGHE	: 12,5	: 16,5 : 25 : 8,5 : 0 : 8,5 : 4 : 4 : 21
KAEDI	: 6,5	: 26,5 : 26,5 : 9 : 4,5 : 2,5 : 9 : 6,5 : 9
SELIBABY	: 0	: 26,5 : 0 : 10,5 : 10,5 : 21 : 10,5 : 5 : 16
ENSEMBLE	: 18,5	: 21 : 14,5 : 5 : 4 : 6 : 7 : 6,5 : 17,5

2 - LE COMMERCE

Comme l'a montré l'inventaire des entrepreneurs, le commerce est, en dehors du secteur primaire (agriculture, élevage, pêche), le domaine le plus important du secteur privé. L'importance du commerce n'est pas un phénomène nouveau dans la Vallée, puisque, on l'a vu, il a joué un rôle moteur dans l'expansion coloniale dans la Vallée et dans la création des "escales" du Fleuve.

Depuis toujours, le commerce de la région implique un double flux. Le premier correspond au flux exportateur de biens traditionnellement collectés ou produits dans la Vallée : gomme arabique, mil, sorgho, bétail ; le second correspond au flux de biens importés, achetés par les résidents de la Vallée et des régions limitrophes.

Jusqu'aux années précédant les Indépendances, ce commerce double a été contrôlé par les compagnies commerciales françaises, principalement d'origine bordelaise, qui maintenaient des points d'achat et de vente - les comptoirs - dans toutes les escales de la Vallée. Mais déjà, à la période des Indépendances, le système du commerce de traite connaissait un déclin certain, en raison notamment de la diminution de l'offre de gomme arabique et de céréales. Les Indépendances accélèrent cette évolution avec pour conséquence une véritable marginalisation économique de la Vallée par rapport aux différentes économies nationales. Côté Sénégal notamment, la création par le gouvernement d'un organisme ayant le monopole de la commercialisation des produits agricoles (OCA puis ONCADD) ne pouvait manquer de toucher gravement les commerçants traitants de la Vallée. Les années de sécheresse et la restructuration du réseau routier au Sénégal et en Mauritanie accentuèrent le déclin du commerce de la Vallée.

Il est d'intérêt immédiat pour cette étude de connaître ce qui est arrivé au petit commerce urbain après que les grosses firmes françaises eurent abandonné les escales, de savoir qui les a remplacées et comment le nouveau système a fonctionné. De l'avis des habitants, le commerce a considérablement diminué, la quantité et la diversité des marchandises en vente ayant beaucoup baissé.

Les commerçants locaux ne disposaient pas d'un capital suffisant ni de l'équipement nécessaire pour remplacer les firmes françaises, et, bien que les chiffres manquent pour justifier ces hypothèses, il semble que le commerce dans la Vallée ait généralement regressé pendant les années 1960, à l'exception de Rosso qui a profité de sa position à la frontière sénégalo-mauritanienne sur la route goudronnée Dakar-Nouakchott.

Croissance récente du secteur commercial : l'évolution depuis 1970

Au Sénégal, de l'analyse des patentés dans les dernières années, il ressort que le nombre de commerçants a le plus augmenté à Ourossogui et Matam, suivies par Richard-Toll et Dagana, tandis qu'à Ndioum et Podor leur nombre n'a pas changé. Si on analyse cette croissance par catégorie de

patente, basée sur le chiffre d'affaires, on s'aperçoit qu'à Richard-Toll et à Dagana, ce sont les petits commerces qui se sont multipliés, tandis qu'à Matam et à NDioum la proportion de commerçants importants ne croissait que légèrement.

Deux villes, Richard-Toll et Dagana, ont connu une croissance dans le volume de leur commerce qui a permis à certains commerçants d'augmenter leurs chiffres d'affaires et à de nouveaux commerçants de s'installer : c'est le résultat direct de l'implantation et de la croissance de l'industrie sucrière et de la croissance de population qui l'a accompagnée.

A Matam, la croissance du nombre de commerçants semble dûe en partie à l'augmentation de la population qui crée ainsi un plus large marché urbain. Mais le processus apparaît comme assez complexe, car il ne semble pas y avoir eu de croissance dans les autres secteurs de l'économie. Une partie de cette croissance commerciale vient probablement de l'installation d'importants commerçants MBACKE-MBACKE venant de la région de Diourbel-Louga qui semblent s'orienter vers un commerce plus ou moins illicite avec la Mauritanie. L'afflux d'argent des travailleurs migrants en France peut être aussi une raison de la croissance de Matam ; l'implantation d'un nouveau réseau de commerçants mourides dans les villages Soninké de la zone Waoundé-Bakel en serait la preuve.

L'augmentation du nombre de commerçants à Ourossogui est aussi le résultat de ces divers phénomènes : le rôle croissant d'Ourossogui dans le système de transport régional va certainement se confirmer lorsque la nouvelle route Ourossogui-Bakel va s'achever.

Pour la Mauritanie, les données chiffrées sont très insuffisantes, sauf pour Sélibaby dont le secteur commercial a considérablement augmenté : 43% pour les trois dernières années. Rosso et Kaédi sont des centres commerciaux importants : le nombre de commerçants ayant une licence d'importation en est un indicateur (!).

NOMBRE DE COMMERCANTS AYANT UN PERMIS
D'IMPORT - EXPORT

:	:	:
: ROSSO	:	42
:	:	:
: BOGHE	:	6
:	:	:
: KAEDI	:	16
:	:	:
: SELIBABY	:	14
:	:	:

SOURCE : Bureaux locaux des Douanes

(1) Pour avoir une licence d'importateur, un commerçant doit prouver qu'il possède à son compte en banque la somme assez considérable de 5 Millions d'Ouguiyas.

Il faut souligner le rôle des Libano-Syriens qui, bien que peu nombreux, jouent un rôle important ; en effet, ce sont de loin les plus gros entrepreneurs dans quatre villes parmi les plus enclavées : Kaédi, Matam, Sélibaby et Bakel. Si, depuis les Indépendances, leur nombre a diminué, ceux qui restent ravitaillent en marchandises un grand nombre d'autres commerçants moins importants.

Parmi les commerçants les plus aisés, on retrouve fréquemment des anciens employés des comptoirs français : leurs connaissances des conditions du commerce dans la ville, leurs relations avec les grossistes de Saint-Louis et Dakar, leur expérience en matière de tenue de livres de compte et de stocks leur a donné des avantages considérables dont beaucoup ont profité pour monter des affaires prospères à Matam, Podor, Bakel.

Enfin il faut noter des firmes qui sont des succursales de grosses entreprises dont le siège social est à Dakar : les magasins de la chaîne SONADIS qui existent dans presque toutes les villes de la Vallée ; ils ne correspondent pas à un capital local.

Les réseaux commerciaux

Cette partie concerne les endroits où se font les achats, les modes de transport et de distribution, et notamment le rôle de certaines villes dans le ravitaillement des autres villes et villages de la Vallée.

Il y a pour un commerçant trois façons d'acquérir de la marchandise :

- 1°/ - acheter auprès d'un autre commerçant de la même ville,
- 2°/ - acheter auprès d'un commerçant ambulant qui passe par la ville,
- 3°/ - acheter sur commande ou aller acheter dans une autre ville.

La majorité des commerçants sénégalais achètent une partie de la marchandise en dehors de leur propre ville (67%), alors qu'en Mauritanie c'est seulement une minorité (26%). Naturellement la proportion est beaucoup plus importante chez les gros commerçants qui revendent une partie de leurs marchandises à d'autres commerçants.

Si l'on prend l'exemple de Dagana, cinq gros commerçants seulement achètent toutes les marchandises pour tous les autres commerçants de la ville. A Matam, neuf commerçants remplissent la même fonction.

NDioum a le plus fort pourcentage de commerçant achetant en dehors de la ville ; ce centre fonctionne comme un gros village : de plus, du fait de son implantation sur la route, les commerçants achètent leurs marchandises aux marchands ambulants qui passent avec leurs camions de marchandises et qui semblent prendre dans la Vallée une importance croissante.

Les quatre autres villes ont une forte proportion de commerçants achetant à l'extérieur de la ville.

POURCENTAGE DES COMMERCANTSACHETANT DES PRODUITS
HORS DE LA VILLE

Tableau D.III.12

SENEGAL

TYPE	TYPE DE COMMERCANT	Tous les	Commerçants	Commerçants
		Commerçants	Importants	Moyens
RICHARD-TOLL		100	100	100
DAGANA		42,5	100	40
PODOR		87,5	100	87
NDIOUM		30,5	50	49,5
OUROSSOGUI		87	100	85,5
MATAM		54,5	92,5	49,5
BAKEL		60	100	58,5
ENSEMBLE		67	94	65,5

MAURITANIE

LIEU	TYPE DE COMMERCANT	Tous les	Commerçants	Commerçants
		Commerçants	Importants	Moyens
ROSSO		16	50	15,5
BOGHE		33,5	100	24
KAEDI		26,5	100	21,5
SELIBABY		42	100	33,5
ENSEMBLE		25,5	89	22

En Mauritanie, c'est le pourcentage plus fort de petits commerçants qui explique la faible proportion de ceux qui achètent à l'extérieur de leur ville. Tout se passe comme si la profession de grossiste était plus structurée qu'elle ne l'est au Sénégal ; encore que, dans les deux pays, le grossiste vend non seulement aux autres commerçants mais aussi aux particuliers. La mauvaise infrastructure routière rend aussi plus dépendants des transporteurs un grand nombre de petits et moyens commerçants qui n'ont pas les moyens d'aller acheter eux-mêmes leurs marchandises à Rosso et à Nouakchott.

Les centres d'approvisionnement

Ce que l'enquête a mis en évidence, c'est le rôle prépondérant des capitales nationales, Dakar et Nouakchott, comme centres de redistribution des produits finis. Au Sénégal, la prédominance de Dakar est particulièrement frappante : c'est le centre d'approvisionnement dominant pour cinq des sept villes de la rive sénégalaise et, dans le cas des deux autres, seule Dagana à un niveau élevé de ventes. La force de Dakar est telle qu'elle polarise Ourossogui deux fois plus que Matam qui n'en est distante que de 10 km.

Cependant, on doit noter une certaine corrélation entre distance et force d'attraction : celle-ci décline au fur et à mesure que la distance augmente ; elle est de 89% pour Richard-Toll et de 44% pour Bakel.

Enfin, en contraste avec la puissance économique de Dakar, il faut remarquer le rôle très limité joué par les capitales régionales, Saint-Louis et Tambacounda. L'importance de Saint-Louis est toujours largement inférieure à celle de Dakar, les seuls commerçants qu'elle attire viennent de Richard-Toll et de Podor. Tambacounda de son côté joue un rôle nul dans l'approvisionnement de la Vallée. Le rôle limité des capitales régionales est reflété par le rôle des petites villes qui ne servent pratiquement pas de centre d'approvisionnement : les seules exceptions étant Dagana qui attire quelques commerçants de NDioum et Podor, et Matam qui attire quelques commerçants d'Ourossogui.

La situation est sensiblement différente en Mauritanie⁽¹⁾. Si Nouakchott est la plus importante source d'approvisionnement en marchandises, son rôle est moins prédominant que celui de Dakar vis-à-vis du Sénégal, encore que son importance soit renforcée par le fort pourcentage de marchands ambulants (30%) pour la plupart basés à Nouakchott. Le mauvais état du réseau routier limite le nombre de commerçants allant s'approvisionner sur la côte et dans la moyenne vallée ; la proportion de commerçants qui s'approvisionnent auprès d'autres commerçants de la même ville est élevée.

Sélibaby a un fort pourcentage de commerçants s'approvisionnant à Nouakchott : cela représente un changement d'avec le passé : la ville était ravitaillée par le Mali et le Sénégal, mais la nouvelle route Nouakchott-Kiffa a réorienté les courants commerciaux. Peu de commerçants admettent s'approvisionner au Sénégal. Théoriquement, seuls les importateurs disposant de licences ont la permission de le faire, mais on admet généralement qu'il existe un trafic clandestin actif.

(1) Les Mauritaniens interviewés ont montré une grande réticence pour répondre aux questions sur leurs sources d'approvisionnement : cela tient-il en partie à l'existence d'un marché actif de contrebande avec le Sénégal ?

Les problèmes de transport

L'enquête a cherché à repérer comment se faisait l'approvisionnement des commerçants, notamment comment les marchandises étaient transportées.

Les principaux problèmes liés au transport sont :

1°/- la grande capacité d'un camion comparativement aux besoins d'un commerçant individuel. A moins d'utiliser une camionnette (avec un coût de transport plus élevé), les commerçants sont généralement obligés de se regrouper pour affrêter un camion ; les regroupements semblent en général ne pas se faire sous forme institutionnalisée, en coopérative par exemple, mais de façon informelle : voyage par voyage,

2°/- la disponibilité en moyens de transport : ce problème se pose surtout pendant l'hivernage pour les villes enclavées : Kaédi, Boghé, Bakel. L'existence d'une flotte assez importante de grosses pirogues à moteur permet de compléter les transports mais à un coût assez élevé,

3°/- le coût de transport : les coûts de transport représentent un problème critique pour la plupart des villes de la Vallée, en raison de l'absence de concurrence et des difficultés de certains trajets.

Les conséquences du niveau élevé de ces coûts se situent à deux niveaux. Pour les produits de première nécessité dont les prix sont contrôlés par le gouvernement, les marges bénéficiaires des commerçants sont rognées : dès lors, ou bien ils pratiquent des prix illégaux avec les risques d'amendes que cela implique, ou bien ils relèvent les prix des autres produits. Mais, étant donné le niveau assez bas des revenus de la région, les consommateurs doivent soit se passer du produit cher, soit aller l'acheter ailleurs dans une plus grande ville. Ce qui fait qu'en fin de compte, les commerçants aussi bien que les consommateurs sont pénalisés par ces coûts élevés de transport.

L'ensemble de ces difficultés entraîne des problèmes d'approvisionnement, donc des ruptures de stocks et des cas de marché noir.

3 - L'ARTISANAT

Dans les petites villes du Bassin, l'ensemble de la production locale des biens et services est assurée par des artisans⁽¹⁾. L'artisanat joue donc un rôle relativement important tant au niveau des revenus qu'il engendre que de l'importance des populations qu'il fait vivre : entre 10 et 15% de la population selon les villes. Cependant ses possibilités de développement sont globalement très limitées en raison de l'étroitesse des marchés locaux et régionaux, et de leur dépendance très forte vis-à-vis des capitales nationales Dakar et Nouakchott. Aussi, si le nombre des artisans est relativement élevé dans les centres urbains, l'activité de la

(1) cf. aussi l'étude réalisée en 1976-77 par l'IEDES : petites villes dépendantes et sous-espaces dominés : Podor et NDioum dans la moyenne vallée du Sénégal. L'artisanat de production et de services par Catherine Paix, Université de Paris I, pp. 200.

plupart des entreprises artisanales apparaît comme très irrégulière, dans la majorité des cas complémentaire de l'agriculture ou d'autres activités locales à non moins faibles revenus. L'étroitesse du marché implique un niveau généralement peu élevé des revenus et une grande concurrence entre artisans.

Voici à titre d'exemple, un inventaire des principaux artisans pour les centres urbains du Sénégal.

INVENTAIRE DES PRINCIPAUX ARTISANS

Tableau D.III.13

	RICHARD-TOLL	DAGANA	PODOR	NDICUM	MATAM	OUROS-SOGUI	BAKEL
Mécanicien	3	3	3	4	7	2	7
Tailleur	30	25	28	11	22	9	22
Boulanger	3	6	6	9	3	6	5
Maçon	7	10	13	7	14	9	11
Menuisier	5	10	10	3	17	2	5
Forgeron	5	6	7	3	7	13	3
Bijoutier	1	9	20	6	23	1	7
Tisserand	3	3	6	7	17	2	1
Cordonnier	6	6	7	5	11	4	7
Electricien	0	2	3	0	1	2	0
Bricoleur	4	2	5	2	1	2	4
Photographe	1	1	2	0	3	0	5
TOTAL	68	83	110	57	129	51	77

Peu dynamique, l'artisanat est également peu diversifié : c'est ainsi que l'artisanat de services (photographes, blanchisseurs, piroguiers, etc.) et l'artisanat d'entretien et de réparation (réparateurs de montres et de radios, mécaniciens, etc) n'occupent qu'une place très réduite par rapport à l'artisanat de production.

A l'intérieur de cet artisanat de production, il faut distinguer entre les artisanats "traditionnels" et les artisanats "modernes". Parmi les premiers, certains métiers sont encore liés à l'appartenance à une caste déterminée : c'est le cas des forgerons, des cordonniers, des menuisiers, des bijoutiers, des tisserands. Parmi les seconds, il faut citer les briquetiers, les maçons, les tailleurs, les boulangers.

L'évolution économique contemporaine qui tend à généraliser l'emploi de certains produits manufacturés compromet la survie de certains métiers traditionnels. C'est ainsi que les potières et les tanneuses se voient aujourd'hui largement concurrencées par les produits en plastique, de même que les travailleurs du bois - laobé - dont la production de récipients est en baisse. Autres professions dont les activités sont concurrencées : les tisserands et les teinturières en raison de la diffusion des tissus fabriqués industriellement ; les piroguiers (si le transport du charbon de bois se fait encore en partie par les grosses pirogues, la plus grosse part du trafic se fait maintenant par camions). Par contre certains métiers semblent très bien résister ; c'est le cas par exemple des bijoutiers qui profitent certainement de l'élévation des revenus urbains et du revenu des migrations.

Dans l'ensemble, les unités de production sont de très petites dimensions, et si la fraction de population qu'elles supportent est relativement élevée, c'est plus en raison de l'importance de la main d'œuvre familiale que de celle des emplois salariés qui sont généralement peu nombreux. Ce n'est que dans certains secteurs de l'artisanat moderne, liés à la demande émanant de la clientèle urbaine comme la boulangerie, ou à la demande émanant des autres villes comme la production de charbon de bois que l'on trouve quelques "entreprises artisanales" prospères.

4 - LES AUTRES SECTEURS

4.1 - Le développement industriel

Le niveau de développement industriel de la Vallée est encore très bas. Seul un petit nombre de véritables industries y est implanté dans un nombre très limité de villes.

Au Sénégal, l'industrie dominante est la Compagnie Sucrière Sénégalaise qui emploie 1.000 personnes en permanence et 5.000 saisonniers. Aucune autre industrie ne dépasse 3% de cet effectif. La CSS a commencé ses opérations en 1973 ; son expansion depuis cette date a été très forte et elle continue.

COMPAGNIE SUCRIERE SENEGALAISE
SUPERFICIES CULTIVEES EN CANNE A SUCRE ET PRODUCTION DE SUCRE

Tableau D.III.14

ANNEES	Superficies en ha	Production en t de sucre
1973/1974	1.250	1.500
1974/1975	2.100	25.000
1975/1976	2.993	12.845
1976/1977	3.900	46.800
1977/1978	5.098	47.150

SOURCE : Inspection Régionale de la Production Agricole
du Fleuve - Rapport Annuel de Synthèse
Campagnes 1976/1977, 1977/1978.

Il semble toutefois que la Société fonctionne de façon très autonome : les intrants sont importés de Dakar dans les camions de la Société, les réparations sont faites par les mécaniciens de la Société. Les seuls stimulants à l'économie locale sont les salaires versés à ses employés qui, eux, achètent des biens et services dans la ville. D'ailleurs l'impact sur Richard-Toll et même sur Dagana est clair : multiplication des boutiques dont certaines sont spécialisées, ouverture de restaurants, hôtels, cinéma...

La croissance de Richard-Toll pose actuellement quelques problèmes, la croissance trop rapide du secteur des services a notamment amené une saturation du marché.

Société Nationale de Tomate Industrielle (S.N.T.I)

Cette usine financée par l'Etat a été construite à Dagana. Elle a commencé ses opérations pour la récolte 78-79. Ses effets sont limités : elle n'emploie qu'une centaine de personnes, et cela pendant seulement 3 ou 4 mois de l'année.

Les deux autres industries de la région sont la rizerie de la SAED, à Ross Béthio (dans le Delta) et la SOCAS, l'autre conserverie de tomate située à Savoigne.

En Mauritanie, la seule industrie est l'abattoir de Kaédi construit en 1969 par le gouvernement avec un prêt du FAC. L'usine a fonctionné quelque années, en envoyant par avion de la viande à Nouakchott, en Libye et en Grèce. Les difficultés d'approvisionnement ont été continues, et l'usine

a cessé de fonctionné vers 1975. A présent, les 24 ouvriers y font de l'abattage pour la ville de Kaédi et entretiennent l'usine. Le mauvais état du réseau routier rend nécessaire l'évacuation de la viande par avion, ce qui grève le prix de revient et limite les possibilités de commercialisation.

Ce qui vient d'être dit des industries présentes dans la Vallée montre que, en dehors de la CSS, le développement industriel est encore trop faible pour avoir un impact significatif sur l'économie de la Vallée.

4.2 - Le secteur public

Le rôle du secteur public est tout à fait évident dans les villes de la Vallée. Presque toutes les villes du Bassin sont des centres administratifs : chefs-lieux d'Arrondissement, de Département ou de Région. Ces centres, qui sont les relais entre le gouvernement et les villages, ont des services correspondant aux divers ministères.

Le nombre et le type de services dépendent du statut administratif du centre (1) : quatre des villes sénégalaises sont chefs-lieux de département, deux sont chefs-lieux d'arrondissement : seule Richard-Toll n'est pas centre administratif. Trois des villes mauritanienes sont capitales de Région.

Parmi les différents services, l'enquête sur les rapports ville/campagne a révélé que c'étaient les services de santé et d'éducation qui attiraient le plus de gens en provenance des villages. Au regard du développement des villes dans la Vallée, les services gouvernementaux sont surtout importants pour les emplois qu'ils procurent et les revenus qu'ils distribuent. En fait, le secteur public est, en dehors de l'agriculture, de l'élevage, et de la pêche, la principale "industrie", mis à part le cas isolé de la CSS. En raison des achats des employés, des loyers qu'ils paient pour leurs logements, ce secteur est de loin le principal soutien de l'économie urbaine ; mais, s'il est si important, c'est en raison de l'absence de développement des autres secteurs de l'économie urbaine (2).

Au cours des dernières années, ce sont les services gouvernementaux qui ont été à l'origine des principaux investissements (routes, hôpitaux, etc.) correspondant aux infrastructures de base, et des premiers investissements faits dans le secteur de l'agriculture (premières expériences d'introduction de la culture irriguée).

- (1) Certaines contraintes géographiques jouent pour l'attribution de certains services ; c'est ainsi qu'en raison de l'exiguité de l'emplacement où est situé Matam, l'aéroport, la base militaire et le centre d'élevage sont basés à Ourossogui.
- (2) Crées en 1964, les services des Communes, bien que moins importants que les services nationaux, représentent une composante assez active du secteur public. Pour Dagana et Matam, les communes emploient environ 80 personnes.

4.3 - Relations entre les centres urbains et le développement agricole

Il est certain que le futur des villes de la Vallée est conditionné par les progrès de l'agriculture. L'étude a montré la forte proportion de la population ayant encore des activités agricoles. D'autre part, il faut souligner que pratiquement toutes les villes sont actuellement associées à des périmètres irrigués mis en place aux portes de la ville.

Ces périmètres représentent pour les villes certains avantages : ils fournissent des céréales aux habitants des villes et des villages proches ; ils peuvent fournir des revenus supplémentaires par les cultures de rente (tomate) ; ils fournissent un certain nombre d'emplois pour l'encadrement et le fonctionnement des périmètres ; enfin, ils peuvent être à l'origine d'installations de type industriel comme la conserverie de tomate à Dagana.

D'autre part, l'exemple de Richard-Toll montre que le développement de grosses unités de production agricole peut être à l'origine d'une croissance d'activités tertiaires très diverses grâce aux revenus distribués. Un des secteurs où la spéculation peut même rapidement se propager est celui de l'habitat⁽¹⁾.

Etant donné les conditions prévalant dans la Vallée, c'est le développement agricole qui doit servir de principal stimulant direct et indirect au développement de l'économie urbaine, encourageant la croissance d'entreprises liées à l'agriculture aussi bien que d'entreprises offrant des biens en contrepartie des revenus accrus des cultivateurs. L'installation à Matam en 1978 d'une succursale d'une firme spécialisée dans la vente de pompes d'irrigation est un signe des types de changement qui pourraient se produire.

Toutefois, l'irrigation dans la Vallée en est encore à ses débuts. La plupart des périmètres ont moins de cinq ans, les technologies sont encore à l'essai, et un changement d'échelle dans les superficies aménagées est nécessaire avant qu'on puisse compter sur une augmentation suffisante des revenus des cultivateurs pour qu'il y ait un impact sur l'économie des villes.

En même temps, le système de commercialisation tel qu'il fonctionne au Sénégal, s'il présente des avantages au niveau national, ne permet pas aux villes de jouer un rôle véritable dans les processus de développement : les organismes d'Etat, ONCAD, SAED, monopolisent la commercialisation des produits et l'approvisionnement pour les principaux intrants (engrais, etc.). Aussi le secteur privé est-il éliminé de ces domaines. Cependant, pour certains produits, ce système légal de commercialisation est doublé d'un système parallèle qui permet, de part et d'autre du fleuve, une certaine commercialisation avec des prix au producteur plus avantageux.

(1) Cas de Bakel en relation avec le projet USAID : des entrepreneurs se sont empressés de construire des villas pour les louer aux techniciens américains venus s'installer.

Dans le futur, des réformes de type institutionnel devront accompagner le développement de l'agriculture afin que certains secteurs de l'économie urbaine puissent bénéficier des retombées de ce développement.

Comme on l'a souligné, les produits agricoles étaient autrefois une importante source de revenus des escales.

POURCENTAGE DES COMMERCANTS SE LIVRANT A L'ACHAT
ET A LA REVENTE DES PRODUITS D'ORIGINE LOCALE

Tableau D.III.15

MAURITANIE

	OUI	NON
ROSSO	34	66
BOGHE	87,5	12,5
KAEDI	75,5	24,5
SELIBABY	42	58
ENSEMBLE	57	43

POURCENTAGE DES COMMERCANTS SE LIVRANT AU COMMERCE
DE TEL OU TEL PRODUIT

Tableau D.III.16

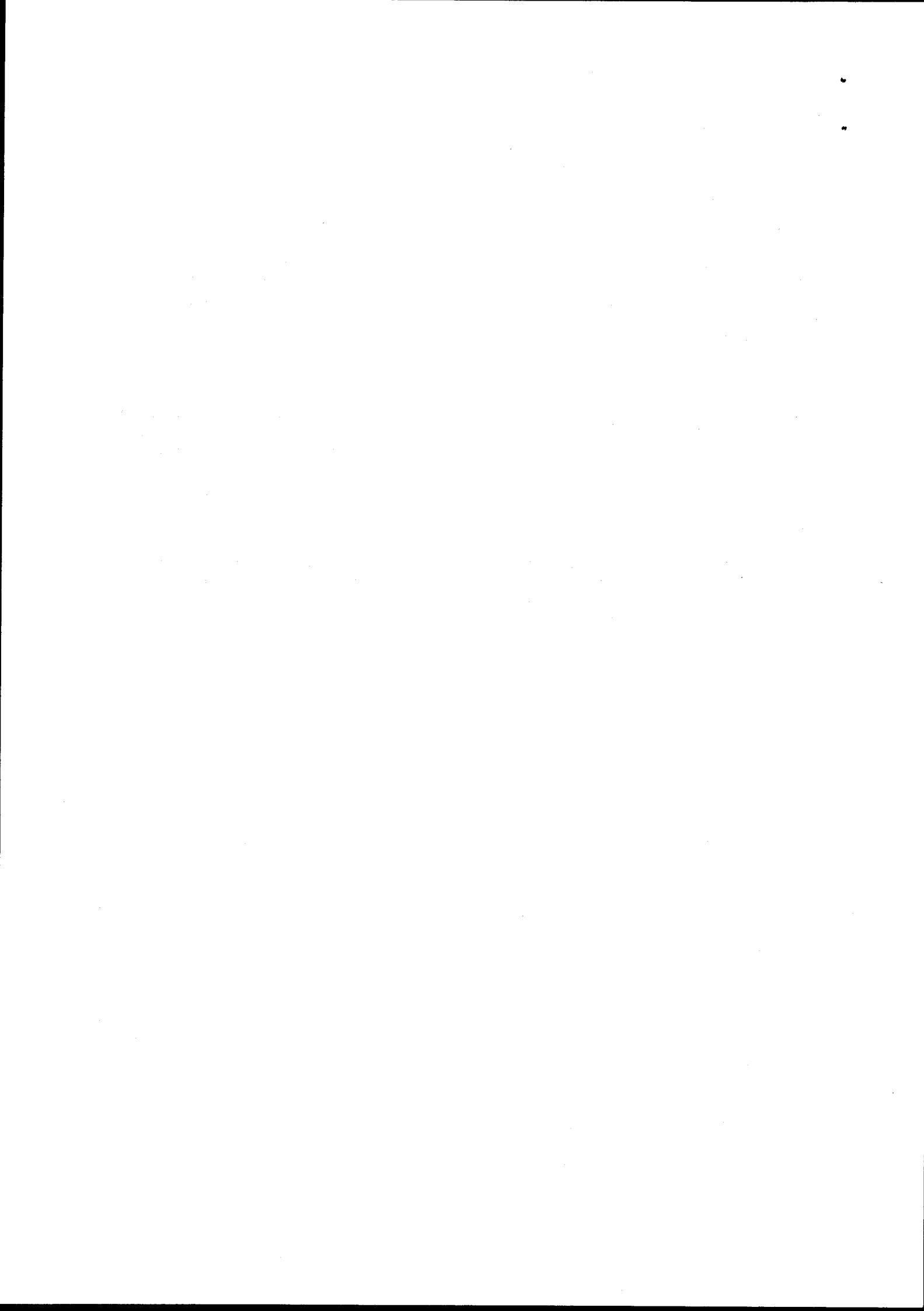
	RIZ	TOMATES	ARACHIDES	MAIS	MIL SORGHO
ENSEMBLE	35,5	22,5	17,5	13,5	7
ROSSO	27	12,5	16	3,5	10,5
BOGHE	44	9,5	9,5	23,5	4,5
KAEDI	32,5	30	19	14,5	4
SELIBABY	29	6	16,5	28,5	12,5

La Mauritanie permet encore la commercialisation des céréales et leur revente ; l'enquête montre que c'est un commerce très répandu : 57% des commerçants achètent des produits locaux. Le tableau montre d'ailleurs des différences notables entre les villes et reflète le rôle relatif de l'agriculture : plus important, par exemple, dans la Moyenne Vallée qu'à Rosso. Le riz apparaît comme le produit le plus acheté : ce qui reflète l'effet des dernières sécheresses sur la production de mil et de sorgho et le développement de la riziculture irriguée.

Ces produits sont toujours revendus localement et il est à craindre que cette commercialisation ne corresponde souvent à une situation malsaine : achat aux cultivateurs après la récolte à un bas prix, et revente aux mêmes cultivateurs dans les périodes de soudure à un prix élevé.

Au Sénégal, cette commercialisation est interdite, puisqu'elle est le monopole de l'ONCAD. Cependant, achats et ventes peuvent se faire à une assez petite échelle.

La sécheresse a fortement contribué au déclin de la traite de la gomme : pour le Sénégal 675.000.000 F CFA en 1971 et 21.050.000 F CFA en 1978. Dagana est le centre de ce commerce dont une partie se fait de façon illégale, en provenance de Mauritanie.



D.III.2 - LES ENTREPRISES DU HAUT BASSIN

Dans la Haute Vallée du Sénégal, le phénomène urbain, comme l'a montré l'analyse historique, dérive principalement du commerce, considéré à juste titre comme une tradition. Cette analyse a montré aussi comment la croissance des villes a résulté de l'expansion du commerce colonial. En dépit de la prépondérance de l'agriculture dans l'économie des centres urbains, le secteur tertiaire, à la différence du secteur secondaire, presqu'inexistant, s'est développé inégalement selon les villes pour des raisons qu'il importera de préciser.

A partir de l'Indépendance, l'interventionisme de l'Etat a considérablement réduit le rôle de l'initiative privée dans le secteur tertiaire. Mais, depuis quelques années, il se dégage une tendance à libéraliser ce secteur qui a repris une part de son importance passée particulièrement dans l'offre de biens et de services.

Tableau D.III.17 - LES ENTREPRISES DES VILLES DU MALT

VILLES	KAYES	YELIMA	NIORO	KENIEBA	DIAMOU	MAHINA	ENSEMBLE
ACTIVITES		NE					
Commerçants	553	20	128	72	19	68	860
Restaurateurs	81	2	1	9	-	10	103
Cinémas	-	-	-	-	-	-	-
Mécaniciens	10	-	2	-	-	-	12
Boulanger	16	6	9	7	3	6	47
Maçons	30	6	3	3	2	4	48
Menuisiers	32	2	4	4	-	3	45
Forgerons	12	3	-	-	3	3	21
Bijoutiers	6	3	-	3	-	4	16
Tisserands	29	3	3	1	1	1	38
Cordonniers	7	2	6	-	-	2	17
Electriciens	-	-	-	-	-	-	-
Tailleurs	121	5	44	24	7	18	219
Bricoleurs	50	3	5	5	-	5	68
Photographes	5	1	2	1	-	1	9
TOTAL	952	56	207	128	35	125	1 503

Le commerce reste l'activité dominante du secteur tertiaire en occupant 57% de la population des entrepreneurs des villes. Le nombre de commerçants pour chaque ville représente au moins 50% des entrepreneurs. Kayes abrite 64% des commerçants de toute la région et plus de 50% des autres catégories d'entrepreneurs : elle demeure le véritable centre régional du Haut Sénégal. Les tailleurs forment la seconde catégorie importante en nombre dans toutes les villes : 14,5%. L'ensemble des artisans traditionnels représente 8% (forgerons, bijoutiers, tisserands et cordonniers). L'artisanat traditionnel, qui joua un certain rôle dans le commerce trans-saharien, a beaucoup souffert du commerce Atlantique et des changements économiques apportés par la colonisation ensuite. D'autre part, on constate une différenciation sociale d'un type nouveau liée aux activités et professions nouvelles : mécaniciens, boulangers, ... dont la présence témoigne du degré d'équipement de la ville (électricité, cinéma, etc.).

1 - Caractéristiques des entreprises

Les entreprises des villes du Haut Sénégal sont de petite dimension, tant du point des emplois créés, qu'au regard du capital investi. Les professions traditionnelles n'ont pas subi de mutation importante et ont un niveau technique de production assez faible. Un certain nombre d'indicateurs permet de juger du type et de la dimension des entreprises.

Type d'installation

Comme dans la Moyenne Vallée, le premier indicateur de la taille des entreprises est leur apparence extérieure. Au total, en dehors de Kayes où, en raison de l'ancienneté et de l'importance de l'implantation administrative et commerciale, une forte proportion des bâtiments est en dur - 43,5% -, la plupart des bâtiments sont en banco ou en construction encore plus légère.

A Kayes, les entrepreneurs ont bénéficié des infrastructures construites pour les besoins du commerce de traite. A un degré moindre, Kéniéba et Nioro rentrent dans cette catégorie. Le taux de bâtiments en dur est plus élevé dans les villes du Sénégal et de Mauritanie qui étaient d'anciennes escales. On peut s'étonner que Diamou, ville nouvelle et en croissance depuis justement la construction d'une cimenterie, ne possède aucune construction en dur ; on en trouve l'explication dans le prix très élevé du ciment qui n'est utilisé que pour crépir des constructions en banco (75%). La proportion des entreprises "sans bâtiments" correspond sensiblement à l'importance des artisans traditionnels en chaque ville, lesquels travaillent sous des abris de fortune ou sous la véranda des maisons de commerce.

Tableau D.III.18 - TYPE DE BATIMENT

<u>VILLES</u>	<u>ENSEM-</u>	<u>KAYES</u>	<u>YELIMA-</u>	<u>NIORO</u>	<u>MAHINA</u>	<u>DIAMOU</u>	<u>KENIEBA</u>
<u>TYPE</u>	<u>: BLE</u>	<u>:</u>	<u>: NE</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>:</u>
Dur	29,5	43	0	6,5	0	0	15
Banco en crépi	19	7,5	15,	49	17,5	75	44,5
Banco	20	15	61,5	11	51,5	12,5	18,5
Baraquement	1	1,5	0	0	3,5	0	0
Hangar	14	9	23	29	27,5	0	15
Pas de bâtiment	9,5	13,5	0	5,5	0	12,5	3,5
Autres	7	10,5	0	0	0	0	3,5

Taille des entreprises et force de travailTableau D.III.19 - ECHELLE DES ENTREPRISES : NOMBRE DE SALARIESMALI

<u>Nbre Salariés:</u>	<u>0</u>	<u>1 à 5</u>	<u>6 à 10</u>	<u>11 et Plus</u>
<u>Villes</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>:</u>
KAYES	69	27,5	3,5	0
YELIMANE	81	19	0	0
NIORO	74,5	25,5	0	0
MAHINA	74	26	0	0
DIAMOU	87,5	12,5	0	0
KENIEBA	88,5	11,5	0	0
ENSEMBLE	72,5	25,5	2	0

Il apparaît qu'une proportion importante des entreprises n'a pas de salarié. Celles qui emploient entre 1 à 5 salariés sont localisées dans les villes les plus importantes et les moins enclavées. A Kayes sont localisées les entreprises les plus importantes de la région (6 à 10 salariés) : elles ne représentent que 3% du nombre total des entreprises, ces entreprises correspondant, dans le grand nombre de cas, à la catégorie des professions nouvelles. Les artisans traditionnels, pour 91,5% d'entre eux, ne font pas appel à de la main d'œuvre salariée.

Tableau D.III.20 - RELATION ENTRE PROFESSION ET NOMBRE D'EMPLOYES SALARIES

<u>MALI</u>				
<u>Nbre Salariés</u>	<u>Professions</u>	<u>0</u>	<u>1 à 5</u>	<u>6 à 10</u>
				<u>11 et Plus</u>
:	Commerçants	89,5	8,5	2
:	Divers	60	37	3
:	Artisans traditionnels	91,5	5	3,5
:	Ensemble	76	21	3
:				0

Ethnie

L'éventail ethnique très large existant au Mali ne correspond pas à un accaparement d'une activité par une ethnie en dehors des métiers liés à l'appartenance à une caste. Toutes les ethnies ont des entrepreneurs dans les différentes branches. Toutefois, l'ethnie qui est la plus représentée dans le commerce est l'ethnie Sarakolé qui a des traditions de voyageur et de commerçant ; ensuite viennent les Peul et les Toucouleurs chez qui les traditions de négoce liées à l'enseignement islamique existent aussi fortement.

Moyens de transport

Un autre indicateur de la petite dimension des entreprises est le faible nombre d'entrepreneurs qui possèdent un véhicule.

Tableau D.III.21 - MOYENS DE TRANSPORT

<u>Ensemble</u>	<u>Véhicule personnel</u>	<u>Paie le transport</u>	<u>Taxi</u>	<u>Train</u>	<u>Train et Camion</u>
: Ensemble	3,5	10	13,5	58,5	14,5
: Kayes	6,5	0	0	87	6,5
: Yélimane	0	50	12,5	0	37,5
: Nioro	0	100	0	0	0
: Mahina	0	0	27,5	72,5	0
: Diamou	0	0	100	0	0
: Kéniéba	0	23	23	-	54
:	:	:	:	:	:

Une hiérarchie se dégage à partir des moyens de transport de l'entreprise : 3,5% des entrepreneurs possèdent un véhicule et sont aussi les plus importants (Import-Export et Grossistes) ; ils sont pratiquement tous installés à Kayes.

Les commerçants de Diamou s'approvisionnent par la route à Kayes. Kéniéba et Yélimané sont desservis par la combinaison des différents moyens de transport selon l'accessibilité, et le coût de transport détermine de ce fait le niveau de consommation de certains biens. Finalement, ce sont des commerçants de Kayes qui jouent le rôle de grossistes pour l'ensemble de la région, sauf pour ceux qui s'approvisionnent directement à Bamako.

Investissements immobiliers

Tableau D.III.22 - ENTREPRENEURS AYANT UN TERRAIN OU BATIMENT A LOUER

Terrain	:		:
	OUI	NON	
Profession	:	:	:
Commerçants	4,5	95,5	:
Artisans	0	100	:
Divers	1,5	98,5	:
Ensemble	3	97	:

Ce sont donc surtout les commerçants qui, dans une faible proportion, tirent des revenus du foncier bâti : il doit s'agir de ceux qui ont acquis une partie de l'infrastructure des anciens comptoirs coloniaux.

Caractéristiques financières des entreprisesTableau D.III.23 - MONTANT DU CAPITAL DE DEPART EN F.M.

	0	5.000 à 20.000	20.000 à 40.000	40.000 à 60.000	60.000 à 80.000	80.000 à 100.000	100.000 à 200.000	200.000 et plus	N S P
	5.000	20.000 à 40.000	40.000 à 60.000	60.000 à 80.000	80.000 à 100.000	100.000 à 200.000	200.000 et plus		
Commerçants	6	15	6	2	2	2	6	19	42
Divers	11	15	7	10	13	5	3	0	36
Artisans	-	14	10	0	0	0	14	10	52
Kayes	9	12	6	3	6	5	5	11	43
Yélimané	0	0	7	14	0	0	0	29	50
Nioro	4	11	2	9	13	2	9	16	34
Mahina	7	14	20	7	0	0	0	0	52
Diamou	13	12	12	25	0	0	0	0	38
Kéniéba	11	26	0	0	7	4	15	7	30
Ensemble	8	13	7	5	6	3	5	11	42

La question relative au montant du capital initial n'a pas trouvé de réponse chez près de la moitié des entrepreneurs. Il est de règle de garder une discrétion chez les entrepreneurs pour ce qui est de leur revenu et des autres aspects financiers de leur entreprise. Les réponses obtenues indiquent une distribution de l'importance des entrepreneurs par tranche de capital peu différenciée dans l'ensemble. Les plus gros capitaux sont détenus par un grand nombre d'entrepreneurs des zones enclavées du Nord (Nioro et Yélimané). L'origine des capitaux pour ces deux villes est une épargne personnelle pour 57% à Nioro ainsi qu'à Yélimané ; 33,4% et 28,5% ont reçu un prêt d'un parent. L'émigration forte dans ces deux villes expliquerait que les revenus d'émigration envoyés aux parents servent à entreprendre des activités non agricoles. Sur l'ensemble des entrepreneurs, l'effort personnel d'épargne a été la base de départ pour 40% d'entre eux.

Disponibilité et utilisation du crédit

L'utilisation du crédit est peu répandue parmi les entrepreneurs du Haut Bassin : seulement 9% pour l'ensemble des différentes catégories et 13% pour les commerçants qui sont ceux qui y recourent le plus souvent. Les prêts interpersonnels et surtout ceux consentis par des parents sont la principale source de crédit : aucun entrepreneur n'a reçu de crédit du Gouvernement, et seulement 1,5% des entrepreneurs, tous d'ailleurs situés à Kayes, ont eu accès à des crédits bancaires. La Banque Malienne de Développement, qui est la seule banque de Kayes et de toute la région, n'a que des ressources financières très limitées et, comme au Sénégal et en Mauritanie, il n'y a pas de politique de crédit ni d'organisation de la garantie (hypothèque, etc.).

Au total le montant des prêts est peu élevé : à Kayes, les petites sommes - 5.000 à 20.000 F.M. - représentent 72% des prêts. Toutefois, il existe une certaine solidarité financière entre entrepreneurs, et notamment de commerçant à commerçant - ces prêts forment environ la moitié de l'ensemble des opérations de crédit -, et c'est parmi eux que l'on peut observer la plupart des prêts relativement importants, ceux supérieurs à 200.000 F.M.

Utilisation des comptes bancaires ou postaux

Tableau D.III,24 - ENTREPRENEUR AYANT UN COMPTE BANCAIRE/POSTAL

	OUI	NON
Commerçants	3,5	96,
Divers	1	99
Artisans	0	100
ENSEMBLE	2	98
KAYES	2	98
YELIMANE	7	93
DIAMOU	0	100
NIORO	0	100
MAHINA	3	97
KENIEBA	7	93

Les entrepreneurs qui utilisent les services bancaires sont dans une proportion insignifiante (2%) ; ils se trouvent à Kayes, Yélimané, Mahina et Kéniéba. Etant donné que l'infrastructure postale est géographiquement beaucoup plus développée que l'infrastructure bancaire, les comptes chèques postaux sont beaucoup plus utilisés (dans une proportion de 0 à 1) que les comptes bancaires. Enfin, il faut signaler une méfiance générale de la population vis-à-vis des comptes, peut-être par crainte des malversations, peut être aussi par une certaine incompréhension des mécanismes financiers.

Valeur de l'équipement

L'estimation de la valeur de l'équipement utilisé par les entrepreneurs non commerçants donne une autre mesure de la petite dimension des entreprises et du très faible niveau des investissements.

Tableau D.III.25 - VALEUR DE L'EQUIPEMENT

(NON COMMERCANTS)

Profession	Valeur en FM:							
	0	5.000	20.000	40.000	60.000	80.000	100.000	N SP
	à	à	à	à	à	à	et	Plus
Ensemble	36	33	12,5	5,5	6,0	2	2	3
KAYES	37	31,5	14,5	5,5	5,5	3	3	0
YELIMANE	60	40	0	0	0	0	0	0
NIORO	44	50	0	0	0	0	0	0
MAHINA	12,5	43,5	12,5	6	6,5	0	0	12
DIAMOU	100	0	0	0	0	0	0	0
KENIEBA	23	23	15,5	15,5	15,5	0	0	7,5

2 - Le secteur commercial

La fonction commerciale est la distribution des produits d'importation ou de la production locale. La collecte des produits de l'agriculture est constituée en monopole, exercé par des sociétés d'Etat. Toutefois, une quantité importante de ces produits font l'objet d'un trafic clandestin vers la Mauritanie et le Sénégal où ils sont achetés à des prix plus rémunérateurs que ceux offerts par les sociétés d'Etat. Ce commerce, qui semble important, a toujours existé car il est la continuation du commerce très ancien entre Sahéliens, Soudanais et pays de la Moyenne Vallée. Il est entre les mains de dioulas ou de commerçants maures ayant des boutiques ou des représentants de part et d'autre des frontières. Le commerce du bétail, dont Kayes était un marché important, constitue un domaine qui échappe au contrôle des Etats et bénéficie d'une structuration traditionnelle assez bien adaptée. Ce secteur, au demeurant, a toujours été celui des Africains, Diawabé notamment.

Le dépouillement des patentés a permis de dresser un tableau descriptif du secteur commercial pour les différentes villes du Haut Bassin. Rappelons que cette classification est décroissante selon l'importance du chiffre d'affaires.

Tableau D.III.26 - REPARTITION DES COMMERCANTS PAR CLASSE DE PATENTES
RECENSEMENT 1979

VILLES	KAYES	DIAMOU	KENIEBA	NIORO	YELIMANE	MAHINA				
Patente	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
A1	7	1,3								
A2	9	1,6								
A3	13	2,4								
A4	7	1,3								
A5	29	5,2					8	6,		
A6	76	13,7	2	11	21	30,9	15	11,	5	26,0
A1/26	100	18,1	1	5	32	47,1	31	24,	8	42,0
A7	269	48,6	14	73,5	15	22,0	73	57,	6	32,0
C5	7	1,3								
C4	5	0,9								
Aucune	16	2,9	2	10,5						
Autres	15	2,7								
Total	553	100	19	100	68	100	127	100	19	100
									71	100

Les commerçants faisant de l'import-export (C4 et C5) se trouvent tous à Kayes. Ils représentent une proportion très faible : 2,1% des commerçants de Kayes. Ils ont une dimension économique moyenne (chiffre d'affaires compris entre 5 millions de FM et 50 millions pour la C5 et 50 et 100 millions pour la patente C4). A l'opposé, les petits commerçants sont très nombreux (A6 et A7), 80% à Kayes et 100% dans les autres villes. Le chiffre d'affaire de ces 3 classes de patente est compris entre 2 millions et 500.000 FM ou inférieur à ce dernier chiffre. Jusqu'en 1971, le tableau A ne comportait que 7 classes (1 à 7) : la classe A1/26 a été créée pour inclure les nombreux tabliers qui échappaient à la législation. Un nombre important de ces tabliers ne possèdent toujours pas de patente. De même, la classe de patente possédée par un commerçant ne reflète pas toujours bien sa situation réelle, en raison de l'absence d'une comptabilité capable de fournir les éléments de calcul.

Les finances du secteur commercial

La valeur des stocks est, en général, nettement plus faible dans le Haut Bassin que sur les rives droite et gauche de la Moyenne Vallée. Celle-ci, d'une façon générale, est plus élevée à Nioro et Kéniéba qu'à Kayes : cette différence découle probablement de la situation des deux villes, qui ne peuvent s'approvisionner que pendant la saison sèche. La constitution de stocks permet de parer aux interruptions fréquentes du trafic routier pendant la saison des pluies.

Les questions sur la valeur des marchandises commandées le mois d'avant l'enquête ont confirmé la variabilité du stock en fonction de la période liée à l'enclavement. L'enquête s'étant déroulée pendant les mois de Mars-Avril 1979, les commandes de Niôro comme celles de Kénieba étaient, en général, supérieures à celles des autres villes.

Tableau D.III.27 - COMMERCANTS : VALEUR STOCK

Valeur(FM)	0	:5.000	:20.000	:40.000	:60.000	:80.000	:100000	Plus	:	:
: Ville	: à	: à	: à	: à	: à	: à	: à	: à	: NSP	:
: KAYES	: 9,5	: 18,5	: 9,5	: 9,5	: 3	: 9,5	: 9,5	: 6	: 25	:
: YELIMANE	: -	: 22,5	: -	: 33,5	: 11	: 11	: 11	: -	: 11	:
: NIORO	: 21,5	: 21,5	: 11	: 3,5	: 11	: 17	: 10,5	: 7	: 7	:
: MAHINA	: 38,5	: 7,5	: 7,5	: -	: 7,5	: 15,5	: 15,5	: -	: 8,0	:
: DIAMOU	: -	: 20,0	: 20,0	: 60,0	: -	: -	: -	: -	: -	:
: KENIEBA	: 7,5	: 14,5	: 21,5	: 7	: 7	: -	: 7	: 7	: 28,5	:
: ENSEMBLE	: 12,5	: 18	: 10,5	: 10,5	: 5,5	: 8,5	: 9,5	: 19,5	: 5,5	:

Des interviews systématiques d'une dizaine de grossistes de Kayes ont permis de faire une brève analyse des structures commerciales.

En premier lieu, il faut noter la primauté de Dakar qui est le lieu principal d'achat des gros commerçants de Kayes avant Bamako. En fait, il semble que ce soit établie une spécialisation en fonction des types de marchandises achetées et naturellement aussi en fonction des prix. Les marchandises en provenance de Dakar sont principalement les tissus, le carburant, les ustensiles, outils et machines. Au contraire, en provenance de Bamako, viennent surtout les denrées de première nécessité qui d'ailleurs y sont moins chères.

Les marchandises venant de Bamako viennent par la voie ferrée, celles de Dakar semblent venir de Dakar par camion le plus près possible de la frontière malienne, Kidira le plus souvent. Là, elles sont transbordées sur le chemin de fer pour être acheminées à Kayes.

Dans son rôle de centre de redistribution, Kayes fonctionne pour une grande partie de la 1ère Région, avec une certaine concurrence de Bamako dans ce rôle, notamment au Nord-Est de la zone (Niôro).

Les grossistes de Kayes ne possèdent pas de succursale dans les autres villes de la 1ère région. Ils écoulent les marchandises auprès des commerçants installés pour leur propre compte dans d'autres villes. Si quelques grossistes détiennent un ou plusieurs camions (comme la SOMUCO), les autres plus nombreux ne possèdent pas de véhicules. Les commerçants des villes secondaires viennent s'approvisionner à Kayes, et supportent les frais

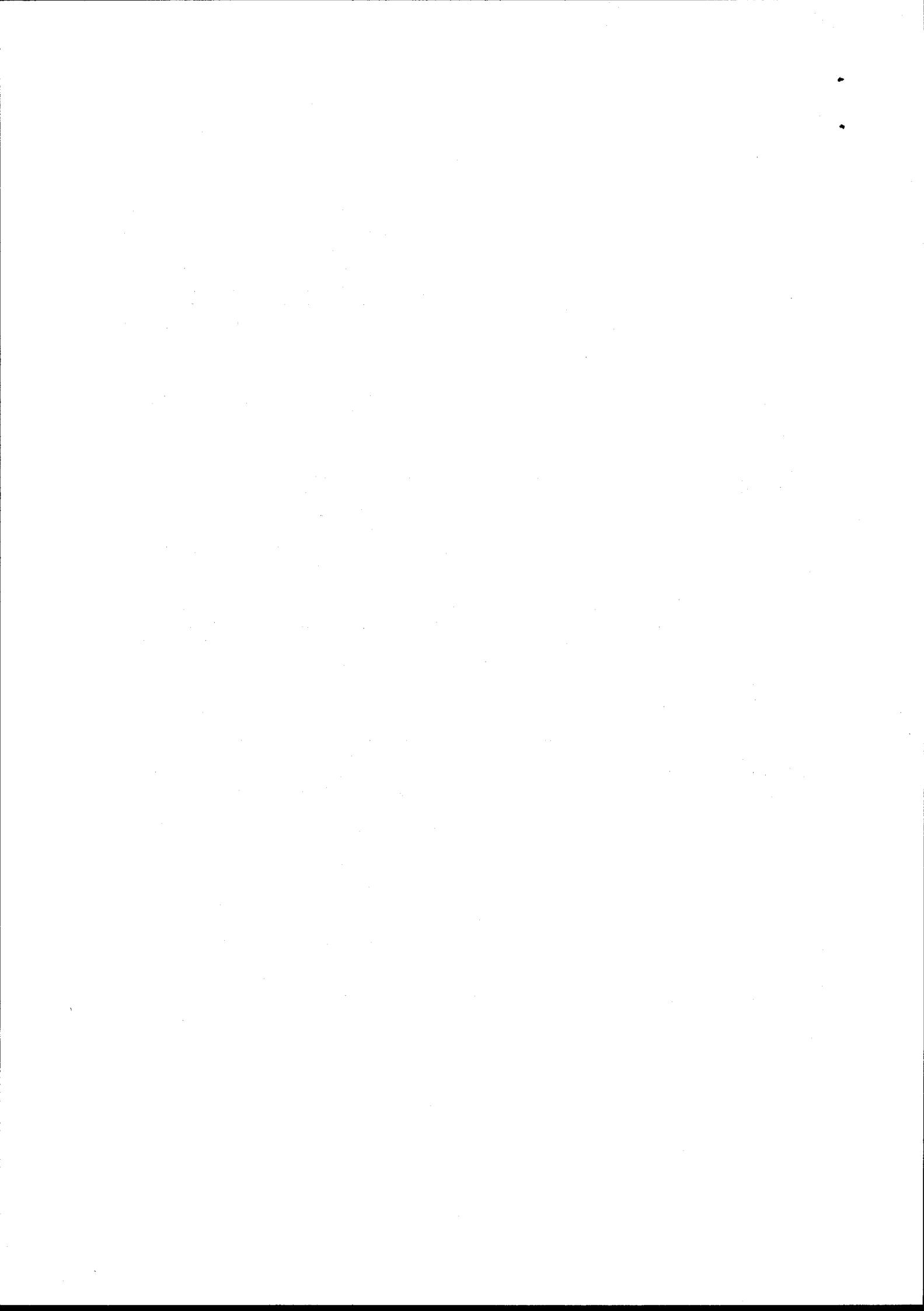
de transport répercutés ensuite sur le prix de vente des produits. Le pourcentage des ventes en ville représente en moyenne 23% ; le transport par camion concerne 44% des marchandises, le train évacue 13% des produits à l'intérieur de la région et la combinaison camion + train permet la rédistribution de 13%. Le commerce du gros est quelquefois ralenti par la rupture de stocks de certains produits. Une des raisons dominantes avancée par les entrepreneurs est la réglementation gouvernementale. Les difficultés de transport sont évoquées en seconde raison.

Après l'Indépendance, la Société Malienne d'Importation-Exportation (SOMIEX) s'est vue confier le monopole de l'exportation de l'arachide et donc de l'organisation de sa commercialisation. La Banque de Développement du Mali assurait le financement de ses opérations. L'arachide était achetée aux producteurs organisés en groupements ruraux (coopératives villageoises de vente et d'achat) et aux Fédérations de groupement par la Société Mutuelle de Développement Rural (S.M.D.R.). La SMDR, qui ne disposait pas d'équipement suffisant de collecte, ne parvint pas à assurer l'approvisionnement des populations et fut supprimée en 1968. A cette époque, le Mali fait appel au B.D.P.A. pour relancer la production arachidière par un nouveau type d'encadrement en Zone d'Expansion Rurale.(ZER)

En 1969/70, une augmentation substantielle du tonnage commercialisé fut enregistrée dans les cercles de Kayes, Bafoulabé, Kita surtout. La situation reste à peu près inchangée pour Kéniéba (1.000 à 2.000 t) et Nioro (moins de 500 t). Yélimané ne peut être considéré comme cercle arachidier ; les faibles quantités qui y sont commercialisées sont vendues dans les cercles de Kayes ou Nioro.

Mais toutes les quantités commercialisées dans la région ne sont pas drainées vers Kayes avant d'être expédiées vers leur destination et échappent ainsi à l'influence de Kayes. Le stockage des quantités commercialisées se fait surtout dans les gares de Kayes et Mahina d'où elles sont expédiées à l'huilerie de Koulikoro. Kayes centralise les arachides de son cercle, celles du Nord de Kéniéba et celles de Nioro-Yélimané.

De son côté, l'O.P.A.M. était chargé du secteur des céréales et notamment de collecter les stocks de sécurité. En fait, depuis 1968, des commerçants agréés sous-traitent la commercialisation des céréales pour l'OPAM, la région étant devenue surtout importatrice de céréales, riz en particulier. Comme on l'a vu ailleurs, les activités de l'OPAM en tant qu'organisme collecteur de céréales produites dans la région sont limitées par deux facteurs : le prix très bas payé au producteur qui est fixé par le Gouvernement et les insuffisances des infrastructures routières.



D.III.3 - LA NAVIGATION FLUVIALE

Les études historiques de même que l'analyse des infrastructures et des problèmes de transport ont montré le déclin du fleuve en tant qu'axe principal de transport des biens et des personnes pour le Bassin. Comme, d'autre part, la navigabilité du Sénégal est un des objectifs majeurs des projets d'aménagement, il a paru intéressant dans le cadre des études sur le milieu urbain et les rapports villes-campagnes de faire une brève enquête sur les transports fluviaux (1).

Il semble qu'il faille distinguer sur le cours du Fleuve deux parties :

- 1 - la partie aval entre l'embouchure, Saint Louis, et Podor
- 2 - la partie amont, de Podor à Kayes.

Assez paradoxalement, c'est sur la partie aval qui est navigable une grande partie de l'année que le trafic fluvial est le plus faible, se limitant à quelques dizaines de grosses pirogues transportant surtout du charbon de bois vers Saint-Louis et quelques bargees.

Au contraire c'est dans la zone amont que le fleuve s'anime avec l'hivernage : un nombre élevé de pirogues de toutes dimensions se mettent à sillonner activement le fleuve qui sert alors de voie de transport à des flux importants de voyageurs grossis par les émigrés dont beaucoup prennent leurs vacances à cette saison, et de marchandises arrivées par camion dans les escales et redistribuées par pirogues jusque dans les plus petits villages des deux rives.

C'est dans cette zone amont que se trouve concentrée la plus grande partie de cette flotte de pirogues.

L'intensité du trafic fluvial étant en premier lieu conditionnée par le régime de la crue, ce trafic ne se fait à une échelle importante que pendant environ quatre mois de l'année (Août-Septembre) ; il tend ensuite à se ralentir (à partir de Octobre-Novembre), au fur et à mesure que les eaux se retirent des pistes qui redeviennent pour la plupart utilisables dans le cours des mois de Novembre-Décembre.

<u>Inventaire de la flotte de pirogues pour 4 ports de la moyenne Vallée</u>		
	: Nombre de pirogues	: Nombre de propriétaires
: GALOYA-OREFONDE	: 65	: 38
: KAEDI	: 41	: 18
: MATAM	: 107	: 84
: BAKEL	: 37	: 36
:		

	: Nombre de pirogues	: Nombre de propriétaires
: GALOYA-OREFONDE	: 65	: 38
: KAEDI	: 41	: 18
: MATAM	: 107	: 84
: BAKEL	: 37	: 36
:		

(1) L'enquête a été menée pendant l'hivernage 1979 dans huit ports de la Vallée : Rossé, Oréfondé-Galoya, Kaédi, Matam, Bakel, Ambidédi, Kayes. Deux passages des enquêteurs ont été effectués ; au total, 350 interviews de pilotes de pirogues ont été remplis.

L'enquête a distingué deux types de pirogues :

La "Tara", grande pirogue à fond plat faite de planches de bois assemblées.

"La "Mboul", pirogue monoxylique taillée dans le tronc d'un grand arbre, fromager ou caïlcédrat.

La "Tara" est surtout utilisée pour le transport des marchandises, alors que la "Mboul", qui est de même type que celle utilisée par les pêcheurs, sert plutôt au transport des personnes.

Toutes les pirogues Tara et la plupart des Mboul sont équipées de moteur hors-bord de marque japonaise ou américaine dont la puissance varie selon la taille de la pirogue, généralement entre 9 et 35 cv.

Les très grosses pirogues à voile de type felouque que l'on rencontrait autrefois sur tout le cours du fleuve ne se trouvent plus maintenant que tout en aval (région de Rosso Saint-Louis où elles transportent le charbon de bois) ou tout en amont (région de Bakel).

La répartition des pirogues selon la capacité de charge (charge utile) permet de connaître le potentiel de transport actuellement en service sur le fleuve.

Capacité de transport des pirogues

Type de bateau	Charge utile en t	0-4	5-9	10-14	15-19	20-29	30-49	50 et +	Total
Tara		32,5	29,5	6,5	3,5	0,5	-	0,5	73
Mboul		25	1,5	0,5	-	-	-	-	27

Ce tableau montre la prédominance des "tara", pirogues à marchandises qui d'ailleurs transportent aussi des voyageurs.

Comme l'a montré l'enquête sur le commerce dans les escales, celui-ci ne se fait généralement qu'à petite échelle : les quantités stockées et échangées restent modestes. Aussi n'est-il pas surprenant que le plus grand nombre de pirogues aient une charge utile inférieure à 10 tonnes correspondant en cela avec les camions de moyenne capacité.

L'enquête auprès des propriétaires de pirogues a mis en évidence le fait que ce sont les autochtones du bassin qui sont, dans la grande majorité des cas, propriétaires des pirogues ; les toucouleurs, qui sont pour la plupart aussi pêcheurs, possèdent les pirogues "Mboul", les Soninké possédant de leur côté presque toutes les pirogues "Tara". Pour ceux-ci, dont beaucoup sont aussi commerçants, la possession d'une pirogue "tara" est le complément normal de leurs activités de commerçant-transporteur.

Les "ports" les plus actifs sont, par ordre d'importance décroissante : Matam, Bakel, Galoya-Oréfondé, Kaédi et Kayes.

Départ de pirogues (en nombre de pirogues par semaine)

Matam	29	Kaédi	5
Bakel	24	Kayes	4
Galoya			
Oréfondé	23		

Par ordre d'importance décroissante, les marchandises qui sont transportées par voie fluviale sont : le bois et le charbon de bois, le ciment, les céréales (mil, sorgho et riz), l'arachide, le sucre et les produits alimentaires divers : boissons, thé, café, cola.

L'analyse du trafic par rapport au tonnage disponible révèle d'autre part qu'il existe une capacité de transport bien supérieure au frêt (marchandises et personnes) à transporter. Cela se traduit de deux manières ; d'une part un coefficient de remplissage assez faible, de l'ordre de 25%, d'autre part un rythme de rotation extrêmement lent. C'est probablement cette surcapacité de transport qui a amené les propriétaires de pirogues à se soumettre à des organisations très rigides et coercitives animées par ceux qu'on appelle aussi sur le fleuve des "coxers" ; le système de "coxage" consiste à établir à partir de la liste des pirogues rattachées à un port déterminé un ordre de priorité dans les départs sur les parcours réguliers. Sur la base de cette liste, le départ de chaque pirogue est déterminé par son ordre de retour au port. Les "coxers" veillent au chargement des pirogues et supervisent la manutention des marchandises assurée par des manoeuvres : les prix de transport sont tarifés, et une taxation sanctionne l'ensemble du système (taxe pour le coxer et taxe municipale).

Cet excès du potentiel de transport aboutit à une sous-utilisation de la flotte, chaque pirogue ne sortant qu'entre un jour sur cinq et un jour sur dix selon les périodes. Cette rotation est-elle tout de même suffisante pour assurer l'amortissement du bateau et du moteur et ses frais de fonctionnement, et permet-elle au propriétaire de dégager des bénéfices ? Cela semble assez improbable, et traduit peut-être l'origine des capitaux qui servent à l'acquisition, et dont on peut penser qu'ils proviennent en partie des migrations.

La structure du trafic fluvial s'explique aisément dans la mesure où elle se révèle comme presque complémentaire de celle du réseau routier. En effet, autrefois, le réseau fluvial était un réseau autonome qui comprenait tout un système hiérarchisé de transport à longue, moyenne et courte distance, chaque catégorie de transport étant associée à un type de bateau adapté. Plus récemment, notamment depuis 1970, date de l'ouverture du dernier tronçon de la route Dakar-Saint-Louis-Ourossogui, le trafic fluvial s'est réorganisé, pour ainsi dire en prolongement ou en complément du trafic routier, saisonnièrement pendant la période de crue.

Aussi les ports importants sont-ils les points de rupture de charge entre les moyens de transport : Matam, Bakel, Galoya-Oréfondé, Bakel-Kayes sont, soit sur la route goudronnée pour les deux premières, soit pour Bakel en liaison permanente par la route Bakel-Kidira avec le chemin de fer, et Kayes est sur le rail même. Kaédi tient sa situation privilégiée du fait qu'il est le point de déchargement du trafic partant d'Oréfondé-Galoya et le point d'éclatement des personnes et marchandises se rendant dans le Sud, le Centre et l'Est mauritanien.

Enfin une analyse détaillée du trafic fluvial montre que celui-ci dessert l'ensemble des villages riverains de la zone extrêmement peuplée située entre Galoya et Kayes, presque tous ces villages, dont certains sont de très gros villages comme Civé, Waoundé, Moudjéri, étant coupés pendant la crue du réseau routier.

CHAPITRE D IV - LES RELATIONS VILLES-CAMPAGNESD.IV.1 - LA MOYENNE VALLEE ET LE DELTA

Les relations villes-campagnes sont très complexes, impliquant une grande multiplicité de facteurs.

Un des premiers objectifs de l'enquête a été d'apprécier l'importance relative des centres urbains, et leur rôle polarisateur vis-à-vis des campagnes environnantes. Dans ce but, un décompte a été fait auprès des familles enquêtées sur les visites rendues dans les différents centres et leurs motivations.

Tableau D IV.1 - Les centres visités le plus souvent
(en pourcentage du nombre de personnes questionnées)

SENEGAL

	Département d'origine	DAGANA	PODOR	MATAM	BAKEL	ENSEMBLE
Centres visités						
Dakar		30,5	29	44	6	34
Matam		0	1,5	31	0	13
Podor		0,5	22,5	0	0	11
Dagana		69	1,5	0	0	7
Nouakchott		33,5	7,5	0,5	0	7
Aéré Gollere		0	13	0	0	7
Saint-Louis		29,5	6,5	1	0	6
N'Dioum		0	12	0	0	6
Kaédi		0	2	13	0	5,5
Boghé		0	11,5	0	0	5,5
Richard-Toll		11	3,5	1,5	0	4
Ourossogui		0	0	3,5	0	1
Bakel		0	0	1	94	12

MAURITANIE

Département d'origine	TRARZA	BRAKNA	GORGOL	GUIDIMAKHA	ENSEMBLE
Centres visités					
Nouakchott	77,5	20	18	3	20
Rosso	46	2,5	1	0	16,5
Kaédi	0	1,5	87	0	24,5
Boghé	3	39,5	0	0	11
Sélibaby	0	0	0	45	12
Dakar	14,5	7,5	5,5	0	7,5
Richard-Toll	4,0	0	0	0	1
Aleg	1	1	0	0	0,5
Podor	0	0,5	0	0	0
Atar	1	0	0	0	0
Kiffa	0	1	2,5	0	0,5
Boutilimit	0	1	0	0	0
Matam	0	0	10,5	0	2,5
Bakel	0	0	0	40	11

1 - Centre de PolarisationSénégal

Le résultat le plus frappant est que, pour toutes les régions du Fleuve sauf pour Bakel, la capitale - Dakar - joue un rôle de centre polarisateur plus important (3 fois plus) que tous les centres régionaux : Richard-Toll, Dagana, Podor, Matam. D'autre part, sauf pour les villages du Département de Dagana où se trouve Saint-Louis, cette dernière ne joue absolument pas, pour les habitants sénégalais du Bassin, un rôle de centre de polarisation. Enfin, aucun autre centre départemental ne joue de rôle polarisateur sauf pour les villages de son propre département. Les raisons qui expliquent le rôle primordial de Dakar apparaîtront très nettement dans les analyses ultérieures.

Mauritanie

Les formes de polarisation sont assez différentes en Mauritanie. Tandis que, sur la rive sénégalaise, le rôle de Dakar est très uniformément important, l'influence de Nouakchott n'est forte que dans le Trarza, la région qui en est le plus proche, et cette influence diminue sensiblement au fur et à mesure qu'on s'éloigne vers l'Est. En dehors du Trarza, où Nouakchott concurrence Rosso, dans toutes les autres régions, les villes apparaissent comme les principaux centres polarisateurs à l'intérieur de leur région. Il en est ainsi notamment pour Boghé et surtout Kaédi. La seule exception paraît être le Guidimakha dont la capitale Sélibaby, très enclavée, est fortement concurrencée par Bakel qui reste un centre assez actif et, pour les populations riveraines, aisément accessibles par le fleuve en période de crue, et aussi reliée en permanence par la route à la voie ferrée Bamako-Dakar.

A noter enfin le rôle de Dakar qui, malgré l'éloignement et les frontières, joue encore un certain rôle d'attraction pour la rive mauritanienne.

Les facteurs influençant la polarisation

Afin d'identifier les principaux facteurs influençant la polarisation, l'enquête a porté sur la motivation des visites faites aux centres urbains.

En premier lieu, la majorité des visites est apparue comme faite pour des raisons sociales plus qu'économiques (58% au Sénégal et 65% en Mauritanie). Le fait que les visites familiales soient prédominantes dans les rapports villes-campagnes est à mettre en correspondance avec l'importance des migrations vers les centres urbains des habitants de la vallée.

Tableau D.IV.2 - Raisons citées le plus souvent comme motif de visite aux centres les plus importants (en % des réponses)

RAISONS	SENEGAL	MAURITANIE
Visite aux Parents	23	24
Visite à cause de décès ou mariage	11	9
Travail	11	6
Raisons Médicales	14	7
Visites aux amis	3,5	10,5
Achats de nécessité	10	20
Affaire administrative	8	8,5
Autres raisons	19,5	15

Ces résultats ne doivent pas conduire à sous-estimer les liens économiques des villageois avec les villes ; ils permettent seulement de souligner la force des liens sociaux, ceux-ci recouvrant généralement aussi des liens de type économique ; la visite aux parents installés en ville impliquent en effet souvent l'échange de cadeaux et de services ou des demandes d'argent de la part des parents villageois.

Sur la rive sénégalaise, les raisons médicales sont très souvent invoquées pour les visites à Dakar et Saint-Louis où les infrastructures médicales sont importantes, ainsi que pour N'Dioum et Ourossogui où viennent d'être implantés deux hôpitaux modernes. Par contre, les raisons administratives sont invoquées, comme il est normal, pour les visites aux chefs lieux d'arrondissement qui regroupent toute la gamme des services administratifs (état-civil, poste, etc.). De ce point de vue, Matam et Bakel semblent jouer un rôle privilégié en raison de leurs bureaux de poste qui sont les points d'arrivée de très nombreux mandats envoyés par les travailleurs partis pour la France, la Côte d'Ivoire, le Gabon, etc.

Sur la rive mauritanienne, l'attraction de Nouakchott semble surtout provenir de liens familiaux et sociaux en dépit du rôle économique de la capitale, Rosso, par contre, semble la seule des quatre villes étudiées dont l'attraction semble surtout due à son rôle de centre commercial. Boghé, dont on a vu qu'elle connaissait une stagnation économique certaine, joue son rôle de centre social et administratif tandis que Kaédi paraît jouer un véritable rôle de centre régional, les motifs de visite étant à peu près équilibrés entre les achats, les visites aux familles et les démarches administratives. Sélibaby, très enclavé, semble surtout attirer les habitants de sa région en raison de ses services médicaux (hôpital géré par les Chinois).

Les visites d'une rive à l'autre sont naturellement très fréquentes ; les motifs invoqués sont surtout des raisons familiales mais les achats semblent aussi un motif très répandu, malgré l'éventualité des formalités douanières.

De l'inventaire des motivations des visites rendues à la ville, il apparaît clairement que celle-ci ne joue à peu près aucun rôle comme centre de distraction et de récréation, et comme centre culturel, fonctions qu'il serait normal que la ville remplisse vis-à-vis des villages de son environnement ; ce phénomène reflète probablement le niveau très bas du revenu rural qui ne laisse que peu de disponibilités pour des déplacements ayant les loisirs comme objectif.

2 - La ville comme centre de services médicaux

Deux indicateurs ont été retenus pour connaître l'effet polarisateur des villes dans le domaine de la santé : pour les femmes, le lieu de leur dernier accouchement, information qui renseigne sur l'attraction des maternités ; pour l'ensemble des habitants, le lieu où sont soignés ceux qui sont atteints de maladies graves, information qui renseigne sur l'attraction des hôpitaux et dispensaires.

Les résultats de l'étude indiquent que la grande majorité des femmes (environ 90%) accouchent dans leur propre village. Même dans les villages qui sont dans un rayon de moins de 20 km de la ville possédant une maternité, la proportion est aussi de 90% : cela semble prouver une attraction assez faible de la part des maternités urbaines. Parmi les autres lieux où les femmes choisissent d'accoucher, les villages possédant un dispensaire jouent un certain rôle, mais ce sont surtout les capitales, Dakar et Nouakchott, qui attirent un certain nombre de femmes, surtout celles qui vivent dans les zones les plus éloignées ; en deuxième position viennent les villes de Rosso et de Kaédi, qui semblent assez bien jouer dans ce domaine leur rôle de capitales régionales.

En ce qui concerne les personnes considérées comme atteintes de maladies graves, au Sénégal, la moitié d'entre elles environ restent dans leur village, recevant dans leur grande majorité (87%) l'assistance du dispensaire du village ; pour la moitié qui se fait soigner en dehors du village, 91% sont traités soit à l'hôpital, soit au dispensaire d'une agglomération. De ce point de vue, les chefs-lieux d'arrondissement ne jouent qu'un rôle modeste, de même que Saint-Louis qui n'attire que peu de malades au-delà du Département de Podor. Par contre, c'est Dakar qui attire indéniablement le plus de malades, surtout d'ailleurs pour les départements les plus éloignés, Matam et Bakel. Les deux nouveaux hôpitaux, Ourossogui dans le département de Matam, N'Dioum dans celui de Podor, concurrencent largement les vieux hôpitaux des chefs-lieux. Par contre, dans le Département de Bakel, l'hôpital de Bakel est en concurrence avec l'hôpital de Sélibaby en Mauritanie, les deux étant cependant distancés par les hôpitaux de Dakar.

Tableau D IV.3 - Répartition des lieux d'accouchement hors du villageSENEGAL

Département d'origine	DAGANA	PODOR	MATAM	BAKEL
Lieu				
Dakar	21,5	23,5	55	50
Dagana	0	0	0	0
Podor	0	16,5	0	0
N'Dioum	0	7,5	0	0
Matam	0	0	0	0
Ourossogui	0	0	16	0
Bakel	0	0	0	18
Villes et Villages				
divers	78,5	52,5	29	32
Nombre d'accouche- ment	14	203	131	22

MAURITANIE

Département d'origine	TRARZA	BRAKNA	GORGOL	GUIDIMAKHA	ENSEM- BLE
Lieu					
Nouakchott	8,5	33,5	33,5	38,5	18
Rosso	67,5	0	0	0	35,5
Boghé	0	11	0	0	2,5
Kaédi	0	0	41	0	4
Sélibaby	0	0	0	17,5	2,5
Dakar	0	33,5	0	26	14,5
Villes et villages					
divers	24,0	22	25,5	18	23
Nombre d'accouche- ment	208	90	39	57	394

Tableau D IV.4 - Lieu du dernier accouchement
 (en % du nombre des chefs de familles interrogés)

SENEGAL

Département	Lieu	VILLAGE MEME	AUTRE LIEU
Dagana		96	4
Podor		88	12
Matam		90,5	9,5
Bakel		84	16
Total		89,5	10,5

MAURITANIE

Région	Lieu	VILLAGE MEME	AUTRE LIEU	N S P
Trarza		68,5	22,5	9
Brakna		93	7	0
Gorgol		96	4	0
Guidimakha		95	5	0
Total		89	9	2

Pour la Mauritanie, les résultats sont assez différents ; une plus forte proportion (71%) de patients quittent leur village pour se faire soigner, sauf dans la région de Brakna qui est, il est vrai, particulièrement enclavée. Nouakchott n'attire qu'une faible proportion de malade - 5% - tandis que, contrairement aux villes du Sénégal, trois des villes mauritanienes, Rosso, Kaédi et Sélibaby attirent la majorité des malades se faisant soigner hors de leurs villages ; la seule ville ne jouant pas ce rôle est Boghé, probablement en raison de l'insuffisance de ses infrastructures.

Enfin, il faut signaler qu'en ce qui concerne les services médicaux, le phénomène de frontière n'entre pratiquement pas en ligne de compte ; c'est la proximité géographique et la réputation de la qualité des soins qui conditionnent le déplacement des malades.

3 - Les villes comme centres d'éducation⁽¹⁾

Les villes de la vallée jouent un rôle dans le domaine de l'éducation à deux niveaux : celui de l'éducation primaire et celui de l'éducation secondaire. Mais l'importance des villes comme centres d'éducation est évidemment fonction de l'infrastructure scolaire que le Gouvernement a décidé d'y installer ; c'est là un secteur où les décisions gouvernementales ont un rôle décisif.

Education primaire

L'enquête montre que la grande majorité des enfants suivant l'école primaire fréquentent l'école de leur propre village (92% au Sénégal, 87% en Mauritanie). Les causes qui poussent les parents à envoyer leurs enfants à l'école primaire en-dehors de leur village sont l'absence d'école au village ou l'insuffisance du nombre de classes à l'école de leur village. Ainsi, le rôle des centres urbains au niveau de l'école primaire est-il assez faible. Il en va tout différemment au niveau de l'école secondaire.

Education secondaire

La grande majorité des familles n'a ou n'a jamais eu d'enfants à l'école secondaire⁽²⁾ ; au Sénégal comme en Mauritanie, la proportion de familles qui ont eu un enfant au moins dans le cycle secondaire est de 24%. Les résultats de l'enquête montrent que les plus grands centres urbains, qui disposent des plus importantes infrastructures scolaires, sont ceux qui ont un pouvoir d'attraction maximal ; ceci explique l'importance dans ce domaine des deux capitales, Dakar et Nouakchott, et de Saint-Louis.

Sur la rive sénégalaise, Dakar et Saint-Louis sont à peu près égales en force d'attraction. De leur côté, les trois chefs-lieux d'arrondissement - Podor, Dagana, Matam -, qui disposent chacun d'un CEMG, ne voient leur influence ni s'étendre au-delà des limites de leur département, ni dépasser celles de Dakar et de Saint-Louis où sont installés tous les lycées.

Sur la rive mauritanienne, la situation est assez comparable ; Nouakchott y joue un rôle primordial, particulièrement pour les régions qui ne possèdent pas de lycée ; les villes possédant seulement un CEG, comme Boghé et Sélibaby, ne jouent de rôle qu'à l'intérieur de leur circonscription. Les deux autres villes, Kaédi et Rosso, capitales régionales où sont implantées à la fois un lycée et un collège, ont un niveau de polarisation plus élevé, attirant des élèves venus d'autres régions.

(1) cf. monographie sur l'éducation dans le Bassin établie par A. N'Diaye.

(2) 42% des familles en Mauritanie et 30% des familles au Sénégal sont estimées ne pas avoir envoyé d'enfants à l'école primaire ; dans les deux pays, 76% des familles sont estimées ne pas avoir envoyé d'enfants à l'école secondaire.

D'autre part, comme dans le domaine de la santé, la polarisation au niveau scolaire dépasse les frontières nationales ; cela est particulièrement vrai de la région du Guidimakha qui semble envoyer au Sénégal plus d'élèves du secondaire qu'à Sélibaby.

En résumé, il apparaît que les plus grandes villes - les capitales, Saint-Louis, Rosso, Kaédi - ont la plus grande force d'attraction pour le secondaire, les plus petites villes n'exerçant une influence que dans les limites de leur circonscription ; la cause en est, d'une part, la capacité limitée en nombre de places d'élèves, d'autre part dans le type assez restreint d'éducation disponible. Aussi ce réseau de polarisation pourrait-il être modifié par la construction de nouvelles écoles⁽¹⁾.

4 - Le rôle des villes comme centres administratifs

L'enquête montre qu'en général les services administratifs n'attirent qu'un nombre limité de villageois : dans les deux pays, environ 1/3 des familles ont déclaré n'avoir jamais eu à se rendre en ville pour des raisons administratives.

Tableau D IV.5 - L'importance des villes en tant que centres administratifs

SENEGAL

Lieu	:Pourcentage ayant visité :
	:un centre dans l'année
Dagana	49,5
Podor	21
Matam	23,5
Bakel	64
Ensemble	26

MAURITANIE

Lieu	:Pourcentage ayant visité :
	:un centre dans l'année
Rosso	21,5
Boghé	15,5
Kaédi	44
Sélibaby	16
Ensemble	24,5

(1) Pour le Sénégal, le plan de 4 ans pour la région du Fleuve prévoit la création d'une Ecole Normale à Podor et d'un CIMG à Bakel.

Sur la rive sénégalaise, il semble qu'il faille distinguer entre chefs-lieux d'arrondissement et chefs-lieux de département ; les chefs-lieux d'arrondissement semblent bien servir un des objectifs qui a présidé à leur création, à savoir rapprocher l'administration de l'administré ; en effet, l'interview des villageois a montré que c'étaient les chefs-lieux d'arrondissement plus que les chefs-lieux de département qui jouaient le principal rôle polarisateur en ce qui concerne le domaine administratif ; c'est ainsi que le pouvoir d'attraction de Bakel et de Dagana est plus important que celui de Podor et de Matam dans la mesure où les deux premiers, pour diverses raisons, font aussi fonction de chefs-lieux d'arrondissement (en plus de leurs fonctions de chefs-lieux de département).

La situation est quelque peu différente en Mauritanie dans la mesure où toutes les villes, sauf Boghé, sont capitales régionales. Rosso et Kaédi jouent dans le domaine administratif un rôle plus important ; encore que, comme au Sénégal, cette fonction administrative ne semble pas un facteur important dans le pouvoir de polarisation des villes.

5 - Les villes comme centres économiques

L'enquête a analysé différentes fonctions que les villes peuvent remplir dans le domaine économique pour les zones rurales qui les entourent ;

- distribution des biens importés dans la région
- commercialisation de productions agricoles et pastorales
- fourniture de réparations
- fourniture d'emplois.

Les villes comme lieu d'achats

L'étude du commerce villageois révèle que la plupart des liens commerciaux s'établissent avec les capitales nationales et non avec les villes de la vallée. Aussi les villes ne jouent-elles qu'un faible rôle comme intermédiaire dans le flux des produits importés. D'autre part, l'enquête auprès des familles dans les villages montre que la plupart des achats directs de ces familles se font non dans les villes mais dans leurs propres villages ; pour un certain nombre de produits de consommation courante - sucre, riz, huile -, les achats se font presque toujours au village ; au contraire, pour certains produits dont l'achat est plus occasionnel, l'achat se fait le plus souvent ou dans un village voisin ou dans une ville.

L'enquête rétrospective par interviews a tenté de savoir si les réseaux commerciaux, et notamment la place des différentes villes dans ces réseaux, s'étaient modifiés au cours des dernières années. Il apparaît que, sur la plus grande partie de la vallée, ces réseaux sont restés à peu près inchangés sauf dans la partie amont de la moyenne vallée et notamment sur toute la zone Soninké. Sur les deux rives de cette région, on a assisté à l'ouverture de nouvelles boutiques dans de nombreux villages ; dans ce nouveau tissu commercial semblent coexister un réseau de commerçants ouoloff, un réseau de commerçants maures et un réseau, semble-t-il moins dense, de commerçants Soninké. Cette augmentation du nombre de villages possédant des boutiques, qui a rendu moins fréquents les voyages

hors du village pour faire les achats nécessaires, est certainement la conséquence de l'afflux d'argent envoyé par les migrants, afflux qui semble avoir moins profité aux commerçants installés dans les villes qu'à ce nouveau réseau de commerçants récemment installés dans les villages.

Tableau D IV.6 - Lieux des achats hors du village

SENEGAL

Département	DAGANA	PODOR	MATAM	BAKEL	ENSEMBLE
Lieu					
Dagana	30,5				
Richard-Toll	14	12			
Podor					
N'Dioum		6			
Matam			31,5		
Ourossogui			0,5		
Bakel				15	
Dakar		19		35	
Boghé		10			
Autres villages	55,5	53	52	50	

MAURITANIE

Département	TRARZA	BRAKNA	GORGOL	GUIDIMAKHA	ENSEMBLE
Lieu					
Rosso	75,5	2,5			
Boghé	2	18			
Aleg					
Kaédi			57,5		
Sélibaby				16	
Nouakchott	5	9	0,5		
Matam					
Bakel				28	
Podor		3	4,5		
Dagana					
Dakar		5,5		2	
Autres villages	17,5	62	37,5	54	

Les données concernant le Sénégal indiquent que ce sont les villes déjà notées comme ayant les liens les plus étroits avec les commerçants de village, Dagana et Matam, qui ont aussi le plus de liens avec les villageois. Par contre, un certain pourcentage de villages semblent s'approvisionner directement à Dakar, ce taux augmentant assez paradoxalement au fur et à mesure que l'on va vers l'Est, c'est-à-dire qu'on s'éloigne de la capitale, pour atteindre 35% dans la région de Bakel (1). Là encore les capitales régionales, Saint-Louis et Tambacounda, ne jouent aucun rôle.

Dans le cas de la Mauritanie, le rôle économique de Rosso et de Kaédi est beaucoup plus important que celui de leurs contre-parties sénégalaïses ; Boghé et Sélibaby ont des rôles plus modestes. Enfin Nouakchott n'attire pas les consommateurs villageois au-delà du Brakna ; dans l'ensemble, la capitale n'exerce qu'à peine plus d'influence que Dakar.

En fait l'influence des centres urbains comme lieu d'achat dépend beaucoup de la distance entre le centre et le village. Tous les centres attirent une forte proportion des villageois résidant dans un rayon de moins de 50 km, l'influence de certains centres étant toutefois nettement plus forte, au-delà de 50 km pour Matam et Kaédi. Les échanges avec l'autre côté du fleuve sont aussi évidents : dans la zone de Sélibaby, une forte proportion de villageois font leurs achats à Bakel, de même que, dans le département de Podor, Boghé attire les villageois de Démette.

Dans le domaine de la commercialisation des productions locales, on a vu que, pour différentes raisons dont la moindre n'est pas la série d'années de sécheresse et de faibles crues qu'a connue la Vallée depuis 10 ans, les villes ne jouaient plus pratiquement aucun rôle dans la collecte des surplus agricoles. De même, elles ne fonctionnent pas comme pourvoyeuses de crédit pour les zones rurales ; seuls les organismes gouvernementaux tels que la SAED, la SONADER et l'ONCAD ont une action dans ce domaine.

6 - Les villes comme source d'offres d'emploi

C'est un rôle de première importance puisqu'une offre insuffisante d'emplois caractérise la vallée et que l'exode rural marque particulièrement la région du fleuve.

Au Sénégal, on trouve que la migration est un phénomène qui est très général puisque 81% des chefs de famille ont travaillé en-dehors de leur village à un moment donné ou à un autre de leur vie, dont 32% ont travaillé pour l'Etat et 68% dans le secteur privé. Ces taux sont très hauts et confirment qu'il existe un besoin de migrer pour pallier la faiblesse des revenus ruraux.

(1) Ce taux peut être le reflet de l'influence des migrations vers l'extérieur du Sénégal sur les modes de consommation.

Tableau D IV.7 - Relation entre distance et importance des villes comme centre commercial
 (en pourcentage du nombre de villages inclus dans chaque tranche de distance)

SENEGAL

Distance	5 - 10	11 - 20	21 - 50	51 et plus
Lieu				
Dagana	0	76	30	0
Podor	70,5	17,5	0	0
Matam	100	30	37	21
Bakel	100	0	28	0
Ensemble	73,5	46,5	32	7,5"

MAURITANIE

Distance	5 - 10	11 - 20	21 - 50	51 et plus
Lieu				
Rosso	100	100	100	56
Boghé	7,5	100	12,5	0
Kaédi	50	78	41	0
Sélibaby	100	100	3,5	2
Ensemble	45,5	87	22	29,5

Les types de migrations sont aussi frappants que leur importance ; en dehors de Richard-Toll, les centres urbains ne fonctionnent pas en tant que pourvoeure d'emplois, Saint-Louis non plus ; les deux principales destinations de migration sont Dakar et la France.

En Mauritanie, la migration a touché une proportion un peu plus faible de chefs de famille qu'au Sénégal : 54%. Les types de migration sont proches de ceux du Sénégal, sauf en ce qui concerne Rosso qui semble avoir attiré une certaine proportion de migrants ; toutefois son influence ne semble pas dépasser sa propre région. Nouakchott, Nouadhibou et les cités minières attirent depuis ces toutes dernières années une proportion croissante de migrants.

7 - Autres facteurs influençant les rapports villes-campagnes

L'analyse qui vient d'être faite a révélé l'importance toute relative des liens d'ordre économique entre les villes de la Vallée et leur environnement rural. Les formes de relations impliquent plus de motivations sociales que de motivations proprement économiques. En même temps, l'étude a mis en évidence la prépondérance des capitales nationales, Dakar et Nouakchott, qui attirent une forte proportion des familles en dépit de la distance. Cela est particulièrement vrai de Dakar qui doit son influence à sa très forte population (dont une forte proportion d'originaires de la Vallée) et à la variété des biens et services que l'on y trouve.

Les différences entre les villes que l'enquête a révélées, reflètent les différentes aptitudes de ces villes qu'a mis en lumière l'étude sur les entrepreneurs : Rosso et Kaédi en Mauritanie, Dagana, Matam et à un moindre degré Bakel au Sénégal apparaissent comme ayant une assez forte influence sur leur hinterland. Mais les données ont montré aussi que l'influence des villes décroît fortement avec la distance. Cependant, assez paradoxalement, ce sont les villes qui sont les plus isolées, Matam, Bakel, Sélibaby qui semblent les moins affectées par cette tendance ; leur relatif isolement accroît leur importance. Mais il y a aussi un problème de transport, notamment pendant l'hivernage et la crue, période pendant laquelle de nombreux villages sont isolés (22% en Mauritanie, 14% au Sénégal).

Etude des marchés locaux

Une enquête sur les différents marchés urbains du Sénégal a été réalisée (1).

En termes de nombre de vendeurs sur le marché, Matam apparaît comme le marché le plus important, suivi par Richard-Toll, Bakel et Dagana. Podor, Ourossogui et N'Dioum ont des nombres de vendeurs beaucoup plus faibles. Ces effectifs correspondent d'ailleurs à l'importance relative des villes, à l'exception de Bakel dont l'importance provient peut-être du commerce frontalier.

(1) Trois passages ont été effectués pendant les différentes saisons de l'année.

Tableau D IV.8 - Importance des marchés : nombre et origine des vendeurs

	: Nombre de vendeurs	: Nombre de ven- deurs étrangers :	: % vendeurs étrangers
: Richard-Toll	: 630	: 105	: 17
: Dagana	: 556(**)	: 142	: 26
: Podor	: 398	: 166	: 42
: N'Dioum	: 261	: 71	: 27
: Matam	: 724	: 236	: 33
: Oürossogui	: 400	: 139	: 35
: Bakel	: 577(***)	: 217	: 38

N.B. : (*) Le nombre total de vendeurs à DAGANA pour la première enquête est basé sur les chiffres de la commune, et donc est sous-estimé.

(**) Le nombre total de vendeurs à BAKEL pour la dernière enquête est estimé en prenant la moyenne des deux premières enquêtes. Il est probable que le nombre de vendeurs est sous-estimé.

Tableau D IV.9 - La polarisation des vendeurs par les marchés - par distance

D.124

Distance	Effectifs	0 < 5	5 < 10	10 < 15	15 < 20	20 < 25	25 < 30	30 < 35	35 < 40	40 < 45	45 < 50	et plus	Inconnus
Villes	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Richard-Toll	105	32,5	5,5	1	44	1	1	1	1	1	8,5	8,5	"
Dagana	142	37	32	10	1,5	0,5	2	5,5	1	1	3,5	8	"
Pôder	166	27	45	2	1	2,5	2	1	1	1	8,5	12	"
N'Dioum	71	25,5	10	28	7	3	1,5	5	4,5	5	1,5	3	16
Ourossogol	139	10	52,5	10,5	4,5	4,5	1	0,5	0,5	0,5	4,5	4,5	12,5
Matam	236	45	26,5	7,5	4,5	1	0,5	0,5	1	5,5	8	"	"
Bakel	153	13,5	32,5	0,5	0,5	2	3	2,5	4,5	2,5	1,5	34,5	2,5

Tableau D IV.10 - Pourcentages des vendeurs selon les produits

Marchés	Produits :								Effectifs des Vendeurs	
	Lait	Riz	Poisson	Poisson sec	Patates	Ara- chides	Tomates	Mil Sorgho		
Richard Toll	8,5	2	42	1		4,5	10,5		4	105
Dagana	37,5	1	11,5			2	8,5	3	8,5	142
Podor	25,5	25,5	8,5		11	7	6		4	166
N'Dioum	35	3	7	7	4	1,5	3	3	4	71
Matam	21	2,5	4		20	1	6,5	7	10	227
Ourossogui	19	1	19		8,0	1	9,5	6,5	20	125
Bakel	22	2	4,5		14	16,5	5	6	0,5	152

Les tableaux donnent pour chaque marché le nombre de vendeurs selon qu'ils sont résidents de la ville ou viennent de l'extérieur, ce dernier nombre étant un indicateur de la polarisation du marché de la ville. Richard-Toll et Bakel apparaissent comme les marchés les plus importants puisque ce sont les deux villes pour lesquelles la proportion des vendeurs venant de zones éloignées est la plus élevée. Bakel paraît particulièrement intéressant puisque 1/3 des vendeurs vient de plus de 50 km ; ce sont souvent des vendeurs venant du Mali avec des chargements de kola, mangues, bananes, patates douces qui restent plusieurs jours à Bakel et retournent au Mali avec des marchandises achetées au Sénégal et qu'ils vont revendre là-bas.

Les vendeurs allant vendre sur l'autre rive du fleuve sont assez nombreux dans la Moyenne Vallée.

Gamme de produits vendus

Les marchés représentent un certain brassage de la population ; de ce point de vue, celui de Bakel est le plus diversifié en raison des apports du Mali et de la Mauritanie ; mais dans presque tous les marchés, ce sont les femmes Peul qui viennent de l'extérieur de la ville pour vendre les laits frais et caillé et le beurre. Il faut noter aussi l'importance du poisson vendu par les femmes de pêcheurs ou les commerçants qui apportent le poisson de Saint-Louis par la route, de même que l'importance des légumes souvent cultivés par les femmes sur les fallo : niébé, tomate, maïs, béréf.

D. IV.2 - LE HAUT BASSIN

Afin de reconnaître le rôle polarisateur de chacune des villes du Haut Bassin un décompte a été fait auprès d'un échantillon de familles afin de savoir quels centres ils fréquentaient le plus souvent.

Tableau D IV.11 - Les centres visités le plus souvent
(en pourcentage du nombre de personnes questionnées)

Département:	Yéli-	Kénié-			Diamou	Ensemble
Centres visités	Kayes	mané	ba	Nioro	Mahina	
Bamako	0	10,00	12,50	5	0	10,5
Kayes	82	10,00	0	3	7,5	31,5
Kéniéba	0	-	62,50	0	0	0
Nioro	0	100	0	0	0	0
Yélimané	0	0	0	0	69	0
Mahina	0	0	0	0	50	58
Diamou	0	0	0	0	0	0
Ambidébi	22	0	0	0	0	0
NSP	0	7,54	0	2	0	0
Aucun lieu	9,0	30,00	0	7	7	5
						25,0

Capitale de la 1ère région du Mali, Kayes joue effectivement le rôle de principal centre polarisateur de la région, le second à jouer ce rôle étant la capitale elle-même : Bamako. La seule exception semblant être Kéniéba, polarisée principalement par Bamako.

Les raisons des visites aux centres sont diverses. Mais comme au Sénégal et en Mauritanie elles soulignent l'importance des liens familiaux. Les ruraux rendent des visites aux parents et aux amis en ville surtout à l'occasion des cérémonies de famille : la distance ne semble pas constituer un facteur de dissuasion à ces visites.

Il apparaît que, le travail ne constitue dans aucun cas un motif des relations entre les ruraux et la ville. L'étude de l'émigration montre par ailleurs la proportion des ruraux du Haut Bassin à s'orienter hors du Mali pour le travail. Les villes du Haut Sénégal n'ont qu'une faible capacité à créer des emplois.

Les visites se font plus rarement à l'occasion d'achats effectués par les ruraux dans les villes. Ces derniers ne vendent rien en ville. Les déplacements se font aussi à l'occasion d'affaires administratives et des raisons de santé.

Tableau D IV.12 - Raisons citées le plus souvent comme motif de visite aux centres les plus importants

RAISONS	MALI
. visite aux parents	27
. visite à cause de décès/mariage	18
. travail	-
. raisons médicales	4
. visites aux amis	18
. achats	4
. affaires administratives	2
. autres raisons	27

Bien que le niveau d'équipement sanitaire des villages soit faible l'évacuation des malades sur les centres est rendue quasiment impossible par l'état des routes et l'absence de moyens de transport à partir de ces centres. Sur le plan sanitaire, Bamako non plus ne semble jouer à peu près aucun rôle à cause de son éloignement. Dans cette région la médecine traditionnelle joue le plus grand rôle. Les maternités et dispensaires implantés dans chaque ville sont faiblement équipés et parfois insuffisamment dotés de médicament. Les accouchements ont lieu dans le village même pour plus de 90% et même 100% pour la sous zone de Kéniéba en raison de son enclavement presque total.

Tableau V IV.13 - Lieu du dernier accouchement

Régions	Même village	Autre lieu
Kayes	92,0	7,8
Kéniéba	100	0,0
Diamou	87,5	12,5
Nioro	87,5	12,5
Yélimané	94,0	6,0
Mahina	92,0	8,0
Ensemble	91,0	9,0

Chaque centre urbain est doté d'une école fondamentale et primaire assez peu fréquentée par les ruraux. La région n'est équipée que d'un lycée, implanté à Kayes constituant ainsi le seul centre de scolarisation supérieure de la région. Bien que l'effort de construction de l'Etat Malien dans le domaine social soit important depuis l'accession à l'indépendance, le taux d'équipement scolaire ne s'améliore que lentement d'année en année comparativement à l'importance de la croissance de la population scolarisable. Le rapport spécial, sur la situation scolaire du Bassin du Fleuve, montre la progression très faible des effectifs d'élèves, au prix d'un surnombre d'élèves par classe, qui n'est probablement pas sans conséquence sur la qualité de l'enseignement. Pour les élèves, les chances d'accès à une scolarisation plus poussée se trouvent limitées par les infrastructures scolaires actuelles.

Les villes du Haut Bassin tirent une partie de leur importance de leurs fonctions administratives. Le nombre de services le plus important se trouve à Kayes ; les services ont des ramifications secondaires dans les principaux chefs-lieux de cercle. Ceux-ci ont une capacité d'action en milieu rural assez restreinte. Les zones situées le long de la voie ferrée sont les cibles privilégiées des services d'encadrement (ZER/BDPA, OVSTM, OACV etc.). Jusqu'en 1967, l'action de l'Etat s'était limitée à la seule culture industrielle de la région : l'arachide. Les cultures vivrières retiennent depuis quelques années l'attention des autorités. Les villes qui ne sont pas accessibles par la route, ne bénéficient pas de l'encadrement de l'Etat et leur participation à l'économie de la région reste par conséquent faible. Le développement des cultures de rente est en définitive conditionné par les problèmes de transport lesquels pèsent d'un poids déterminant dans le prix d'achat au producteur. Il ressort de l'étude, que les villages éloignés d'un axe routier et de la voie ferrée vivent dans une économie d'autarcie. Les revenus monétaires sont surtout constitués par les flux de capitaux qu'envoient les expatriés. Ce sont ces flux qui servent à acheter des produits d'importation lors des déplacements dans les villes. Les sociétés d'Etat (SOMIEX, SEPOM, OPAM, etc.) voient aussi leur champ d'action limité par l'état des routes secondaires dans la redistribution des produits manufacturés et la collecte des produits locaux.

Tableau D IV.14 - L'importance des villes en tant que Centres Administratifs

Lieu	Pourcentage qui ont visité :		
	: le chef-lieu de cercle dans :		
	: l'année		
Kayes	:	8	:
Yélimané	:	17,5	:
Nioro	:	15,5	:
Mahina	:	1	:
Diamou	:	5	:
Kéniéba	:	4,5	:
:	:	:	:

Au total, pour chaque domaine qu'on aborde dans l'analyse économique du Haut Bassin, on se heurte au problème d'enclavement. Non seulement, la 1ère région du Mali est dans sa presque totalité (sauf la zone de Kita) enclavée par rapport au reste du pays, comme d'ailleurs par rapport au Sénégal, mais chaque sous-région est elle-même enclavée par rapport à Kayes la capitale régionale. Aussi, si celle-ci joue effectivement ce rôle, celui-ci est-il très limité par l'insuffisance, en fait la quasi absence d'infrastructure routière.

CONCLUSION

Les petites villes du Bassin du Fleuve Sénégal doivent leur importance première à leurs fonctions de centres administratifs et commerciaux pendant la période d'expansion coloniale. Le commerce était alors basé sur la production agricole et sur la collecte de la gomme arabique. L'économie de la Vallée a beaucoup changé depuis cette époque : l'ancien système commercial n'existe plus, et le rôle de l'administration a évolué considérablement avec et depuis les Indépendances.

Néanmoins, les villes tiennent encore leur importance de leurs rôles dans l'administration et le commerce, bien que la nature de ces rôles se soit modifiée : le problème pour ces villes étant que ni leur rôle administratif ni leur rôle commercial ne soient suffisamment importants pour stimuler un véritable développement urbain.

Parmi tous les facteurs qui ont contribué à cette situation, le plus important est peut-être l'absence de développement agricole qui a maintenu très bas le niveau des revenus et encouragé l'émigration à grande échelle. L'absence de développement agricole a limité l'expansion d'un marché potentiel, pénalisant le commerce et empêchant l'émergence d'autres activités dans les secteurs secondaires et tertiaires.

Cela ne revient pas à dire qu'il n'y a pas eu de changements dans les centres urbains de la Vallée : certes il y en a eu, mais de peu de portée et suivant une évolution incertaine.

Croissance et développement des centres urbains

La croissance démographique a certainement marqué la presque totalité des villes, croissance qui dépasse celle des zones rurales avoisinantes. Dans quelques cas, la croissance a été spectaculaire : Richard-Toll a plus que quintuplé en vingt ans ; Rosso, Kaédi, Sélibaby a sérieusement diminué dans les toutes dernières années. Kayes, Dagana, Matam, Bakel ont aussi connu une croissance sensiblement plus forte que celle des zones rurales alentour.

Seules Boghé et Podor ont stagné d'un point de vue démographique, c'est-à-dire qu'elles ont vu leur population augmenter au taux de croissance naturel de leurs nations respectives ; cette relative stagnation reflète aussi une certaine stagnation économique.

Cependant, cette croissance démographique, même lorsqu'elle est forte, n'est pas aussi significative qu'on pourrait le penser en première analyse. D'une part, il faut la comparer aux taux de croissance des autres villes : en Mauritanie, aussi bien Nouakchott que les villes situées dans la région immédiatement au Nord de la Vallée ont cru avec des taux beaucoup plus élevés, de même qu'au Sénégal, Dakar et un certain nombre d'autres villes. D'autre part, il apparaît aussi clairement que croissance de population ne signifie pas en soi développement. En effet il faut se demander si la croissance de la population correspond à une croissance réelle des activités économiques et des emplois, ou si c'est

simplement le résultat d'un niveau plus élevé d'immigration causé principalement par des facteurs défavorables dans les zones rurales environnantes.

Le seul exemple vraiment net d'une croissance rapide, aussi bien sur le plan démographique que sur le plan économique, est Richard-Toll où l'installation de la CSS a été à l'origine de l'émergence d'un véritable "pôle de croissance", bien qu'il y ait des indices qu'une immigration trop massive dans le secteur des services ait entraîné très vite une saturation, des entrepreneurs trop nombreux essayant de vivre sur les revenus trop limités de la population.

En terme de biens et de services disponibles, Richard-Toll, Dagana, Matam, Rosso, Kaédi, suivis par Bakel et Sélibaby sont les centres les plus importants : ils ont connu au cours des dernières années aussi bien une certaine croissance démographique qu'une augmentation du nombre de leurs entrepreneurs. A part Richard-Toll, tous ces centres doivent l'essentiel de leur importance aux services administratifs et au commerce.

Importance des capitales nationales

A l'occasion de diverses analyses au cours de cette enquête, le rôle prépondérant des capitales, Dakar et Nouakchott, et la relative insignifiance de Saint-Louis sont apparus à de nombreuses reprises.

Dakar, et à un degré légèrement moindre Nouakchott, dominent fortement toutes les autres villes, ce qui d'une certaine façon semble empêcher l'émergence de véritables pôles de développement dans la Vallée.

En effet, tout se passe comme si, dans presque tous les domaines, Dakar et Nouakchott "courtcirculaient" les autres villes. Leur rôle comme pourvoyeuses de services est très clair ; que ce soit au niveau de la santé (les capitales ont les meilleurs et les plus grands hôpitaux), ou au niveau de l'industrie, Dakar est aussi le plus grand centre industriel. Mais le rôle le plus important des capitales par rapport aux villes de la Vallée est leur place dans les réseaux commerciaux. Les deux capitales sont les centres du commerce de gros ; aucune autre ville ne sert de relais et, dans une large mesure, la plupart des transactions commerciales se font directement entre la capitale et les villes ou les villages. Le résultat en est que le système commercial ressemble plus à une roue avec comme centre la capitale, qu'à une toile d'araignée où les diverses villes formeraient les intersections. Ce système fait que les villes ne sont pas économiquement intégrées : peu de liens existent entre les entreprises, chacune étant plutôt reliée à la capitale.

Sous de nombreux aspects, en dehors des bâtiments qui forment l'infrastructure administrative, les villes de la Vallée ressemblent encore à de gros villages. D'ailleurs, dans chaque ville (à l'exception de Rosso) l'agriculture, l'élevage et la pêche jouent encore un rôle prédominant. En dehors de ces secteurs où travaille la majorité de la population, le plus important est le tertiaire composé principalement de l'administration

et du commerce. Le fait que l'administration soit le plus gros employeur montre bien la faiblesse de ces économies urbaines. Et si l'on considère la taille de la demande, le très grand nombre de commerçants suggère que certains sont probablement en surnombre, beaucoup d'entre eux ne tirant que de très faibles bénéfices de leur commerce.

L'étude des entrepreneurs a montré le niveau généralement bas de l'échelle à laquelle travaillent les entreprises, à l'exception de quelques firmes étrangères ou étatiques. Peu d'entrepreneurs ont accès à des capitaux importants pour étendre leurs activités, peu d'entreprises disposent d'une comptabilité moderne. Les inter-relations entre les firmes sont peu fréquentes en dehors des plus grands centres. Enfin l'enquête a montré que les castes traditionnelles jouaient encore un certain rôle dans la détermination de l'activité économique, mais que l'appartenance à une caste n'empêchait personne de prendre une profession non artisanale quelconque.

Relations ville-campagne

L'enquête auprès des villages, en mettant en évidence l'importance des relations sociales entre villages et entre villes et villages, a confirmé la faiblesse des économies urbaines. Les villes ne servent de centres d'achat et d'approvisionnement que pour les villages qui leur sont proches ; elles offrent peu de possibilités d'emploi pour les villageois qui sont obligés d'émigrer vers les capitales ou vers l'étranger.

La distance a une grande influence sur les rapports ville-campagne, mais de nombreux autres facteurs jouent aussi leur rôle : le type de route est également important, car pour les villages situés loin de la grande route, les coûts de transport sont élevés, les transports peuvent même être impossibles pendant la saison des pluies et de la crue.

Alors qu'une grande distance entre la ville et la capitale handicape la ville en gênant l'approvisionnement, en faisant monter les prix, en étant à l'origine de rupture de stocks, cette distance peut cependant favoriser la ville en lui donnant plus d'autonomie, les villageois de la région n'ayant pas d'autre alternative que d'aller vers cette ville.

En outre, l'enquête auprès des familles dans les villages et celle auprès des marchés urbains ont montré que les relations de part et d'autre du fleuve étaient très importantes : elles incluent à la fois des rapports entre villages qui semblent avoir le plus souvent des motivations sociales, et des visites aux villes situées sur l'autre rive, faites pour une grande diversité de raisons y compris achats et ventes de produits, et utilisation des services publics (poste, dispensaire, etc).

Facteurs de développement des villes

Les transports -

Les transports ont joué un rôle primordial dans le développement des villes de la Vallée. La création récente d'un réseau de routes goudronnées a stimulé la croissance de Rosso, et contribué à celle des centres

situés au Sénégal sur la route dite "du diéri". Le contraste avec la ville de Podor qui est restée totalement enclavée jusqu'en 1979 est frappant.

Les villes ne disposant pas d'accès par route goudronnée connaissent les inconvénients que l'on a décrits. Il faut cependant noter que l'amélioration des routes ne stimule pas nécessairement le rôle des villes, car elle peut au contraire faciliter les rapports, courtcirculant la ville, avec la capitale nationale. Ceci explique en partie le déclin de Saint-Louis ; Ourossogui, qui a le même accès à Dakar que Matam, a des relations commerciales plus denses avec la capitale qu'avec Matam dont elle n'est distante que de 10 km.

De même que Podor a été assez touchée par la construction de la route du diéri, Rosso a été affectée par la construction de la nouvelle route de Kiffa qui permet aux autres villes mauritanienes de la vallée d'avoir un accès direct à Nouakchott, sans passer par Rosso.

Il est clair que le Bassin du Fleuve Sénégal ne dispose toujours pas d'un système routier qui lui soit propre. Toutes les bonnes routes actuelles font partie des systèmes nationaux menant aux capitales, et stimulent les liaisons à longue distance au détriment des liaisons locales.

Les infrastructures gouvernementales

Bien que les installations réalisées par l'Etat telles que, hôpitaux, écoles, postes, etc. semblent avoir un impact favorable, il n'y a pas d'exemple dans la vallée où cet effet ait été fort. Sélibaby a bénéficié d'une certaine façon de la promotion de son statut administratif et des nouveaux services créés, mais un stimulant beaucoup plus fort pour la ville a été l'ouverture de la route Nouakchott-Kiffa.

Au Sénégal, la construction de deux hôpitaux modernes à Ndioum et à Ourossogui, l'installation d'une base militaire à Podor ont certes des conséquences favorables mais, au cours de ces dernières années, c'est la situation respective de ces villes par rapport au réseau routier qui explique leur croissance, plus que la construction d'un hôpital ou d'une base.

En fait, ce sont les investissements dans l'agriculture qui ont eu le plus d'impact ; on y reviendra plus loin.

Développement Industriel

La seule véritable unité industrielle est la CSS à Richard-Toll. Ce centre (ainsi que Dagana à un moindre degré) a connu une croissance spectaculaire tant en terme de population qu'en termes d'activités économiques. Cependant l'impact de la nouvelle implantation a été limitée dans la mesure où cette unité fonctionne en quasi-autarcie. D'autre part, la forme de croissance qu'a connue Richard-Toll soulève un certain nombre de questions quant au profit que la zone a pu en tirer.

La CSS est une agro-industrie ; les champs de canne à sucre fournissant la matière première du processus de production, qui comprend la fourniture de sucre et de certains sous-produits : c'est ainsi que l'échelle des opérations a permis à la compagnie de mettre en place une branche capable de fabriquer des tuyaux en matière plastique, entreprise qui trouvera des débouchés naturels avec le développement de l'irrigation dans la vallée.

L'accroissement de la population à Richard-Toll a stimulé la création d'une foule d'activités de service : boutiques, tailleur, restaurants, mécaniciens, cette croissance se faisant à un taux probablement plus rapide qu'il n'aurait fallu, la plupart de ces entreprises ne pouvant travailler qu'à une très faible échelle.

En même temps, cette croissance se faisait sous une structure dualiste, reflétant des réalités d'ordre sociologique et économique. Dans le secteur économique, le faible nombre d'entreprises capable de profiter vraiment de l'expansion comprend des entreprises étrangères, les plus grandes boutiques étant celles qui importent de la nourriture pour le personnel expatrié de la CSS (1). En contraste avec ces quelques entreprises prospères, il y a la masse de petits commerces opérant à peine au-dessus du niveau de la subsistance. Cette structure dualiste de croissance se retrouve au plan social dans l'espèce de ségrégation où vit le personnel de la CSS par rapport à l'environnement sénégalais.

Afin d'avoir un impact important sur les économies urbaines, les industries devront être des unités de type "travail-intensif" afin d'engendrer le maximum d'emplois ; leur impact, d'autre part, sera d'autant plus grand qu'elles seront en relations avec d'autres entreprises du même secteur ou d'autres secteurs de l'économie. La liaison avec l'agriculture et l'élevage sont évidemment à rechercher.

Le développement de l'agriculture

La sécheresse a sinistré la zone sahélienne depuis une dizaine d'années, et elle a certainement eu un fort impact sur les villes de la vallée. Les commerçants font la remarque que les ventes diminuent rapidement quand les revenus ruraux baissent. On a fait souvent l'hypothèse que la population urbaine a augmenté, en conséquence de la sécheresse, particulièrement en Mauritanie, les populations d'éleveurs ayant été plus touchées que les populations d'agriculteurs. Effectivement pour ce pays, les recensements ont montré un gonflement des effectifs à une certaine période, accroissement qui s'est réduit ensuite. Il n'y a pas d'indice que le même phénomène se soit produit au Sénégal, la sécheresse n'ayant eu surtout que des effets économiques défavorables. A cet égard, seul le développement des superficies en culture irriguée, se substituant aux formes traditionnelles d'agriculture, peut écarter les menaces de la sécheresse.

(1) Un phénomène analogue s'est produit à Kaédi, où un "supermarché" vient de s'ouvrir, dont les principaux clients sont les techniciens travaillant pour les périmètres irrigués.

Autres problèmes concernant les petites villes

En plus des facteurs déjà mentionnés, il faut noter brièvement quelques autres facteurs qui semblent poser des problèmes aux petites villes.

Absence d'infrastructure

L'étude a montré le faible niveau des infrastructures. Les conséquences en sont nombreuses, notamment par le fait que ces villes n'attirent pas les gens des grandes villes : c'est le cas notamment d'originaires de ces villes qui pourraient y revenir pour s'y retirer mais qui sont habitués à certains services, par exemple l'eau courante et l'électricité 24 heures sur 24.

Le manque d'infrastructures décourage aussi la croissance industrielle, puisque des firmes ne peuvent se suffire d'une infrastructure minimale. Seules des firmes telles que la CSS, qui travaillent à très grande échelle, peuvent se permettre d'installer leur propre infrastructure.

Contraintes physiques

En raison de la configuration des rives du Fleuve, plusieurs des villes de la Vallée voient leur expansion, soit gênée, soit même empêchée par des contraintes physiques telles que le manque de terres non inondables en cas de crue : Richard-Toll, Matam, Podor, ont des problèmes de ce type.

L'extension de Podor et de Matam est limitée par leurs digues protectrices, et tout projet d'extension se heurte au coût très élevé des endiguements et aux projets d'aménagement hydroagricole de la SAED. Richard-Toll a un problème analogue : l'extension se fait le long de la route ou à Dagana. De son côté, l'extension de Sélibaby est limitée par l'emplacement actuel de l'aéroport ; cette ville connaît en outre saisonnièrement un manque d'eau, comme Dagana.

Dans l'ensemble, si ces contraintes physiques ne sont pas parmi les plus graves, elles s'ajoutent aux autres problèmes, pour gêner le développement des villes.

Manque de motivations et d'aides de l'Etat

L'enquête a montré qu'il existait un manque évident d'incitations à la décentralisation des industries. Si le Sénégal a un programme de décentralisation basé sur l'allègement de certains impôts, ces incitations n'apparaissent pas assez fortes, compte tenu du manque d'infrastructures dans la Vallée. Même Saint-Louis n'a pas réussi à attirer des industries.

Il apparaît clairement que les incitations qui sont supposées exister pour aider les petites et moyennes entreprises exigent un investissement minimal trop élevé (5 millions F CFA) pour que les entrepreneurs puisse en tirer avantage. D'ailleurs, ceux-ci ont souvent besoin d'une aide technique aussi bien que financière. Au Sénégal, la SONEPI a été créée dans cette perspective mais jusqu'ici aucune entreprise du fleuve n'a pu bénéficier d'une telle assistance (1).

Lorsque des investissements élevés ont été faits, il s'est agi soit de puissants groupes privés (CSS), soit de l'Etat comme à Dagana et Kaédi.

Politique de commercialisation

Depuis l'indépendance, les changements dans les politiques de commercialisation ont eu un impact sur les villes sénégalaises de la Vallée. L'interdiction d'achat de céréales par les commerçants, si elle se justifie parfaitement sur le plan national, a eu des effets tout à fait négatifs sur le niveau de l'activité commerciale, cela d'autant plus que, comme on l'a vu en-dehors du secteur public, c'est le commerce qui joue le plus grand rôle.

Naturellement, le revenu des commerçants en a été affecté. Cependant, les conséquences de cette politique n'ont pas été aussi grandes qu'on aurait pu le penser pour deux raisons : en premier lieu, les commerçants ont continué à acheter et à vendre du mil et du sorgho au niveau local, de façon illégale, il est vrai. En second lieu, la sécheresse persistante a tellement affecté les niveaux de production que, indépendamment de la politique de commercialisation, le commerce des céréales s'est pratiquement arrêté.

Des potentialités de commercialisation existent au niveau des villes pour les productions de l'agriculture irriguée. - riz, tomate etc. - sur les deux rives du fleuve. L'expérience montre que toute politique trop coercitive de commercialisation entraîne la création d'un système parallèle et illégal.

Influence des frontières

L'enquête sur les entrepreneurs aussi bien que sur les rapports ville-campagne ont indiqué la densité des rapports entre les deux rives du fleuve. Elles ont révélé combien sont nombreux les Maures commerçants au Sénégal, aussi bien que les Maliens venant à Bakel. De même, les Sénégalais sont nombreux à travailler en Mauritanie, dans une grande diversité de professions.

(1) La SONEPI étudie actuellement la création d'une boulangerie à NDioum.

Les Gouvernements impliqués ont fait de grands efforts pour empêcher l'exportation des biens vivriers essentiels - céréales, bétails - afin de réserver à leurs propres citoyens un approvisionnement suffisant en ces denrées. La mise en place de postes de douane a été réalisée tout le long de la Vallée.

Ces différents facteurs, joints à la création de la monnaie mauritanienne en 1973, ont fortement affecté l'économie des villes où le rôle du commerce Nord-Sud était très important. Différents règlements pris par la Mauritanie pour réduire la dépendance de son approvisionnement par rapport au Sénégal, et ainsi promouvoir le port et la ville de Nouakchott, ont encore accentué le phénomène.

La création d'une frontière a coupé les villes d'une certaine partie de leur environnement social et économique. Il est clair cependant que, dans de nombreux domaines, une certaine pesanteur historique et sociologique joue en faveur de l'unité profonde qui rassemble les deux rives. Au moins jusqu'à un certain degré, les lois ont été tournées, des courants commerciaux "illégaux" se sont reconstitués par dessus le fleuve, correspondant aux intérêts véritables des populations riveraines.

De ce point de vue, l'impact réel sur les villes du phénomène de frontière et des législations qui lui sont liées est bien difficile à saisir.

Politique et petites villes

La politique joue un rôle important dans la vallée, rôle qui ne semble pas avoir toujours des effets favorables. Il existe un système de clans politiques fondés plus sur des liens de filiation, de clientèle ou de dépendance que sur des supports idéologiques, qui aboutit pratiquement dans toutes les régions à ce qu'un groupe ou un parti soit en forte opposition avec un autre groupe ou parti.

Ce système peut avoir des conséquences au niveau économique : chaque clan a ses commerçants attitrés ; d'autre part, sur le plan du gouvernement local, les conflits sont fréquents sur le budget, les projets de développement, la nomination d'employés et techniciens. Il semble que ce soit ce type de conflit politique qui ait retardé jusqu'en 1980 l'élection de Richard-Toll en commune en dépit de son importance, et qui ait empêché la constitution d'une plus vaste commune formée de Matam et de Ourossogui.

Le secteur public

En dehors des domaines de la santé, de l'enseignement et de la poste, l'impact direct des différents services du secteur public est limité. Nombreux sont d'ailleurs ceux qui sont handicapés par l'insuffisance de leurs attributions budgétaires, les problèmes de véhicules et de maintenance.

D'autre part, l'étude du fonctionnement des communes au Sénegal⁽¹⁾ a montré qu'à leur niveau le rôle qu'elles pouvaient jouer était limité à de petits projets (amélioration des petites infrastructures) sans moyens de financement supplémentaires, moyens que seule la participation de l'Etat peut leur procurer.

Planification pour le développement urbain

Pour le moment, dans aucun des pays du Bassin il ne semble y avoir de plan pour le développement des centres urbains. Si le Sénegal a un service créé dans ce but - l'Aménagement du Territoire - aucune planification à ce niveau ne semble jusqu'ici projetée. Des recommandations pour le développement de chaque ville sont indiquées dans les plans de développement et les plans d'autres organismes comme la SAED. L'absence de planification globale entraîne des tâtonnements et des incertitudes quand il s'agit de mettre en place de nouveaux projets ou de nouvelles infrastructures.

L'effort de planification est aussi gêné par le manque d'information ; problème qui se pose au niveau local comme au niveau national où le stockage de l'information se fait de façon très irrégulière.

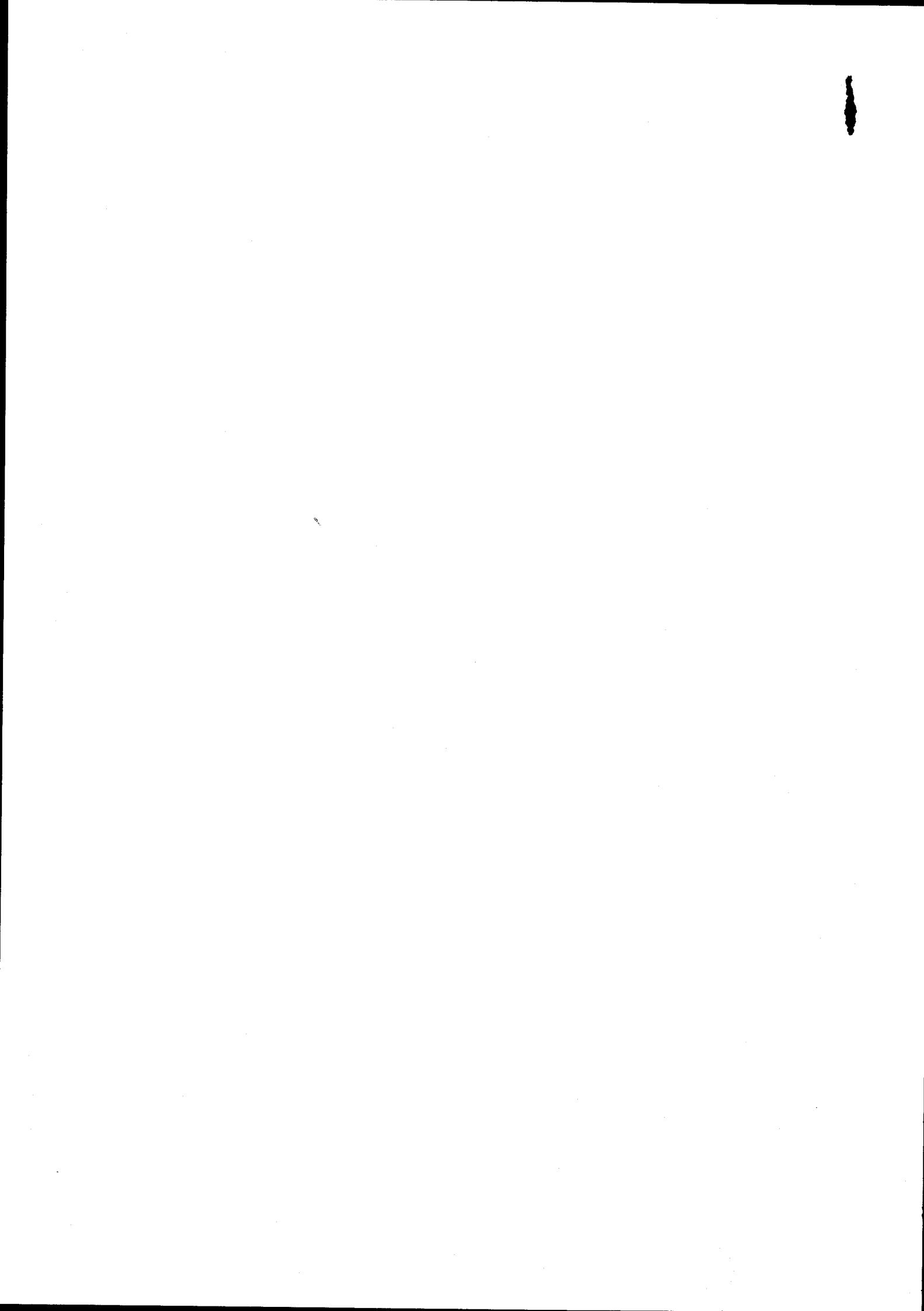
Les problèmes des villes sont difficiles et, dans les conditions actuelles, elles ne se développent pas sans la participation des Etats qui seuls disposent des ressources financières et qui ont le pouvoirs de décision. Le principal point à ne pas perdre de vue est que le Bassin doit former un ensemble intégré ; aussi le développement du Bassin demande-t-il une vision d'ensemble qui dépasse le simple niveau des villes prises isolément et des zones rurales, et qui doit prendre en considération les inter-relations existant ou devant émerger entre les différentes zones, et entre les différents secteurs de l'économie. C'est seulement si l'on adopte une telle approche globale que les villes pourront être amenées à jouer un rôle majeur dans le développement du Bassin.

(1) Au Sénegal, la création des "communautés rurales" en accord avec la nouvelle réforme administrative, va certainement aider à rationaliser les choix et décisions au niveau du village, mais elle n'aura pas d'influence sur les villes.



PARTIE F

INTERPRETATION DES RESULTATS DANS LES AUTRES DOMAINES



P A R T I E F

Table des matières

- Chapitre F I**

 - Le processus de polarisation des activités secondaires et tertiaires et la croissance urbaine dans le Bassin du Fleuve Sénégal

1

 - La situation actuelle : une croissance urbaine sans polarisation des activités économiques

2

 - Le programme d'infrastructure régionale et la polarisation des activités secondaires et tertiaires du Bassin

3

 - Conclusion : la nécessité d'un plan concerté d'aménagement du Territoire

Chapitre F II

 - Le développement des transports, et de l'infrastructure routière en particulier

1

 - Bref rappel historique et perspectives d'avenir

2

 - Le réseau routier actuel

3

 - Quelques considérations sur le réseau routier actuel

4

 - Recommandations

Chapitre F III

 - Le développement des villes - l'habitat

FIII.1

 - Le développement des villes

1

 - L'importance de l'urbanisme

2

 - L'évolution des villes et bourgades du Bassin

3

 - L'habitat urbain

Annexe

 - Le plan d'urbanisme de BOGHE

FIII.2

 - L'habitat rural

1

 - Le point de la situation actuelle

2

 - L'introduction de la culture irriguée et les mutations économiques et de terroirs.



CHAPITRE F I

LE PROCESSUS DE POLARISATION DES ACTIVITES SECONDAIRES ET
TERTIAIRES ET LA CROISSANCE URBAINE DANS LE BASSIN DU FLEUVE
SENEGAL

1 - La situation actuelle : une croissance urbaine sans polarisation des activités économiques

L'examen de l'évolution historique à laquelle nous avons procédé au chapitre D montre que ce sont les activités tertiaires qui ont entraîné la naissance des bourgades urbaines du Bassin et stimulé leur développement. Essentiellement deux grands courants d'échanges, avec lesquels se confond d'ailleurs toute l'histoire de la région, ont cristallisé la croissance urbaine :

- le courant d'échange Nord-Sud (commerce transaharien) qui a prospéré pendant le Moyen Age et a prédominé dans la croissance urbaine du Haut Bassin

- le courant Est-Ouest qui, au départ, était un courant annexe du précédent, collectant et distribuant les produits du commerce transaharien vers les régions côtières par la voie du Fleuve Sénégal, mais qui, à partir du XVI^e siècle, deviendra progressivement la voie dominante des échanges avec l'Occident et amènera le déclin de la voie transaharienne.

Les villes et les bourgades se sont développées sur une double fonction : une fonction de centre relais sur les deux courants d'échange et une fonction de collecte et de distribution des produits alimentant ces courants avec leurs hinterlands respectifs. Les zones d'influence des centres urbains du Bassin étaient donc à cette époque jointives et se chevauchaient même quelquefois à leurs franges.

Par effet d'entrainement, les activités secondaires se sont greffées sur cette polarisation tertiaire sous la forme d'un développement des activités artisanales : tissage, cordonnerie, bijouterie... qui étaient particulièrement importantes dans le Haut Bassin (bandes de cotonnades du Gadiaga, du Diembokho, du Guidimakha, travail du fer, etc.).

La polarisation des échanges et des activités secondaires sur les centres urbains y a entraîné la concentration des fonctions administratives et militaires qui se sont ensuite structurées durant la période coloniale où l'économie de traite devint un facteur important de la polarisation. Saint-Louis et Kayes aux deux extrémités de la voie fluviale furent érigées en chefs lieux de colonies et les escales sur le Fleuve devinrent des chefs lieux de cercle ou de canton dans l'organisation administrative coloniale.

A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, les villes du Bassin étaient donc des centres de commerce et de production artisanales prospères comme en témoignent les descriptions d'arrivées des bateaux de trafic fluvial (Bou El Mogdad, Ker-Mour...) aux escales du Fleuve, qui

revêtaient l'aspect de véritables foires avec l'afflux des populations de tous les villages avoisinants apportant leurs productions et emportant les marchandises importées.

L'enquête menée par l'étude socio-économique sur les relations ville-campagne dans le Bassin met nettement en lumière à l'heure actuelle qu'il ne subsiste plus grand-chose des fonctions d'échange et de production artisanale qui ont fait la prospérité des villes du Bassin. Les échanges entre la campagne et les capitales (Dakar, Nouakchott et Bamako) sont devenues prédominants, et les zones d'influence des villes du Bassin se sont réduites à leurs environs immédiats. Il y a donc eu déplacement du processus de polarisation des activités secondaires et tertiaires vers les capitales au détriment des villes du Bassin qui voient leurs fonctions décliner, et leurs zones d'influence se rétrécir. Seule la polarisation des services publics reste centrée sur les chefs-lieux. L'étude a également montré la disparition quasi-totale des fonctions économiques régionales de Saint Louis et à un degré moindre de celles de Kayes.

C'est le déclin du commerce de la gomme, la construction du chemin de fer Dakar-Bamako puis le développement de l'infrastructure routière reliant progressivement les différentes parties de la moyenne vallée aux capitales, qui ont été les principaux facteurs de la "dépolarisation" des activités secondaires et tertiaires sur les villes du Bassin et de leur transfert vers les capitales.

Le déclin du trafic fluvial est allé de pair avec la "dépolarisation" des escales.

Cependant, malgré le déclin de leurs fonctions, les villes ont vu leur population continuer de croître. On est donc en présence d'un phénomène de croissance urbaine dans un milieu économique déclinant. C'est la pauvreté de la campagne avoisinante qui a conduit ceux qui ne peuvent émigrer plus loin à se réfugier dans les villes du Bassin. En plus une partie des agriculteurs se sont déplacés des villages vers les villes, tout en gardant leurs activités, pour profiter de l'infrastructure de services existant dans ces centres urbains. Tout ceci explique la proportion importante d'agriculteurs qu'on trouve parmi les résidents des villes.

L'enquête a également mis en lumière la marginalité de la plupart des entreprises du Bassin. Il faut toutefois constater que, dans les villes à croissance rapide, une certaine polarisation s'est produite sous l'effet d'un facteur favorable. Il peut s'agir de centres devenant temporairement le terminus d'un trafic routier (par exemple : Rosso et Ourossogui) ou d'un centre comme Richard-Toll qui a bénéficié de l'établissement d'une agro-industrie importante (la CSS).

De telles polarisations peuvent cependant s'avérer temporaires et limitées.

Ainsi le développement des activités de Rosso a été rapidement freiné par l'amélioration du wharf de Nouakchott et ensuite par la construction de la route Nouakchott-Kiffa.

L'installation de la CSS à Richard Toll a sans doute créé des opportunités de travail, mais elle a eu pour résultat une marginalisation rapide des entreprises qui y ont proliféré, et la zone d'influence de la ville ne s'est guère élargie, sauf en ce qui concerne les liens qui se sont établis entre Richard Toll et Dagana du fait du manque de logements à Richard-Toll.

2 - Le programme d'infrastructure régionale et la polarisation des activités secondaires et tertiaires dans le Bassin

2.1 - La nécessité de recentrer la polarisation des activités secondaires et tertiaires sur les agglomérations urbaines de la vallée

Si, dans le proche avenir, le développement agricole est capable d'assurer l'essentiel de l'amélioration des conditions de vie de la population, il convient de rappeler que en ce qui concerne un avenir plus lointain, le potentiel en terres irrigables du Bassin est limité à quelque 480 000 ha, et que celui des terres de culture pluviale économiquement exploitables dans le Haut Bassin, même s'il est mal connu, ne peut constituer indéfiniment le nerf moteur du développement économique. Il est donc important de renforcer progressivement les liens entre le développement agricole, celui des services et celui des activités secondaires, afin que progressivement le décollage des deux derniers secteurs prennent à long terme le relais de l'agriculture comme facteurs moteurs de la croissance économique et de la création d'emplois.

2.2 - Les effets possibles de la régularisation du fleuve sur le processus de polarisation des activités secondaires et tertiaires

La disponibilité de l'énergie, la navigabilité du fleuve et le développement de la culture irriguée n'auront pas nécessairement un effet de recentrage du processus de polarisation du développement des activités secondaires et tertiaires vers les villes du Bassin. Ce qui s'est passé avec le développement de l'infrastructure routière peut se confirmer : la régularisation risque, en effet sans une politique volontariste, de renforcer les liens existants entre la campagne et les capitales nationales, parachevant ainsi le déclin des fonctions des villes du Bassin. Même l'établissement d'une agro-industrie, comme celle de la Compagnie Sucrière du Sénégal à Richard-Toll, s'est traduit par un renforcement plus important des liens entre cette ville et la capitale, plutôt que par l'extension de sa zone d'influence et de ses fonctions vis-à-vis de l'hinterland.

Il ne faut guère se faire d'illusions : le recentrage du développement des activités secondaires et tertiaires demande une planification systématique à long terme, car il implique un renversement des courants d'échanges actuels. Ceux-ci sont le fruit d'une longue évolution dont les trois facteurs principaux ont été l'orientation progressive des échanges extérieurs des trois pays de l'OMVS vers les pays industrialisés, l'introduction des modes nouveaux de transports et la stagnation économique du Bassin.

Le problème de restructuration des échanges revient maintenant à profiter du changement, du passage de la stagnation au progrès économique dans la région grâce à la régularisation, pour rétablir les liens entre les villes du Bassin et la campagne et ainsi les fonctions de relais des villes dans les échanges avec l'extérieur et avec les autres régions des trois pays.

Il ne s'agit donc pas simplement de l'élaboration et de l'exécution d'un programme de décentralisation des secteurs secondaires et tertiaires, mais plutôt de la mise en oeuvre d'une stratégie de restructuration des liens socio-économiques créant les conditions favorables à la mise en oeuvre d'un programme de décentralisation. Cette stratégie comporterait deux stades : celui de la période de pré-régularisation où il s'agit de mettre en place les "canaux" susceptibles d'amorcer les courants d'échange du futur, et celui de la période du décollage économique où, grâce aux ressources apportées par la réalisation du programme d'infrastructure régionale, on pourra restructurer les échanges résultant de l'exploitation des nouvelles ressources grâce aux "canaux" qui auront été amorcés dans la période précédente.

Ainsi la décentralisation des activités secondaires et tertiaires ne pourra se réaliser que par une planification à long terme coordonnée de tous les secteurs. Celle-ci doit être basée sur une stratégie d'aménagement du territoire et de développement des transports commune à l'ensemble du bassin, ayant pour objectif de créer les conditions favorables à une polarisation des secteurs secondaires et tertiaires vers un nombre réduit de centres urbains du Bassin. En effet d'une part l'analyse des facteurs stratégiques, à laquelle nous allons procéder maintenant, démontre l'interdépendance des processus de décentralisation dans les trois pays. D'autre part sans une priorité accordée à un nombre réduit de centres de polarisation, on aboutira fatalement à des agglomérations qui ne seront que des satellites des capitales, sans développement autonome connecté au développement de l'hinterland.

2.3 - Les facteurs stratégiques d'une politique de recentrage de la polarisation

Trois facteurs interdépendants seront essentiels pour une stratégie de restructuration du processus de polarisation : le développement combiné de Saint-Louis et de Kayes comme centres de polarisation des activités secondaires et tertiaires régionales, et celui du trafic fluvial reliant ceux deux centres de polarisation aux deux extrémités de la voie navigable.

2.3.1- Les pôles de Saint-Louis et Kayes, et le trafic fluvial

A notre avis le trafic fluvial dépend en grande partie du développement de Kayes comme centres de collecte et d'éclatement des changes du Haut Bassin. Inversement la voie navigable est nécessaire à la polarisation des activités tertiaires autour de Kayes.

De plus les croissances de Saint-Louis d'un côté, et de Kayes de l'autre, sont étroitement interdépendantes (quoique concurrentielles en ce qui concerne le développement de certaines activités secondaires).

Le développement du trafic fluvial et des activités tertiaires de Kayes dépend bien entendu du réseau de routes et de pistes désenclavant l'hinterland que cette île dessert. Les investissements dans la création d'une infrastructure routière devraient être considérés comme complémentaires de ceux nécessaires pour établir la voie navigable. Il est hautement désirable que ce réseau de routes et de pistes soit en grande partie exécuté concurremment avec la construction du barrage de Manantali. Également, nous l'avons souligné à propos du développement rural, l'amélioration des rendements de l'agriculture du Haut Bassin dépend de la mise en place de systèmes associant les cultures vivrières et d'auto-consommation aux cultures d'exportation (y compris le mil à destination de la moyenne vallée). Ce programme de diversification agricole devrait être mené de façon coordonnée avec le programme routier et l'établissement de la voie navigable. Le secteur de Kayes disposant de l'accès à la mer, d'un réseau routier de collecte et de distribution, de l'énergie de Manantali, et d'un réservoir de main d'œuvre dont une partie d'émigrants retournés ayant déjà l'expérience du travail industriel, deviendrait ainsi une zone favorable au développement industriel. D'autant plus que celui-ci pourra s'appuyer d'une part sur la polarisation du secteur des services et sur la demande de biens créée par le développement agricole dans le Haut Bassin.

Le développement de Saint-Louis, qui est lié au trafic fluvial et en particulier au développement des activités de Kayes, serait grandement stimulé s'il devenait véritablement un port sénégal-mauritanien. Ceci pourrait s'effectuer par un plan d'urbanisme prévoyant une extension de la ville et l'implantation d'activités secondaires et tertiaires sur la partie mauritanienne de la langue de Barbarie.

Enfin le développement du trafic sur le fleuve et celui de Saint Louis serait grandement facilités par un accord pour l'unification des tarifs douaniers et un partage des recettes douanières de Saint-Louis.

Il convient de signaler que la polarisation régionale autour de Kayes, Sélibaby, Bakel, Saint-Louis et le développement du trafic fluvial s'effectueront initialement en partie au détriment de la croissance des activités dans les zones des capitales des trois Etats. Un arbitrage est donc nécessaire, en particulier en ce qui concerne les industries dont le développement est déjà amorcé dans les capitales mais dont les perspectives de croissance à long terme sont plus favorables sur le fleuve. Il s'agit par exemple des activités amontaval et dérivées liées à la fabrication des outils, des instruments et des machines agricoles (voir rapport SICAI). Également le trafic portuaire de Saint-Louis dans sa phase initiale se ferait en partie au détriment de la croissance du trafic de Dakar et de Nouakchott. Cependant, à long terme, ces arbitrages initiaux entraîneront un développement complémentaire des pôles, en renforcement des économies nationales dont les structures deviendront plus rationnelles et plus compétitives et dont les perspectives de spécialisation régionale en Afrique de l'Ouest seront élargies.

2.3.2 - La polarisation intermédiaire dans la moyenne vallée devrait s'effectuer par une planification coordonnée du développement des transports, des services et de l'administration publique, avec concentration des activités secondaires et tertiaires sur un petit nombre d'agglomérations urbaines, qui pourraient être, sur la rive gauche : Richard-Toll, N'Dioum, Matam, Bakel, sur la rive droite : Rosso, Boghé, Kaédi, Sélibaby (auquel il conviendrait d'ajouter une agglomération associée établie sur le fleuve).

En plus des échanges Est-Ouest par le fleuve et par la route, il conviendrait de stimuler les échanges Nord-Sud par la planification du développement de l'infrastructure routière. Le développement de ces échanges est essentiel pour la polarisation des activités sur les centres urbains choisis comme carrefour des deux courants d'échange et augmentera le trafic fluvial.

En Mauritanie des artères Nord-Sud complèterait la voie du fleuve et la route Nouakchott-Néma pour renforcer l'intégration économique et le développement de l'économie monétaire dans l'ensemble du pays.

2.3.3 - La polarisation intermédiaire dans le Haut Bassin

La polarisation des activités secondaires et tertiaires sur les centres urbains situés sur le chemin de fer (Ambidédi, Kayes, Diamou, Mahina,...) dépend en grande partie de l'amélioration des pistes de desserte de l'hinterland.

En ce qui concerne les autres centres, leur développement est largement tributaire de celui des routes reliant les différentes régions du Haut Bassin à Kayes, et aussi du tracé qui sera adopté pour la liaison routière internationale Tambacounda-Bamako.

Nous insistons sur ce qui a déjà été signalé au chapitre E.VIII : le plan directeur routier doit s'inspirer des potentialités de développement agricole des différentes régions du Haut Bassin, et il est donc nécessaire d'accélérer l'inventaire des ressources du Haut Bassin.

2.3.4. - L'impact du développement rural sur la polarisation des centres urbains du Bassin

Le développement rural aura un impact très important, sinon déterminant, sur le processus de polarisation par son influence sur les relations ville-campagne et sur les liens agriculture-services-industrie.

Les rythmes d'aménagement hydro-agricole vont avoir un effet essentiel sur la structure des relations ville-campagne, particulièrement dans le moyen terme. En effet un rythme augmentant très lentement perpétuerait la structure des relations actuelles et ne ferait que renforcer les liens entre la campagne et les capitales nationales. Un rythme rapide crée un courant d'échanges nouveau qui deviendra rapidement prédominant par rapport au faible courant actuel et qu'on pourra canaliser vers les pôles choisis de la vallée.

Il convient également de souligner l'importance d'atteindre rapidement le stade d'aménagement qui puisse procurer à toute la population agricole de la vallée une première parcelle irriguée (1). En effet, pour un même rythme d'aménagement, les échanges entre la campagne et la ville augmentent considérablement après la réalisation de cet objectif comme le montrent les estimations suivantes :

a) Tant que la satisfaction des besoins essentiels n'est pas assurée, les échanges entre producteurs de culture irriguée et la ville pour un hectare de culture irriguée sont :

- achats d'imputs et de facteurs de production : valeur équivalant à 2,5 t de riz paddy
- vente à la ville : équivalent de 2,5 t de riz paddy pour le paiement des imputs ci-dessus.
(Dans la réalité, les échanges par hectare sont plus faibles que les chiffres ci-dessus, car une partie des imputs est payée par les envois d'argent des émigrés. Nous admettrons cependant que, si cet argent n'avait pas servi à ce but, il aurait été consacré à des dépenses produisant un courant d'échange équivalent).

b) Après la satisfaction des besoins essentiels, un hectare irrigué entraînera les échanges suivants avec la ville :

- achats d'imputs et de facteurs de production : valeur de 2,5 t de riz paddy
- achats de biens de consommation et d'équipement : valeur de 2 t de paddy, épargne non investie
- vente à la ville : équivalent de 4,5 t de paddy.

Ainsi le niveau des échanges par hectare mis en exploitation double lorsqu'on a atteint le niveau de satisfaction des besoins essentiels de la population agricole. Il est donc très important d'atteindre cet objectif à un horizon proche de l'achèvement des barrages afin d'amorcer le trafic fluvial de base sur laquelle pourront ainsi se greffer d'autres trafics qui seraient autrement canalisés par la voie routière.

Les rendements auront également un effet sur le niveau des échanges. En effet toute tonne supplémentaire au delà du niveau d'autoconsommation se traduira par des échanges. Il ne faut pas oublier non plus que, lorsque les superficies attribuées atteignent les superficies correspondant au niveau d'autoconsommation, une partie du riz produit est vendu (ou échangé) contre du mil (2), car la substitution du riz au mil dans la consommation ne sera jamais totale.

(1) Voir Rapport E

Rappelons qu'il faudrait avoir aménagé 75 000 ha environ de superficie nette à l'horizon 1990, mais que ce chiffre croît avec l'augmentation de la population si l'horizon est reculé.

(2) Voir partie E.

Les systèmes d'exploitation agricoles qui seront adoptés dans le futur, - lorsque les superficies attribuées seront élargies pour satisfaire les besoins essentiels et que l'accès de plus en plus généralisé à la culture aura épousé l'excédent de main d'œuvre disponible pour les pointes de travaux - auront une importance capitale pour amorcer la liaison agriculture-industrie. La culture attelée (applicable sur les terres de fondé) et la petite mécanisation, surtout si elle est réalisée en technologie intermédiaire, pourront amorcer le développement progressif d'une industrie de fonderie et d'une industrie métalo-mécanique (1). Remarquons que cette liaison agriculture-industrie ne peut vraiment se développer que dans le cadre d'une mise en pool de la demande dans les trois Etats, au moins en ce qui concerne le Bassin du Fleuve. Ceci suppose une certaine standardisation du matériel agricole et une répartition des fabrications et montages. Le développement de la navigation artisanale, par l'utilisation des petits moteurs, favoriserait également l'établissement des liens agriculture-industrie.

Par contre les systèmes de grande mécanisation tels qu'ils sont adoptés actuellement sur les grands périmètres n'auront, même à long terme, qu'un effet négligeable sur la liaison agriculture-industrie.

Il faut donc signaler l'importance et l'urgence de programmes de mise au point technique et socio-économique (expérimentation combinée du matériel technique et des formes d'organisation sociale pour leur entretien et leur utilisation) communs aux trois Etats, car l'option pour un développement agricole avec ou sans effet d'entrainement sur le développement industriel risquerait de se prendre par défaut durant la période de lancement du développement à grande échelle.

Enfin nous avons déjà mentionné dans la partie E l'importance de la formation pour la mise en place d'un réseau de service d'entretien mécanique dans le Bassin.

2.4 - La préparation du recentrage des activités secondaires et tertiaires pendant la période de pré-régularisation

L'amorce des relations ville-campagne durant la période de pré-régularisation est d'une importance capitale, car c'est la période de lancement du développement agricole à grande échelle ; les canaux d'échange établis pendant cette époque seront déterminants pour le futur. Une des difficultés est que la navigation fluviale, axe futur de la polarisation, n'est alors utilisable que de façon intermittente. Ceci pose un problème difficile à arbitrer entre le programme routier à moyen terme et les possibilités d'utilisation plus économique de la voie fluviale lorsque le fleuve deviendra navigable en toute saison.

(1) Voir Rapport SICAI 3ème partie chapitre 7-5

Ce problème est rendu plus difficile par le fait qu'on doit, pendant cette période, procurer à toute la population agricole de la vallée une première parcelle irriguée, ce qui suppose qu'on doit mettre en place un système de transport desservant tous les villages de la vallée.

Ce dilemme peut cependant être résolu en planifiant le développement routier conformément à ses objectifs à long terme de complément de la voie fluviale, en utilisant la voie fluviale pendant les périodes navigables et en la complétant par une infrastructure de stockage adéquat.

La construction d'une infrastructure de stockage aux escales permettrait de rétablir les fonctions de commerce intermédiaires de ces villes. Dans les villages à périmètres irrigués, il s'agira d'établir des facilités de stockage pour le fuel, les engrains et les produits des récoltes. Les techniques de construction utilisant au maximum la contribution de la main d'œuvre villageoise devraient être mises au point.

La mise en œuvre d'une telle politique de stockage suppose la mise en place de deux systèmes de crédit : un crédit à court terme pour le financement des stocks et un système de crédit à moyen terme pour le financement des facilités d'emmagasinage dans les villes relais.

Comme nous l'avons vu au chapitre D la flotte artisanale est à l'heure actuelle sous-utilisée. D'autre part, pour assurer les fonctions de distribution entre les escales et les villages à périmètres irrigués, il faudrait réorienter et rationaliser les parcours des pirogues.

Ceci pourrait se réaliser par une action concertée de la SAED et de la SONADER. A l'heure actuelle, pour le service de leurs périmètres irrigués, chacun des deux organismes dispose de sa flotte particulière dont l'exploitation est relativement coûteuse et peu flexible. En passant des contrats avec les coopératives de transporteurs fluviaux, ils arriveraient à restructurer celles-ci et à disposer de services plus flexibles et plus économiques. Une assistance technique à l'organisation et à l'exploitation des flottes artisanales compléterait utilement l'action de la SAED et de la SONADER.

La rationalisation de l'utilisation des flottes artisanales suppose cependant un décloisonnement du trafic sur les deux rives, qui à son tour demande une révision des procédures douanières. En fait une stimulation des échanges entre les deux rives ne se fera pas au détriment des recettes douanières de l'une des parties, car elles se compenseront dans les deux sens. Par contre une telle mesure aura des effets bénéfiques sur les perspectives de croissance et de renforcement des économies nationales.

Les politiques nationales de commercialisation auront des effets non négligeables dans le moyen terme sur le développement des activités commerciales dans les villes de la vallée. La commercialisation de la production en irrigué par des services d'Etat entraînera un divorce entre les activités du secteur public et celles du secteur privé (transports, fourniture de biens de consommation, etc.), divorce qui rendra difficile le décollage du secteur privé en même temps qu'il conduira à une sous-utilisation de certains équipements (moyens de transport, magasins, etc.).

Par contre, si la commercialisation de la production en irrigué était confiée au secteur privé, une telle fonction pourrait amorcer un développement intégré des services assurant la liaison entre la ville et la campagne. On pourrait assister ainsi à l'éclosion d'entreprises assurant simultanément stockage, commerce, transport..., et donc la création serait d'autre part facilitée par la politique de crédit dont nous avons parlé plus haut.

2.5 - Les perspectives de coopération inter-Etats pour le développement industriel

La première étape de régularisation du débit du fleuve Sénégal va créer une interdépendance des intérêts vitaux des trois Etats de l'OMVS, et le développement du bassin constituera une base solide pouvant servir d'assise à une coopération de plus en plus étroite.

Cette coopération sera particulièrement nécessaire pour élargir les perspectives de développement industriel, car l'obstacle essentiel à l'essor de ce dernier réside dans l'étroitesse des trois marchés nationaux.

La coopération pourrait s'amorcer par la création d'une zone industrielle dans la zone Kayes-Bakel-Sélibaby qui disposera dans l'avenir d'un réseau de transports complet (route, rail, voie fluviale), d'une main d'œuvre abondante et de l'énergie (la source d'énergie sera encore plus proche après l'aménagement des chutes de Félou).

Elle pourra ensuite s'étendre au Haut Bassin en s'appuyant sur les potentialités de production d'énergie et sur les ressources minières.

3 - Conclusion : la nécessité d'un plan concerté d'aménagement du territoire

L'analyse du processus de polarisation des activités secondaires et tertiaires fait bien ressortir que le recentrage de ces activités sur les centres urbains du Bassin, aussi bien que le développement économique du Haut Bassin, nécessitent l'élaboration concertée d'un plan intégré d'aménagement du territoire couvrant tout le Bassin. Un tel plan, qui devrait être établi à partir du plan directeur du développement agricole, servirait de cadre à la planification du développement des services publics, à l'élaboration du plan de développement des transports, ainsi qu'aux décisions à prendre concernant la localisation des activités secondaires et en particulier des agro-industries.

Le développement parallèle des courants d'échanges Est-Ouest et Nord-Sud, tout en stimulant celui des secteurs secondaires et tertiaires dans le Bassin, contribuera à une meilleure intégration du Bassin et des régions voisines. Et le développement des échanges inter-Etats ne pourra avoir qu'un effet bénéfique sur la croissance des économies nationales.

CHAPITRE F IILE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE
EN PARTICULIER1 - BREF RAPPEL HISTORIQUE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

L'évolution historique des échanges commerciaux, qui a été décrite dans la partie D, et celle des moyens de transport sont étroitement interdépendantes. Il est aisément d'en distinguer les grandes périodes, dont la succession s'est accélérée à partir de la fin du 19^e siècle. Cette évolution n'est d'ailleurs pas terminée : une nouvelle étape sera marquée par la régularisation du débit du fleuve qui devrait entraîner une nouvelle distribution du trafic entre les voies terrestre et fluviale, et aussi par l'augmentation du coût des produits pétroliers qui devrait favoriser les moyens de transport économiques en énergie.

La première période pourrait être appelée "caravanière". Elle correspond à des courants d'échange Nord-Sud entre le Maghreb et les Hauts Bassins du Sénégal et du Niger, pourvoyeurs d'or et d'esclaves en particulier. Le portage se fait principalement à dos de chameau ; les étapes, qui sont également des centres d'échange, sont des agglomérations dont le plus grand nombre est à l'heure actuelle enfouie sous le sable, et que les chercheurs découvrent peu à peu. On ne parle pas à l'époque de la navigation sur le fleuve Sénégal ; elle devait certainement exister, mais réduite à un trafic de cabotage entre points relativement rapprochés.

La deuxième période pourrait être qualifiée de "fluvio-maritime". Elle s'est amorcée aux 16^e/17^e siècles. Les progrès de la navigation ont poussé marins et commerçants portugais, espagnols, français, anglais... de plus en plus vers le Sud, le long de la côte Ouest de l'Afrique, à la recherche de nouvelles terres, de produits exotiques, de nouvelles populations à convertir ou à dominer... Des établissements sont créés un peu partout le long de la côte ; ceux établis à l'embouchure des principaux fleuves se développent plus rapidement, car ils sont la base de départ d'une pénétration par voie fluviale plus profonde vers l'intérieur des pays. C'est le cas de Saint-Louis en particulier, extrémité d'un axe d'échange Est-Ouest qui se substitue peu à peu à l'axe Nord-Sud de la période précédente. Les transports par fleuve et par mer, encore hasardeux et lents, sont quand même plus sûrs, plus rapides et plus économiques que les transports à travers des régions désertiques.

La troisième période est venue beaucoup plus tard, à la fin du 19^e siècle. Elle commence avec la construction des voies ferrées Dakar-Saint-Louis et Dakar-Niger, et la construction du port de Dakar. La navigation sur le fleuve Sénégal ne peut lutter contre une telle concurrence : elle ne peut être que saisonnière puisqu'elle n'est possible que lors de la crue du fleuve, la durée de navigation diminuant au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Saint-Louis, alors que le transport ferré est praticable en tout temps ; quant au port de Saint-Louis, son accès est rendu difficile par

la barre de l'embouchure, alors que Dakar est un port en eau profonde. Il se produit donc un phénomène de capture progressive du trafic, au profit du port de Dakar et de la voie ferrée.

La quatrième période est la période "routière", celle que nous vivons maintenant. Elle s'est installée peu à peu, après la première guerre mondiale, avec l'apparition et le développement des véhicules automobiles. Moyen de transport très souple, idéal pour le transport à la demande, mais qui exige quand même une certaine infrastructure : pistes ou routes, ouvrages de franchissement de certains obstacles naturels. Cette infrastructure s'est surtout développée après la deuxième guerre mondiale, et continue de se développer au rythme des besoins et des crédits disponibles. Elle a donné le coup de grâce à la navigation fluviale, en même temps qu'elle renforçait la polarisation des activités secondaires et tertiaires sur Dakar et sur Nouakchott.

La cinquième période sera celle de demain, après la mise en service du barrage de Manantali dont l'un des objectifs est la régularisation du débit du fleuve Sénégal en vue d'assurer un débit minimal autorisant la navigation en toute saison, tout au moins pour des bateaux d'un tirant d'eau approprié. Ce sera, et pour longtemps, une période "route-fleuve", marquée par une concurrence entre les deux types de transport ; la route a pour elle la souplesse, la rapidité, et aussi la fiabilité (sous réserve d'un effort constant d'entretien) ; le fleuve assurera le transport le plus économique en énergie (comparativement à la voie ferrée et à la route, cette dernière étant la plus grosse consommatrice d'énergie, et d'énergie chère), mais il a contre lui la lenteur et les aléas d'un chenal qui n'est pas stabilisé et qui exigea des travaux d'entretien importants et continus, et des astreintes de rupture de charge.

Le développement du réseau route-fleuve se fera en partie parallèlement à celui des aménagements hydro-agricoles qui devront être alimentés en facteurs de production, et dont les surplus au-delà des besoins d'autconsommation devront être évacués.

La planification du développement de l'infrastructure de transport devra donc être conçue, entre autres facteurs, pour supporter et favoriser le développement agricole, lequel, en retour, s'il est mené à un rythme suffisant, peut concourrir dans une large mesure à la justification des investissements et frais d'exploitation d'un réseau de transports élargi.

La décennie à venir (1980-1990) est donc une décennie de transition (le barrage de Manantali devrait être mis en service vers la fin de la décennie) qui devrait en toute logique être consacrée, au plan des transports, à préparer une coordination harmonieuse route-fleuve, et à éviter ainsi une concurrence qui ne peut être que génératrice de pertes au niveau des comptes nationaux des Etats concernés.

Au plan des aménagements hydro-agricoles, la décennie 1980-1990 est également une décennie de transition puisqu'elle doit être consacrée en priorité à assurer un premier accès à la culture irriguée à toute la population agricole de la vallée. Un tel objectif ne pourra être atteint que si ces périmètres de première génération sont accessibles, que ce soit pour bénéficier des services nécessaires à leur bon fonctionnement ou pour l'arrivée des facteurs de production ou l'évacuation des productions.

En ce qui concerne le Haut Bassin, la décennie à venir devrait être consacrée à la création du réseau routier de liaison entre Kayes et son hinterland, afin que toute la région puisse être désenclavée au moment où le fleuve sera navigable.

Il eût été intéressant sur un plan plus général, de parler aussi de la coordination fleuve-rail-route, mais la question dépasse la portée de la présente étude. Elle a d'ailleurs été traitée sur un plan général à l'occasion d'études récentes, et en particulier dans l'étude de l'aménagement du fleuve pour la navigation, études auxquelles on pourra toujours se référer.

Les recommandations qui suivent se limiteront, pour ce qui est de la Vallée, à son contexte géographique proche. En ce qui concerne le Haut Bassin, on traitera de ses liaisons avec le Sénégal.

2 - LE RESEAU ROUTIER ACTUEL

2.1 - SENEGAL

Saint-Louis, chef-lieu de la région du fleuve, est reliée à Dakar par une route goudronnée. Elle est reliée à Ourossogui (ville jumelle de Matam) par une route goudronnée implantée en bordure du lit majeur, et dite pour cette raison "route du diéri". Le prolongement de cette dernière est en cours de construction entre Ourossogui et Bakel, qui devrait être atteinte en 1981.

Des bretelles goudronnées de raccordement avec la route du diéri existent pour Podor (avec pont sur le Doué), et deux petites bourgades en bordure du Doué : Madina Ndiatiébé et Goléré.

Des pistes raccordent la route du diéri avec Matam (piste sur digue, donc hors d'eau en période de crue) et avec de nombreux villages. Mais il n'existe aucun ouvrage de franchissement du Doué (sauf le pont sur la bretelle de Podor, à la pointe Ouest de l'île A Morphil), et des grands marigots du département de Matam (Diamel et Diopol en particulier).

Ourossogui (et donc Matam) est reliée à linguère (dans la vallée du Ferlo) par une piste améliorée et stabilisée en latérite, longue de 217 km.

En bout de la vallée, Bakel est reliée à Kidira par une piste stabilisée de 63 km.

2.2 - MAURITANIE

Il n'y a pas de route goudronnée dans la vallée proprement dite (lit majeur). Les liaisons longitudinales sont pénibles, que ce soit par la piste du walo (dans le lit majeur) pendant la saison sèche, ou la piste du diéri pendant la saison des pluies et la période d'inondation du lit majeur.

Des pénétrantes vers l'intérieur de la Mauritanie existent à partir de quelques escales du fleuve : Boghé-Aleg, Kaédi-Mbout-Kiffa, Gouraye-Sélibabi. Ce sont des pistes en mauvais état, aménagées à l'époque où le ravitaillement des villes de l'intérieur se faisaient à partir des escales du fleuve, celles-ci servant aussi de points de collecte pour les productions de la région (gomme en particulier) (1).

Deux routes goudronnée de construction récente concernent plus ou moins la vallée : la route Rosso-Nouakchott d'une part, la route Nouakchott-Boutilimit-Aleg-Kiffa (en cours de prolongement vers Néma) d'autre part.

2.3 - MALI

Aucune route goudronnée dans le Haut Bassin (sauf la route reliant les carrières à la cimenterie de Diamou). Un réseau de pistes en mauvais état rayonne à partir de Kayes un peu dans toutes les directions. L'axe vital est la voie ferrée).

3 - QUELQUES CONSIDERATIONS GENERALES SUR LE RESEAU ROUTIER ACTUEL

3.1 - SENEGAL

La route du diéri est un axe filiforme qui court tout au long de la vallée, et n'a que peu de liaisons aménagées avec les escales et bourgades du lit majeur, et aucune liaison avec l'interland (de peu d'importance économique il est vrai). Deux cordons ombilicaux la relient cependant, d'une part à Dakar par Linguère à partir d'Ourossogui, d'autre part à la voie ferrée Dakar-Niger à partir de Bakel (liaison Bakel-Kidira).

Le rôle de la route est donc sérieusement limité en raison de l'absence du chevelu de routes ou de pistes de desserte qui devrait normalement accompagner, pour le compléter, un axe principal de communication.

En particulier, peuvent être considérées comme enclavées à cet égard : toute l'île A Morphil (à la seule exception de la pointe Ouest), la zone comprise entre le Diamel et le Sénégal (la piste de Thilogne vers Kaédi est coupée en période de crue et de toute façon très mauvaise), ainsi que la zone comprise entre le Dioulol et le Sénégal (secteur de Waoundé à Orndoldé).

(1) cf partie D.

Il est vrai que les plus grosses agglomérations se trouvent le long de la route du diéri, en bordure du lit majeur. Mais des agglomérations importantes se trouvent aussi en bordure du lit mineur ; elles sont inaccessibles par voie de terre pendant l'inondation du lit majeur, et difficiles d'accès pendant la saison sèche.

3.2 - MAURITANIE

La vallée est pratiquement enclavée dans sa totalité. La route centrale Nouakchott-Aleg-Kiffa-Néma en est très éloignée (d'autant qu'elle s'infléchit vers le Nord à partir d'Aleg pour desservir Magta Ladjar), et ne joue absolument pas vis-à-vis de la vallée le rôle que joue la route du diéri de rive gauche.

On comprend cependant les hésitations du Gouvernement mauritanien lorsqu'on parle de doubler cet axe central par une route latérale au lit majeur du fleuve. Un projet routier a été dressé entre Rosso et Boghé, partie en walo (entre Rosso et Légat), partie en diéri (entre Légat et Boghé) ; il est probable que ce projet mettra longtemps à sortir des cartons, la zone desservie n'étant pas très peuplée... Seul le tronçon Dar el Barka-Boghé se justifierait à court terme si le projet de casier sucrier se réalisait. Par contre le tronçon Boghé-Kaédi, en cours de construction avec stabilisation en latérite, se justifie pleinement pour désenclaver Kaédi, à la condition bien sûr - et nous en reparlerons - que l'antenne Aleg-Boghé soit construite. Rien n'a été ni exécuté ni projeté entre Kaédi et le Karakoro (qui sert de frontière entre la Mauritanie et le Mali) ; les distances sont fortes (230 km environ entre Kaédi et Sélibaby), les populations relativement faibles, et relativement ^{faible} aussi les potentialités en terre irrigable ; il faudra sans doute attendre, pour justifier une piste améliorée entre Kaédi et Maghama, un certain développement à Maghama-Walli et en quelques points intermédiaires (Diovol, Sivé).

3.3 - MALI

Comme on l'a dit plus haut, rien n'a été fait ces dernières années dans la région de Kayes, que ce soit en route ou piste améliorée. Il est probable que la première réalisation dans le court terme sera la route d'accès au futur barrage de Manantali à partir de Mahina (ou de Mahinanding, lieu dit situé en rive droite du Bafing, en face de Mahina).

Par contre, il convient de signaler deux études importantes - la seconde étant d'ailleurs un volet particulier de la première - qui devraient normalement conduire à quelques constructions dans les années à venir.

a) Etude du plan directeur routier de la région de Kayes

Etude très complète, décrivant le réseau actuel, les estimations de trafic dans l'avenir, et dégageant les axes prioritaires : éléments de choix d'un tracé entre Kayes et Bamako, propositions de raccordements avec l'axe central mauritanien, etc.

b) Etude de la liaison Tambacounda-Kayes

Il est probable que les centres intermédiaires tels que N'Dioum,, Aéré Lao, Mboumba, Galoya vont continuer à se développer, au détriment des bourgades installées le long du lit mineur (Cascas, Saldé, Diorbivol,...)

Il faudra seulement - et c'est très important - créer une pénétrante dans l'île A Morphil, et autant que possible à peu près vers son milieu. On en verrait très bien une aboutissant vers Démet, en face Boghé, desservant une bonne partie de l'île par une voie de berge, et correspondant à une escale à créer en rive gauche mieux placée que Podor, Cascas ou Saldé.

THILOGNE

Thilogne occupe une position toute particulière dans son secteur. Elle est en tête d'une piste qui va vers Kaédi, et qui dessert l'immense collengal entre la route et le fleuve. C'est le centre le plus important d'un chapelet d'agglomérations qui s'allonge sur plus de 25 km de Oréfondé à Kobilé, et qui, en 1970, comptait plus de 15 000 habitants, soit environ le triple de la population de Matam à l'époque. De plus Thilogne est à 50 km environ d'Ourossogui, distance qui autorise des développements urbains distincts et non concurrentiels.

MATAM/OUROSSOGUI

Matam stagne depuis le déclin de la navigation fluviale, même si sa population a augmenté. Elle a gardé un certain rôle du fait qu'elle est le siège d'une préfecture, et donc le siège d'une certaine activité au plan de l'éducation et du commerce.

Mais certaines implantations récentes (piste d'atterissage, hôpital, CER, quelques maisons de commerce) se sont faites à Ourossogui, et non pas à Matam. C'est l'amorce d'une évolution qui est inscrite dans la carte. Ourossogui est sur le diéri - ce qui lui donne des possibilités d'extension illimitées - et au croisement de la route du diéri et de l'artère routière Dakar-Linguère-Matam. Alors que Matam est implantée sur le bourelet de berge, ce qui limite sérieusement ses possibilités de développement.

Quoi qu'on fasse, Ourossogui deviendra peu à peu le centre agricole, industriel et commercial de la région, Matam gardant encore, au moins pendant quelque temps, son rôle de centre administratif, et devenant plus tard le port d'Ourossogui.

NOTA - Les centres de KANEL (trop rapproché d'Ourossogui) et de SEME resteront des centres à prédominance agricole.

BAKEL

Les atouts de Bakel restent faibles à moyen et même à long-terme. Les potentialités de la région sont très limitées en ce qui concerne la culture irriguée, et limitées aussi dans la mise en valeur de l'arrière-pays (cultures pluviales et élevage).

2,3 - Les villes du Haut Bassin

Le devenir des villes et agglomérations du Haut Bassin est plus difficile à sentir, en raison de l'indécision concernant les partis de mise en valeur.

L'étude socio-économique conclut que l'avenir agricole du Haut Bassin réside plus dans les cultures pluviales et l'élevage, que dans la culture irriguée dont l'extension sera très limitée. Dans cette hypothèse, on assisterait plutôt à la création d'un réseau de petits centres agricoles, reliés par des pistes à quelques centres plus importants dont l'implantation dépend du plan directeur routier qui sera adopté pour la région de Kayes.

Seule la ville de KAYES semble promise à un certain développement. Elle est sur la voie ferrée, et sera le point de déchargement ou de collecte pour tous les produits qui emprunteront la voie fluviale. Elle se trouve en plus à peu près au centre des quelque 30 000 ha qui peuvent être irrigués dans la vallée du Sénégal. L'énergie électrique qui sera fournie par Manantali (et ultérieurement par l'usine du Félou très proche peut également lui promettre un certain développement industriel.

3 - L'habitat urbain

Un des effets de la croissance urbaine dans un environnement économique en déclin a été la détérioration de la qualité de l'habitat.

Les interprétations des photos aériennes que nous avons faites montrent nettement, en premier lieu, que la croissance en nombre des habitations n'a pas suivi la croissance démographique. Et, en deuxième lieu, que l'habitat du type "baraquement" ou "campement" s'est développé beaucoup plus rapidement que l'habitat de qualité décence.

Il nous semble donc que, parallèlement à l'établissement des plans d'urbanisme, il serait souhaitable de mettre au point des types d'habitat comportant une utilisation maximale des ressources locales en matériaux, et une mobilisation de la main-d'œuvre sous une forme familiale ou coopérative. L'expérience du projet de l'ADAUA à Bosso mériterait d'être étendue à d'autres villes du Bassin.



Annexe au sous chapitre F III.1LE PLAN D'URBANISME DE BOGHE

La petite ville de Boghé est l'exemple typique du centre dont on sent qu'il est urgent de prendre en main les destinées pour lui assurer un développement harmonieux.

Rappelons tout d'abord que Boghé jouit, du fait de ses caractéristiques topographiques, d'une situation quasi-unique. C'est à la fois une ville riveraine du fleuve et une ville du diéri : le massif dunaire arrive jusqu'au fleuve dont il n'est séparé que par un marigot, lequel est d'ailleurs franchi par une digue depuis déjà longtemps. Boghé est donc le centre de contact vallée-diéri idéal. Et c'est sans doute la raison qui l'a fait choisir très tôt comme escale sur le fleuve, que ce soit pour y décharger les produits destinés à une certaine partie de l'hinterland mauritanien (Brakna et Tagant) ou pour y collecter les productions de ces mêmes régions. Ainsi est née Boghé-Escale.

Le rôle de Boghé s'est un peu effacé au cours des deux dernières décennies : l'accès de la Mauritanie à l'indépendance avec l'installation de la capitale à Nouakchott, la création d'un wharf à Nouakchott et la construction de la route centrale Nouakchott-Aleg-Kiffa ont réorienté les circuits vers Nouakchott au détriment de Boghé.

A - Les facteurs de développement

Des facteurs nouveaux vont toutefois intervenir à court et à moyen terme qui vont peu à peu non seulement redonner à BOGHE son importance passée, mais lui assurer un développement très prometteur. Nous les passons en revue.

1 - La création d'un périmètre d'irrigation

Des travaux sont en cours pour l'endiguement général de la cuvette de Boghé (4 000 ha) et l'aménagement d'un premier casier de 1 000 ha à l'intérieur de cette cuvette. Cet aménagement comporte entre autres la construction d'une centrale électrique desservant à la fois la station de pompage du casier et la ville de Boghé.

D'autres périmètres d'irrigation seront installés dans l'avenir de part et d'autre de la cuvette de Boghé, vers l'amont où les possibilités restent toutefois limitées compte tenu de la topographie du lit majeur, et surtout vers l'aval où les potentialités sont très fortes.

2 - Le projet de casier sucrier

Un projet de casier sucrier est prévu à 35 km environ à l'aval de Boghé, entre Olo Ologo et Dar el Barka. Il n'est pas certain que la création d'un complexe agro-industriel de 5 000 ha environ ait une répercussion directe sur la ville de Boghé. Celle-ci devrait quand même bénéficier de quelques retombées non négligeables, comme Dagana a bénéficié du développement de la CSS à Richard-Toll.

3 - Le projet de route ALEG-BOGHE

Compte tenu du tracé général de la route centrale mauritanienne Nouakchott-Aleg-Kiffa (qui remonte vers le Nord-Est à partir d'Aleg), et de la configuration du fleuve :

. Boghé est le point du fleuve le plus proche de la route centrale, la droite de raccordement la plus courte suivant justement le tracé actuel de la piste Boghé-Aleg

. après construction de la route Aleg-Boghé (qui ne saurait tarder, du moins peut-on l'espérer), la desserte routière la plus économique de KAEDI passe par la route ci-dessus, et donc par BOGHE. C'est d'ailleurs non seulement le tracé le plus économique, mais aussi le plus rationnel pour le moment, compte tenu des populations et des potentialités d'irrigation des départements de Bababé, de Mbagne et de l'ouest de Kaédi.

4 - La régularisation du débit du fleuve

Le fleuve devrait être régularisé et donc navigable vers la fin de la décennie actuelle. L'aménagement d'une escale est prévue à Boghé, ce qui est tout à fait logique compte tenu du rôle que Boghé, point d'aboutissement de la route de liaison fleuve/route centrale mauritanienne, peut jouer pour l'arrière-pays.

Le trafic fluvial engendré par le développement agricole n'est sans doute pas très important, mais il ne faut pas oublier les phosphates découverts dans le triangle Kaédi-Aleg-Boghé, et qui pourrait être acheminés vers Boghé pour emprunter ensuite la voie fluviale.

5 - L'installation de la SONADER

La SONADER a choisi BOGHE comme centre de commandement pour la zone allant de Podor à Mbagne, qui représente un potentiel d'environ 60.000 ha irrigables.

Il est à peu près sûr que cette décision entraînera une certaine centralisation à BOGHE des activités commerciales et industrielles générées par le développement de l'agriculture irriguée.

B - Les grandes lignes d'un plan d'urbanisme

Les grandes lignes d'un plan d'urbanisme de Boghé se déduisent logiquement de la prise en considération des facteurs étudiés au paragraphe précédent, et des conditions de site qui imposent certaines astreintes.

Les lignes suivantes se contenteront de donner quelques idées générales.

- Boghé est une ville de contact entre le fleuve et l'intérieur, entre le port et le réseau routier intérieur : les liaisons port-route doivent donc être aisées, bien dégagées et ne pas traverser la ville.

- Boghé est formée de deux agglomérations :

. Boghé-Escale qui peut encore se développer, mais uniquement vers l'amont, et l'amont est le seul endroit où l'on puisse planter un quai et des plateformes, l'espace restant libre entre la ville et la station de pompage du casier en cours d'équipement étant sans doute trop restreint.

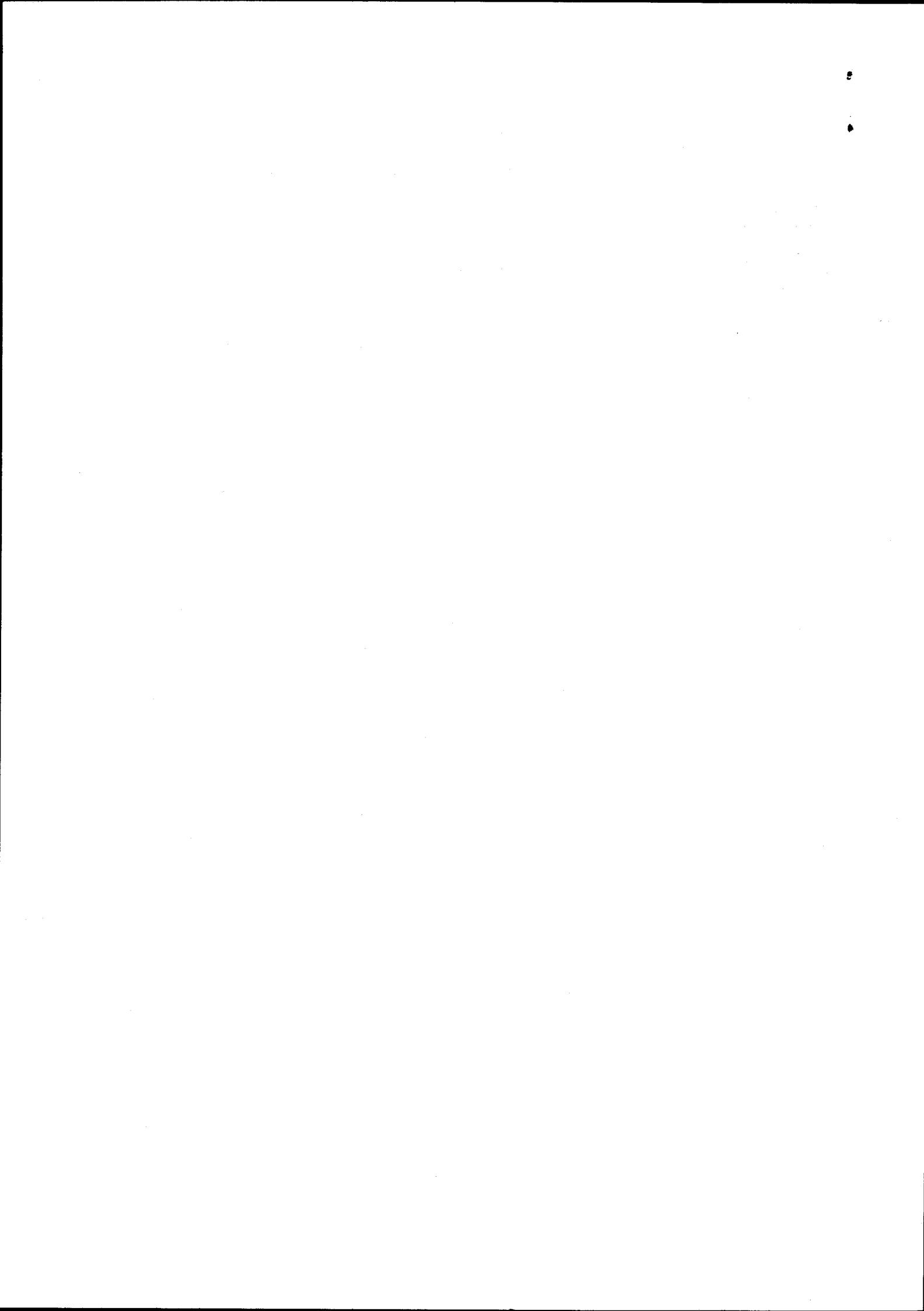
. Boghé-Dow, implanté sur le promontoir du massif dunaire, et dont le développement, limité à l'ouest par le canal principal du casier d'irrigation et à l'Est par la zone basse du marigot ne peut se concevoir que vers le Nord-Est, sur le massif dunaire.

- La piste d'accès actuelle suit le flanc Nord-Ouest du massif dunaire, et traverse Boghé-Dow pour aboutir, par la digue de franchissement du marigot, à Boghé-Escale. Nous ne connaissons pas les détails du projet routier Aleg-Boghé dans ses derniers kilomètres, c'est-à-dire à partir de son arrivée aux abords de la cuvette de Boghé. Mais il paraît évident qu'un tracé implanté sur le flanc Sud-Ouest du massif dunaire serait bien préférable :

. il ne traverse pas Boghé Dow dont l'extension peut se poursuivre sans problème entre ce tracé et le casier d'irrigation

, il peut desservir directement le village de Touldé Doubangué qui, au dernier recensement (janvier 1977), comptait 1 065 habitants

. il peut être relié directement par une bretelle à un port qui serait créé à l'amont de Boghé-Escale actuelle.



F III.2 - L'HABITAT RURAL

L'habitat rural et le terroir dans le Bassin du Sénégal portent la marque - comme c'est souvent le cas ailleurs - du milieu (naturel, économique et social). Cependant, leurs facultés d'adaptation devant les mutations naturelles et économiques sont contrariées par deux contraintes majeures : la rigidité sociale et le poids de la tradition d'une part, qui engendrent la phobie du changement, et d'autre part le dénuement économique et matériel. Deux phénomènes - conséquences du dernier facteur -, l'émigration et l'introduction de la culture irriguée, vont probablement engendrer à terme un changement de structures sur l'habitat et l'organisation du terroir.

1 - Le point de la situation actuelle

1.1 - Facteurs influençant la forme et la nature de l'habitat

Trois types de facteurs influencent aujourd'hui la forme et la nature de l'habitat rural dans la vallée : l'environnement naturel, les activités économiques traditionnelles et les revenus de l'émigration.

1.1.1 - L'environnement naturel

Traditionnellement, l'habitat rural dans la vallée est une forme de réponse à un environnement naturel doublement différencié :

- par rapport au cours du fleuve : Haut Bassin, Moyenne Vallée, Delta
- par rapport au lit du fleuve : falo, waalo, jeeri

Suivant cette double différenciation, les matériaux naturels disponibles et très largement utilisés pour la construction des maisons, varient selon la position du village par rapport aux biefs du fleuve et à ses unités physiographiques (1). Rappelons simplement que, dans un village-jeeri par exemple, les clôtures de concessions font davantage appel aux longues graminées (genre *sporobolus robustus*) qu'aux espèces plus vivaces comme le gonakié très largement utilisé dans les constructions des villages du waalo. L'habitat rural traditionnel dans le bassin utilise de façon équilibrée les différents matériaux naturels immédiatement disponibles. Il subit de ce fait aujourd'hui les conséquences de la dégradation du milieu naturel liée aux effets de la rémission des pluies. Cela accentue nécessairement les temps consacrés aux travaux d'entretien et de réfection de l'habitat, car les populations sont contraintes de se déplacer de plus en plus loin à la recherche de matériaux qui se font dramatiquement plus rares.

(1) Confère chapitre B.V, partie B : le milieu rural traditionnel.

1.1.2 - Les activités économiques traditionnelles et les types d'habitat

Les activités économiques constituent le second facteur de sélection et de différenciation fonctionnelle de l'habitat. C'est ainsi que les populations nomades ou vivant d'élevage transhumant, de même que certains saisonniers comme les charbonniers ou les Haratines refoulés vers les berges du fleuve par la sécheresse, combinent divers éléments allant des huttes de paille aux tentes de toile en passant par les cabanes de bois dont la souplesse favorise les opérations de déguerpissement en cas de nécessité.

Par contre, dans les unités agricoles du waalo ou agropastorales des zones de contacts waalo-jeeri, du fait même d'une sédentarisation relativement poussée, les établissements humains sont plus stables. Les constructions sont plus ou moins durables combinant plus avantageusement l'argile, la paille, les roseaux et le bois.

Cependant, à l'ensemble de ces populations aux genres de vie différents se pose avec la même acuité le même problème : la dégradation de l'environnement naturel et économique traditionnel dont les répercussions au niveau des formes et de la nature de l'habitat rural sont profondes. L'émigration engendrée par cette détérioration apporte partiellement une forme de réponse à ce problème.

1.1.3 - Les revenus de l'émigration : une réponse à la détérioration du milieu

Les revenus des émigrés, et l'ouverture de la route du jeeri qui rend plus aisées les communications avec l'extérieur, sont les facteurs qui ont le plus notablement transformé la forme et la nature de l'habitat dans le Bassin pendant ces dernières décennies. Les revenus monétaires de l'émigration ont permis d'accéder au matériaux modernes de construction (ciment, fibrociment, tôle, etc.) et le développement des transports routiers facilite leur acheminement vers les villages du Bassin. En maints endroits l'habitat rural s'est transformé en ce "modernisant" c'est-à-dire qu'il est devenu plus durable. Cela est particulièrement visible en pays soninké ou le long de la route du jeeri, où certains villages présentent de plus en plus un aspect plus ou moins "urbanisé" avec leurs constructions en dur (ex. les "HLM" de Horkodiéré, "le Petit Paris"). Il convient tout de même de relever que ce "changement" dans la forme et la nature de l'habitat dans le Bassin a davantage affecté le pays soninké où l'ampleur de l'émigration vers la France (source de revenus considérables) est plus grande, et les villages de la Moyenne Vallée et du Delta situés sur les hautes terres du jeeri le long de la route goudronnée du même nom qui facilitent l'accès à ces villages des matériaux modernes de construction à des coûts relativement moins élevés, que les villages enclavés des bourrelets de berge par exemple.

C'est dire que ce changement dans la forme et nature de l'habitat rural introduit par les revenus de l'émigration comme forme de réponse à la détérioration de l'environnement est tout à fait relative. Si dans certains villages l'habitat en terre battue et en toit de chaume cède la place aux constructions en dur ou en demi-dur, dans la plupart des cas et surtout dans les villages du waalo, les formes traditionnelles

de l'habitat subsistent. En conséquence, une grande majorité des populations du Bassin se trouve encore confrontée aux problèmes de renouvellement, de réfection et d'entretien de leurs maisons. Ces problèmes s'amplifient car les matériaux traditionnels de construction se font rares, d'où une augmentation de la durée des travaux d'entretien. Il y aura de plus en plus incompatibilité entre les besoins de main-d'oeuvre pour la réfection et l'entretien de l'habitat d'une part, pour la culture irriguée d'autre part, surtout dans la perspective d'un accroissement des superficies irriguées en vue de satisfaire les besoins essentiels de chaque famille et d'intensifier les cultures avec la disponibilité de l'eau. Il est donc nécessaire de refléchir au problème d'un habitat rural adapté aux contraintes de la culture irriguée.

1.2 - La mobilité de l'habitat dans le Bassin

Il existe une certaine complémentarité entre les types d'économie rurale des différentes unités physiographiques du lit du fleuve. Chaque village des hautes terres du Jeeri par exemple possède souvent un correspondant en zone waalo parmi les villages sis sur les bourrelets de berges. De même, beaucoup d'établissements humains vivent en symbiose dans un même écosystème fonctionnel. Cette complémentarité se traduit par de multiples liens - journaliers (marchés), hebdomadaires (achats de bétail par exemple, de céréales propres à l'une ou l'autre des zones en question), et même saisonniers (élevage transhumant, agriculture, etc.). Cela introduit une mobilité de l'habitat qui se manifeste dans le sens jeeri-waalo pendant la saison sèche avec l'afflux des populations du Jeeri cultivateurs en décrue en zone waalo, et dans le sens inverse waalo-jeeri pendant l'hivernage avec l'arrivée des populations du waalo pour la culture pluviale. De même, le waalo est souvent pendant la saison sèche la zone de parcours et d'installation des peuls et de leurs troupeaux.

Cette symbiose ou complémentarité entre les différentes unités physiographiques du Bassin est à l'origine de l'installation dans beaucoup de villages de "résidences secondaires" de populations habitant soit le Jeeri soit le Waalo. Ces "résidences" diffèrent presque toujours dans leurs formes du type d'habitat le plus courant dans le village puisqu'elles ne sont que partiellement utilisées dans le temps. Force est cependant de constater qu'à la suite du recul des cultures traditionnelles de décrue ou sous pluie, cette mobilité tend à s'estomper sinon à devenir une mobilité à sens unique avec l'introduction de la culture irriguée dont les périodes villageoises jouxtent presque toujours le lit du fleuve et se trouvent donc en pleine zone waalo, d'où un courant jeeri-waalo avec les populations cultivant en irrigué.

Tout ceci montre qu'il existe dans le Bassin une mobilité - à courte distance - assez grande dans l'habitat chez les populations agricoles, mobilité qui leur permet de s'adapter aux changements de conditions. Les ajustements entraînés par le développement de la culture ne devraient donc pas poser de problèmes sociaux majeurs.

2 - L'introduction de la culture irriguée et les mutations économiques et de terroirs

L'introduction de la culture irriguée et l'intensification du rythme d'aménagement des périmètres vont entraîner des mutations dans le "mode d'habiter" et la conception de l'habitat rural dans la vallée. Ces mutations sont de plusieurs ordres et peuvent être résumées en quatre points. Leur suivi permettra surtout d'éviter que se posent en termes de conflits ou de concurrence les exigences d'une double culture irriguée et celles presque permanentes d'entretien et de réfection de l'habitat.

2.1 - Le recul de la culture pluviale surtout dans la Moyenne Vallée et l'intensification du rythme d'aménagement des périmètres vont à coup sûr entraîner une sédentarisation plus poussée des populations du waalo

Cette situation pose la nécessité de concevoir un type d'habitat minimisant le temps d'entretien et de réfection devant les exigences de la double culture irriguée. L'accès aux matériaux de construction est certes rendu problématique par la rareté progressive des essences végétales utilisables et les coûts, hors de portée des populations, de matériaux non locaux. En plus, les défauts de performance techniques des matériaux locaux et en particulier leur durabilité moyenne - deux ans environ - constituent une contrainte pour les populations. Il est cependant possible de minimiser ces défauts par l'emploi de techniques simples et peu coûteuses : la vulgarisation par exemple de l'emploi de la terre stabilisée (géo-béton) à la place du banco, l'isolation des toits de chaume, etc. La mise au point d'un type de construction adapté à chaque région est donc hautement désirable.

2.2 - La semi-sédentarisation des populations du Jeeri en zone waalo avec campement en saison sèche peut aboutir à une fixation plus poussée avec la double culture irriguée

A terme se posera pour ces populations le problème de l'inversion des rôles respectifs de la résidence habituelle (du Jeeri) et du campement walo. Ce dernier, dont l'emplacement a été fixé par l'exploitation du terroir traditionnel, ne conviendra pas pour une fixation définitive et devra s'intégrer dans un village nouveau. La localisation des villages nouveaux devra recevoir l'approbation des populations concernées, tout en étant compatible. Cela illustre la nécessité de prévoir l'implantation des nouvelles communautés en fonction des plans d'aménagements à long terme.

2.3 - Les bescins de stockage

Dans la conception d'un habitat adapté aux besoins de la culture irriguée, il conviendra aussi de prendre en compte les besoins de stockage des productions, des facteurs de production et du matériel agricole. Dans certains cas, le problème peut se poser à deux niveaux : stockage provisoire à proximité des parcelles cultivées, et stockage plus long près des lieux d'habitation.

2.4 - Les transitions dans la transformation de l'habitat

Les premiers problèmes peuvent se poser en terme de compétition dans l'emploi du temps entre la construction de l'habitat d'une part, la construction et l'exploitation du périmètre irrigué d'autre part. En fait, la solution sera trouvée par les agriculteurs eux-mêmes, qui se contenteront au départ d'un habitat provisoire rudimentaire dont la construction demande peu de temps et d'argent.

Par contre, il serait bon d'orienter l'habitat nouveau vers un type réduisant les temps de réfection et d'entretien par rapport à l'habitat traditionnel, même si ce type nouveau entraîne des frais monétaires d'entretien plus élevés. L'étude socio-économique a fait ressortir les astreintes très dures à certaines périodes du calendrier de la double culture ; les besoins de pointe de main-d'œuvre sont quelquefois très aigus, et tout doit être fait pour réservier alors la main-d'œuvre aux soins de la culture irriguée.

Quant à la construction de cet habitat nouveau, elle ne pourra être entreprise que lorsque les agriculteurs disposeront de superficies en irrigué leur permettant de dépasser le stade de la satisfaction des besoins essentiels, et de dégager des revenus monétaires. Une politique de crédit à la construction permettrait de hâter l'accès à des conditions d'habitat plus confortables.

