



HAL
open science

Conception d'une autoroute au Sénégal: vers un aménagement multidimensionnel conciliant développement et mise en valeur patrimoniale

Aimé Kantoussan

► **To cite this version:**

Aimé Kantoussan. Conception d'une autoroute au Sénégal: vers un aménagement multidimensionnel conciliant développement et mise en valeur patrimoniale. Histoire. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2014. Français. NNT: 2014PA010632 . tel-03270035

HAL Id: tel-03270035

<https://theses.hal.science/tel-03270035>

Submitted on 24 Jun 2021

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

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

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

École doctorale d'Histoire (ED 113)

Equipe d'histoire des techniques-IHMC (UMR 8066)

Doctorat en histoire

Aimé Kantoussan

**CONCEPTION D'UNE AUTOROUTE AU SÉNÉGAL
VERS UN AMÉNAGEMENT MULTIDIMENSIONNEL CONCILIAN
DÉVELOPPEMENT ET MISE EN VALEUR PATRIMONIALE**

Volume 1 : texte

Thèse dirigée par Jean-François Belhoste, professeur

École Pratique des Hautes Études,

rattaché à l'École doctorale d'histoire de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Soutenue le 14 mai 2014

Jury :

Jean-François BELHOSTE (Professeur, Ecole Pratique des Hautes Etudes)

Hamady BOCOUM (Professeur, Université Cheikh Anta Diop)

Mathieu FLONNEAU (Maître de conférences, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

Pierre LAMARD (Professeur, Université de Technologie Belfort-Montbéliard)

Jean-François LANGUMIER (Expert professionnel)

Mandiomé THIAM (Maître de conférences, Université Cheikh Anta Diop)

Jean Varlet (Professeur, Université de Savoie)

Résumé

Infrastructures et développement semblent aller de pair. Ces deux notions interpellent cependant une problématique de fond, liée à l'aménagement du territoire, qui devra nécessairement prendre en compte certains aspects notamment patrimoniaux et environnementaux du fait de leur importance. La majeure partie des pays africains notamment en Afrique subsaharienne, est confrontée à l'évolution rapide de ses villes principales. Une évolution quelques fois anarchique. La ville de Dakar, héritée de la période coloniale, s'inscrit dans ce registre, avec des carences en termes de mobilité, accrues par la pression foncière. Pour atténuer, voire mettre fin à cette situation d'asphyxie, l'État du Sénégal a décidé de désengorger la ville de Dakar, par la création d'une plateforme économique à quelques encablures de la capitale, mais aussi d'infrastructures lourdes de transport dont l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Cette thèse, analyse à la fois les différents modes de gouvernance mais aussi les trajectoires des infrastructures de transport, notamment routières au Sénégal. Elle évoque en outre l'hybridation de l'aménagement du territoire et de la politique patrimoniale, au sens large du terme. Par ailleurs, cette thèse analyse les différentes socialisations liées à la mise en place et ensuite à la mise en service de ce nouvel objet technique.

Mots-clés : Histoire, archéologie préventive, mobilités, innovation, circuit de la décision, infrastructures et réseaux de transport, impact sur le patrimoine, développement des territoires, développement durable, pluridisciplinarité, paysages, écosystèmes humains, biodiversité, luttes urbaines, acceptabilité, pratiques, mondes de l'automobilisme/des chemins de fer.

Abstract

Infrastructure and development seem to go together. However, these two notions challenge a fundamental problem, linked to land management, which must necessarily take into account some of their important impacts on cultural heritage and the environment. The majority of African countries, particularly in sub-Saharan Africa, are facing rapid changes in their major cities-an evolution sometimes anarchic. The city of Dakar, established during the colonial period, is a case in point with its deficiencies in terms of mobility increased by pressure on available land. To mitigate or relieve this situation of asphyxia within the city of Dakar, the State of Senegal decided to develop an economic zone not far from the capital as well as heavy transport infrastructure such as the Dakar-Diamniadio turnpike. This thesis examines both different modes of governance and the trajectories of transport infrastructure, particularly roads, in Senegal. In so doing, it examines the hybridization of land development and the politics of heritage in the broadest sense of the term. Moreover, this thesis analyzes the different social processes related to the construction and then the commission of this new technical object.

Keywords: preventive archeology, history, mobility, innovation, circuit of decision, infrastructure and transport networks, heritage management, regional development, sustainable development, multidisciplinary, landscapes, human ecosystems, biodiversity, urban struggles, acceptability, practices, worlds motoring / of railways.

Table des matières

Sigles et abréviation	10
Introduction	11
Première partie.....	30
Les infrastructures routières : mise en perspective et état des lieux en Afrique.....	30
Chapitre 1 : Mobilité : définition/discussions conceptuelles.....	33
1-a: La mobilité, une notion à la croisée de plusieurs disciplines.....	33
1-b: La mobilité : un champ historique en devenir ?.....	45
1-C : Les déplacements en Afrique, une mobilité à plusieurs « vitesses »	47
1-C-1 : Le temps des caravanes ou la mobilité primaire en Afrique	49
1-C-2 : Les mobilités modernes en Afrique.....	63
Chapitre 2 : Les infrastructures routières en Afrique	92
2-a : Les premiers réseaux de communication modernes en Afrique.....	92
2-b : Les débuts d'un réseau de communication prenant à la fois en compte les besoins économiques et les besoin de mobilité des populations locales	104
2-c : Les premières tentatives de l'automobilisme en Afrique	107
2-d - Mise en place d'un réseau routier en Afrique : volonté politique ou continuité logique ?.....	116
2-e : Rail, route : une bataille de mobilités qui n'aura pas lieu.....	125
Deuxième partie :	166
Dakar et son autoroute à péage : une innovation majeure.....	166
Chapitre 3 : Les autoroutes en Afrique et dans les « pays en développement ».....	170

3-a : Autoroutes : depuis quand et pourquoi ?	171
3-b : autoroutes : attention, dès que l'on s'y engage on est obligé de payer !	178
3-c : les autoroutes en Afrique : qu'y a-t-il de nouveau sous le soleil ?	184
3-b-1 : la route : une infrastructure incontournable en Afrique ?	185
3-b-2 : les autoroutes en Afrique	191
3-b-3 : les autoroutes dans d'autres pays dits en « développement »	201
Chapitre 4 : Dakar et son autoroute : une innovation majeure en Afrique de l'Ouest	212
4-a : La presqu'île du Cap-Vert : un atout géographique qui constitue à la fois sa force et sa faiblesse ?	214
4-a-1 : Dakar : une ville qui ne cesse de se développer	224
4-a-2 : La bataille de la route à Dakar : secteurs formel et informel en lutte	245
4-a-3 : l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, un projet multidimensionnel	265
4-a-3-1 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : une vision qui fait son chemin	267
4-a-3-2 : la mise en place d'un cadre favorable	270
4-a-3-3 : la phase « études de faisabilité » du projet	277
Troisième Partie	289
La mise en place d'une infrastructure lourde transport dans la métropole dakaroise : enjeux patrimoniaux et socialisation	289
Chapitre 5 : l'autoroute à péage Dakar – Diamniadio, un exemple de mise en valeur du patrimoine au Sud.	295
5-1-a : Les questions patrimoniales : état des lieux	297
5-1-b : le patrimoine face à l'aménagement du territoire au Sénégal : plusieurs exemples passés de destruction du patrimoine	308

5-1-b-1 : L'archéologie préventive au Sénégal : à quand?	332
5-1-b-2 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, un patrimoine bousculé, un patrimoine retrouvé	357
Chapitre 6 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : quels enjeux de socialisation ?	376
6-a : Autoroute à péage : jeu et controverses des acteurs	377
6-a-1 : Des mesures compensatoires ?	401
6-a-2 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : des exemples de lutte contre la pauvreté dans la banlieue dakaroise.	409
6-a-3 : Les retombées socio-économiques du chantier de l'autoroute à péage dans les localités traversées.	416
Conclusion	420
Bibliographie	i
Liste des cartes	Erreur ! Signet non défini.
Liste des tableaux	xxxvi
Liste des figures	xxxviii

A Joseph et Marcelle

Remerciements

Ce travail est l'aboutissement de plusieurs collaborations institutionnelles et universitaires, d'où l'implication de plusieurs personnes de différents horizons à la fois géographiques et professionnels.

Je remercie tout d'abord les professeurs Jean-François Belhoste et Hamady Bocoum, qui ont dirigé cette thèse. Tout au long de ces trois années, ils ont su orienter cette recherche aux moments opportuns. Jean-François Belhoste, au travers de son regard d'ingénieur mais aussi d'historien, m'a amené à découvrir les différentes facettes du patrimoine en général, mais aussi ses enjeux actuels. Hamady Bocoum, avec sa double casquette d'archéologue, et de spécialiste du patrimoine, m'a fait bénéficier à la fois de ses expériences de terrain et de celles l'administration, à la direction du patrimoine culturel.

J'exprime ma reconnaissance au professeur Anne-Françoise Garçon, qui m'a accueilli dans son laboratoire Equipe d'Histoire des Techniques-IHMC (CNRS/Université Paris 1 Panthéon Sorbonne). Elle a toujours été disponible pour d'intenses et rationnelles discussions. Merci pour ses précieux conseils, qui tombent toujours au bon moment. Je remercie Anne-Sophie Rieth et Evelyne Berrebi pour tous les efforts fournis et leur accueil.

Cette thèse a été financée par Eiffage Sénégal, je tiens à remercier Monsieur Gérard Senac de m'avoir donné l'opportunité de poursuivre mes recherches. A Didier Payerne qui m'a accueilli à la SENAC sa.

Toute ma gratitude va à Mathieu Flonneau, mon tuteur scientifique. J'ai non seulement eu grand bénéfice à profiter de ses conseils, savoir et expérience, mais il a toujours été là pour me motiver, avec des idées pertinentes et brillantes. Merci pour son efficacité, ses qualités humaines et professionnelles.

Toute ma gratitude va aussi à Jean-François Langumier et Jean Varlet pour leurs précieux conseils. Ils n'ont ménagé aucun effort pour la réussite de ce projet de recherche.

Je tiens à remercier tous mes camarades de promotion du programme HERITECHS, Manga Makrada Maina, Mohamed Rahmoun et Carolina Rosa, et les doctorants du laboratoire Equipe d'Histoire des Techniques-IHMC.

Mes remerciements vont aussi à Elisée Coulibaly pour ses nombreux conseils. Merci à l'équipe de la bibliothèque du Centre de Recherche Africaine (CRA) : Michèle, Isabelle et Leilla.

Sigles et abréviation

AATR : Agence autonome des travaux routiers

AFD : Agence française de développement

ABCR : Association Brésilienne des concessionnaires autoroutières

ADM : Autoroute du Maroc

AIBD : Aéroport international Blaise Diagne

APIX : Agence pour la Promotion des investissements et grands travaux

APRR : Autoroute Paris-Rhin-Rhône

ANA : Agence nationale des autoroutes

ANDS : Agence nationale de la statistique et de la démographie

BIFAN : Bulletin de l'IFAN

CEDEAO : Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CET : Construction, Exploitation, Transfert

DEFCCS : Direction des Eaux, Forêts, Chasse et de la Conservation du Sol

DTT : Division des transports terrestres

IFAN : Institut fondamental d'Afrique Noire

OP 4.12 : Operational Policies : Politique opérationnelle « réinstallation involontaire » de la Banque Mondiale

PAFCM : Plan d'aménagement de la forêt classée de Mbao

PAR : Plan d'action et de réinstallation

PAP : Personne affectée par le projet

PPP : Partenariat Public Privé

SENAC sa : Société Eiffage de la nouvelle autoroute concédée

UFCE : Union des femmes chefs d'entreprises

Introduction

Malade de leurs villes¹, pour la plupart héritées de l'époque coloniale, la majeure partie des pays africains, s'inscrit de plus en plus dans une dynamique de réaménagement du territoire notamment des principales villes, qui s'assimilent, dans un contexte micro-géographique, à de véritables mégapoles². Face à cette croissance majeure des villes, les politiques d'aménagement demeurent plus que d'actualité en Afrique, dans la mesure où elles doivent promouvoir à la fois le développement économique, mais aussi le développement socio-culturel.

Ces principales villes à l'image de Dakar, Abidjan, Douala, qui se localisent le plus souvent sur la frange côtière, regroupent non seulement les principales activités des pays concernés, mais aussi une forte population attirée par les opportunités d'emploi.

Frappé par des crises identitaires, et des conflits territoriaux, le continent africain est à la fois celui où on constate de fortes disparités dans la répartition des richesses, y compris à l'échelle d'un même État. Ainsi, dans un même pays, il n'est pas rare de voir des régions plus riches, qui concentrent plus d'activités économiques, académiques, politiques, au détriment d'autres régions quasi désertes. C'est un peu le cas au Sénégal, où certaines villes à l'image du Sénégal Oriental, et du Sud, sont très défavorisées comparées aux villes comme Dakar ou d'autres villes satellites. Il est vrai que ce phénomène n'est pas propre au Sénégal, ni à l'Afrique, cependant les disparités y sont plus accentuées.

L'une des principales réalités qui accentuent les disparités est le manque d'infrastructures qui devraient favoriser les échanges des biens, de richesses mais aussi les

¹ Plusieurs émissions radiophoniques ou télévisées notamment sur Radio France International (RFI) par exemple, évoquent les questions d'urbanisation en Afrique, du fait des problèmes quotidiens dans les grandes villes, liés à la mobilité, au manque d'infrastructures de base, aux problèmes d'énergie et d'eau (coupures d'électricité fréquente), de pollutions, en résumé, de véritables fourmilières humaines pour reprendre le texte de SECK A., *Dakar: métropole ouest africaine*, Dakar, Mémoire de l'IFAN, 1970, 516 p.

<http://www.rfi.fr/emission/20130813-2-le-deux-roues-ville-indispensable-infernal-rediffusion>.

<http://www.rfi.fr/emission/20130721-2-villes-champignons-afrique-defis-urbanisation>.

<http://www.rfi.fr/emission/20120621-senegal-fermeture-decharge-mbeubeuss>.

² Se référant à la définition du Larousse du mot mégapole - très grande agglomération résultant du regroupement de plusieurs conurbations -, à la différence des mégapoles de par leur taille et leur organisation spatiale, beaucoup de villes africaines se développent de façon anarchique suite à une succession désordonnée de quartiers qui ceinturent le centre politique, administratif et économique.

déplacements de personnes. Sur le « vieux » continent européen, l'émergence et le développement de la voie ferrée ont drastiquement réduit les maladies liées à la pauvreté dans les campagnes, l'avènement par la suite des infrastructures lourdes de transport telles que les autoroutes a permis entre autre d'équilibrer les richesses entre les villes.

Le déficit du continent africain en infrastructures de transport est criard. A l'échelle continentale, rares - à l'exception des pays du Maghreb par exemple, dont la Mauritanie, le Maroc, la Tunisie, l'Algérie et la Lybie qui développent avec la Transmaghrébine un réseau autoroutier devant faciliter le déplacement entre ces pays - sont les pays qui sont connectés par des infrastructures de transport modernes. Si elles existent, elles sont souvent dans un état critique comme c'est le cas présentement de la route Sénégal-Mali. Par ailleurs, sur le plan national, la connectivité des différentes villes pose de réels problèmes. Depuis plusieurs décennies maintenant, les nations africaines tentent de mettre en œuvre des politiques d'échanges, un espace de coopération dans le cadre d'instances institutionnelles telle que la CEDEAO (Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest). Dans cette optique, P. Demba Fall, souligne qu'« à la faveur de la mondialisation, des secteurs comme l'informatique, les télécommunications, le tourisme, etc. raccordent de plus en plus le continent africain au reste du monde alors que les législations nationales restent figées en ce qui concernent la libre circulation des personnes³ ». Ces dernières ne réussissent pas véritablement faute d'infrastructures de transport⁴. Dans son discours⁵ inaugural de l'autoroute A6, le Président français Georges Pompidou note à juste titre que l'économie traverse les frontières, et que pour y arriver, il faut nécessairement des voies de communication, ces artères qui comme dans l'organisme jouent un rôle essentiel dans le système circulatoire.

³ FALL DEMBA P., « État-nation et migrations en Afrique de l'ouest : le défi de la mondialisation », in, *The Migration without Borders Series*, UNESCO, 29 octobre 2004, 23 p.

<http://www.befac.net/pdf/139144f.pdf>.

⁴ Dans leur article, CHOPLIN A. et LOMBARD J., « Suivre la route - Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », in, *EchoGéo*, décembre 2010, pp. 1-19., notent que ces dernières années, un changement majeur est apparu avec la multiplication des axes goudronnés, qui accroît les possibilités de déplacements pour les populations.

⁵ <http://www.ina.fr/video/CAF89004813>.

Il ne fait plus aucun doute que les pays africains, qui en marge d'une économie mondiale de plus en plus globalisée sont obligés de se doter de voies de communication. Lesquelles voies, leurs permettront de développer, d'abord sur le plan local, leurs économies respectives, ensuite sur le plan continental une dynamique économique capable de suivre le train économique mondial.

Jusqu'aux années 1950, les transports étaient uniquement l'apanage de la géographie, et des économistes⁶. Cependant, face à la multiplication des flux d'échanges, au développement de la connexité diront Caroline Gallez et Vincent Kaufmann⁷, les transports ont largement dépassé le seul cadre de la géographie et de la sociologie. Désormais, l'accroissement des échanges à travers le monde appelle plusieurs disciplines à s'intéresser de plus près à ce qu'il est convenu d'appeler la mobilité. John Urry⁸ parle de « motilité » et suggère du coup l'existence de nos jours d'un capital de mobilité dont les individus seraient inégalement dotés. Sylvie Fol⁹ pense que ces disciplines « analysent les effets à la fois sociaux et spatiaux, la multiplication des choix qu'elle permet et l'individualisation des pratiques ».

Cette flagrante croissance des flux mondiaux d'échange cache cependant des transformations plus profondes, que les spécialistes désignent sous le terme de *mobility turn*. Transformations qui par ailleurs ne sont pas souvent décryptées par les principales disciplines étudiant le phénomène, à savoir la géographie pour les territoires, les sociétés pour la sociologie, et même les aspects économiques pour l'économie des transports. Parlant du rôle important de l'histoire dans le décryptage de ces tournants, Caroline Gallez et Vincent Kaufmann pensent que l'histoire est : « régulièrement convoquée pour administrer la preuve de ces tournants en cours¹⁰ ». Quoiqu'il en soit, l'augmentation des flux d'échanges étant indissociable d'un système de transports performants, à savoir

⁶ BAILLY A., et al. *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1984, 333 p.

⁷ GALLEZ C., KAUFMANN V., « Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio - historique de la mobilité urbaine », in, FLONNEAU M. et GUIGUENO V. (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 41-56.

⁸ URRY J., *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin, 2005, 252 p.

⁹ FOL S., « Encouragement ou injonction à la mobilité », in, *Projet*, 2010/1 n° 314, p. 52-58.

¹⁰ GALLEZ C., KAUFMANN V., *Op. Cit.*, 2009, p. 41.

d'infrastructures de transports performantes, ce qui est rarement le cas dans de nombreux pays africains. Ce qui explique en partie une véritable carence historiographique¹¹ d'une nouvelle discipline en devenir : l'histoire de la mobilité, dont le soubassement ne serait autre que l'histoire générale.

*Le nouvel esprit du Capitalisme*¹² fait de la mobilité, un capital, dans les sociétés occidentales où il est particulièrement développé. Sylvie note à ce propos que « dans un univers de réseaux, la capacité à se connecter constitue une ressource de plus en plus décisive¹³ », la différence entre les individus se situe parfois dans leur capacité, leur aptitude à se déplacer. Ce qui est loin d'être le cas dans les pays du Sud - au sein du continent africain par exemple, il existe de fortes disparités d'abord entre les différents pays, mais aussi à l'échelle d'un même pays entre la mobilité des classes riches et celle des classes défavorisées¹⁴ -, où le manque d'infrastructures de transport adéquates, met pratiquement tout le monde dans un même rythme de mobilité, un écosystème fragile et précaire.

Sur le plan sous régional, le Sénégal continue de jouer un rôle phare en Afrique de l'ouest, notamment sur le plan économique avec son port. Cependant, l'une de ses grandes faiblesses, comme le souligne Jacques économiste de la Banque Mondiale, « trouve son origine dans le sous-développement des réseaux de transport¹⁵ ». A l'instar des autres pays africains, la route est le principal moyen de transport au Sénégal, et cela, depuis les années 1950 avec le déclin du transport ferroviaire, le pays souffre d'une carence de routes, mais aussi de la vétusté du réseau existant. Dakar la capitale qui accueille la majeure partie des activités politiques, économiques, culturelles et académiques du pays, concentre

¹¹ Dans le continent africain les rares travaux du Sud-africain Gordon H. Pirie de *l'University of Cape Town*, tentent tant bien que mal à faire décoller ce nouveau champ historique.

¹² BOLTANSKI L., CHIAPELLO E., *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999, 843 p.

¹³ FOL S., *Op. Cit.*, 2010, p. 52.

¹⁴ GODAR X., « Mobilité urbaine en Afrique : quels modèles et quelles inflexions ? », in, *Vers la sortie de route ? Les transports face aux défis de l'énergie et du climat*, *Les Cahiers de Global Chance*, Institut de l'Énergie et de l'environnement de la Francophonie, n° 26, janvier 2009, pp. 109-111.

¹⁵ MORISSET J., « Comment parvenir à une croissance économique accélérée au Sénégal ? L'approche Michael Jordan », in, *Le challenge de la décennie*, *Echos de la Banque Mondiale* n° 2, aout 2005, pp. 7-9.

paradoxalement plus de deux millions de personnes sur une toute petite surface estimée à 550 km², d'où une forte pression sur les infrastructures existantes.

Le Sénégal depuis les années 2000 avec l'arrivée au pouvoir du Parti Démocratique Sénégalais, s'est lancé dans un ambitieux programme économique du nom de Stratégie de Croissance Accélérée (SCA). Sachant que les infrastructures, notamment de transport, constituent l'un des maillons faibles du pays, le nouveau régime en a fait son cheval de bataille. Ainsi, l'État du Sénégal a non seulement relancé le projet de construction d'une autoroute, qui a été abandonné à la fin des années 1970, mais il a décidé, en outre, la construction d'un aéroport en dehors de la tête de la presqu'île du Cap-Vert pratiquement saturée de nos jours. Cette volonté obéit à deux mobiles principaux : d'abord, désengorger la capitale qui souffre d'asphyxie, de carences en termes de mobilité, mais aussi créer, une nouvelle plateforme économique, afin, de décentraliser la capitale qui, depuis la période coloniale a continué, à regrouper les principales activités économiques, politiques administratives et culturelles du pays.

La mise en place de ces deux infrastructures lourdes dans l'aire de la presqu'île du Cap-Vert entraîne forcément des mutations socio-économiques, environnementales mais aussi, des impacts sur le patrimoine, notamment, durant la phase chantier des projets.

Dans le « vieux » continent européen, la construction des premiers réseaux de voies de communication, plus particulièrement des chemins de fer, au XIX^e siècle s'est déroulée sans une prise en compte préalable des aspects culturels. Une tendance qui s'est plus ou moins poursuivie jusqu'aux années 1980 comme le souligne Jean-Paul Demoule, ancien président de l'INRAP¹⁶. Dans un contexte mondial marqué par une prise de conscience soudaine de l'importance du patrimoine, tant sur le plan culturel qu'économique, de plus en plus, l'archéologie préventive est devenue incontournable dans les grands travaux d'aménagement du territoire.

L'exemple européen, en termes de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine, doit nécessairement servir d'exemple pertinent pour le continent africain, en plein

¹⁶ DEMOULE J.-P., « Introduction », in, *Cent mille sous les rails. Archéologie de la Ligne à Grande Vitesse Est européenne*, Paris, Somogy éditions d'Art, 2006, p. 2.

aménagement aujourd'hui. Cependant, face aux multiples urgences du continent, les questions liées au patrimoine, à sa sauvegarde et à sa mise en valeur demeurent pratiquement un luxe, en particulier dans un contexte d'aménagement du territoire. Ce qui amène Hamady Bocoum à penser que : « le constat froid que l'on peut faire du désamour entre l'aménagement du territoire et la sauvegarde du patrimoine archéologique, est qu'à la lumière de l'expérience acquise par notre discipline depuis deux siècles maintenant c'est qu'à défaut d'une véritable complicité, un mariage de raison devrait être instauré entre deux logiques qui, pour n'être pas toujours convergentes, devraient cependant être articulées afin que l'aménagement culturel du territoire soit enfin perçu comme une composante essentielle du développement¹⁷ ». Grâce aux travaux d'aménagement les pays tels que le Japon, les États-Unis, les Pays-Bas, ont mis au jour un important patrimoine.

Dans le cadre de notre mémoire de maîtrise en histoire, mention archéologie, nous nous sommes intéressés aux aspects anthropologiques et culturels¹⁸ : collecte des arches, rites culturels, étude de la céramique et de leur nombre, des amas coquilliers du Delta du Saloum, particulièrement ceux de Joal-Fadiouth. Nous nous sommes vite rendus compte que ces vestiges font l'objet d'une intense exploitation. Certains d'entre eux, à l'image de l'amas coquillier de Ngui Sola, situé à quelques dizaines de mètres du gros amas Diotio, le cimetière de l'île de Fadiouth, ont tout simplement disparu. Ils ont servi à la fois de carrière pour la construction de route, de remblaiement de l'île, de fabrication d'aliments pour la volaille etc. En même temps, les populations tirent des revenus de ces sites, en faisant visiter aux touristes certains d'entre eux. C'est le cas aussi dans certaines îles du delta du Saloum, nos différentes missions de prospection dans le cadre de l'inscription de ce delta

¹⁷ BOCOUM H., « Aménagement du territoire et archéologie préventive au Sénégal. Quels enjeux pour la recherche ? », in, BAOUBA OULD M. N., LANFRANCHI R., SCHLANGER N. (dir), *L'archéologie préventive en Afrique. Enjeux et perspectives, Actes du Colloques de Nouakchott, 1-3 février 2007*, Saint-Maur-des Fossés, Éditions SÉPIA, 2008, pp. 75-85.

¹⁸ Les populations actuelles perpétuent pratiquement les mêmes gestes. Elles vont chercher les huîtres dans la lagune, et dans la mangrove, après avoir retiré la chair des mollusques, elles versent les coquilles d'arches dans coin de la maison. Celles-ci serviront soit à remblayer la cour de la maison ou seront tout simplement revendues.

sur la liste du patrimoine Mondial de l'UNESCO, nous ont amené à constater le même phénomène, l'exploitation des buttes coquillières en carrières¹⁹.

Le Sénégal a très tôt bénéficié d'un dispositif juridique dans le domaine du patrimoine, qui a fait l'objet de plusieurs modifications au fil du temps. Les premières découvertes archéologiques remontent dans aux 1920 et, aboutiront aux premiers inventaires des années 1930. Malgré l'existence de dispositifs juridiques, le signalement de sites archéologiques particulièrement dans la presqu'île du Cap-Vert n'est pas systématique, « l'aménagement du territoire qu'il, s'agisse de l'urbain ou du rural, s'est partout traduit au Sénégal par la destruction de nombreux sites archéologiques et parfois aussi de biens meubles, ceux-là même qui étaient particulièrement visés par la loi de 1971 et ses décrets d'application²⁰ ».

Dans cet ordre d'idées, il nous a paru nécessaire d'appréhender les problématiques globales d'aménagement du territoire en ayant en toile de fond les questions relatives aux infrastructures de transports et plus particulièrement les routes. Il s'agit en outre de tenter de comprendre les différentes trajectoires de mise en place et d'application des dispositifs juridiques en vigueur en termes de protection et de mise en valeur du patrimoine.

Comparé au rail, la route dans son acceptation moderne, est récente dans beaucoup de pays africains. C'est au lendemain de la conférence de Brazzaville et particulièrement dans les années 1950 - certains axes importants, telle que la route Dakar - Rufisque, ont été construits avec des techniques plus avancées que celles des routes empierrées, de l'époque - de la Seconde guerre, que la France via le FIDES a financé la construction de routes dans certaines colonies, une tendance qui s'est plus ou moins maintenue quelques années plus tard après les indépendances dans le cadre des programmes de coopération.

Au Sénégal, à la faveur de l'économie arachidière, le transport routier s'est imposé sur les autres modes de transport, et c'est par ailleurs ce même mode de transport qui a permis et précipité l'émergence d'une élite de transporteurs locaux qui s'identifient à ce

¹⁹ Dans les parkings de certains hôtels qui jouxtent cette région, il n'est pas rare de voir la terre jalonnée des tessons de céramique, au milieu des coquilles d'arches qui servent à embellir ces endroits.

²⁰ BOCOUM H., *Op. Cit.*, 2008, p. 81.

mode de transport. La concurrence des transporteurs, qui petit à petit se sont accaparés le secteur des transports publics notamment dans la capitale, ne fait qu'empirer le désordre dans les rues de la capitale, qui ne cesse d'accueillir des personnes à la recherche de travail. Il y a une offre de plus en plus croissante pour les transporteurs.

La résolution d'une partie de ces problèmes dans la capitale passe nécessairement par une politique de délocalisation voire, de décentralisation, qui nécessite des infrastructures performantes, mais aussi une normalisation des différentes composantes du secteur des transports. Une bonne politique de croissance économique doit nécessairement prendre en compte les différents aspects et ce malgré l'urgence des programmes d'aménagements à mettre en œuvre. C'est d'ailleurs ce qui fait l'une des particularités du projet autoroutier dans son contexte ouest africain.

Sur le plan juridique, l'État du Sénégal a revisité son arsenal juridique, ses différentes lois, afin de s'adapter aux normes internationales en termes de grands projets d'aménagements. Il a en outre mis sur pied un cadre institutionnel adéquat par la création d'agences, à l'image de l'Agence de Promotion des Investissements et des Grands Travaux (APIX), qui participent largement à la mise en place et à l'évolution d'un cadre d'affaires propice.

En guise d'introduction de sa thèse de doctorat d'État, Monique, note que : « Le transport fut en Afrique la source de tous les profits. La traite déjà était un trafic, le commerce son héritier, le demeura ; la production et l'échange lui restèrent assujettis. Certes il y avait ses lois que ni l'offre ni la demande, ni le marché ne recouvraient totalement mais que la complexité des réseaux, la multiplicité des circuits, la flexibilité des itinéraires modulaient au gré des circonstances²¹ ». Le rôle important du transport en général dans le continent africain, lui a valu de très nombreux travaux. Néanmoins, cette masse de publications n'apporte pas suffisamment d'éclaircissements qui permettent d'apprécier les différentes trajectoires du transport. La notion de transport renvoie souvent au mobile, au matériel roulant, et pas forcément aux infrastructures, ce qui fait dire à Bruno

²¹ LAKROUM M., *Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique occidentale : le Dakar-Niger (1883-1960)*, Thèse de Doctorat d'Etat, Université Paris VII, UFR Histoire. GHSS, 3 tomes, juillet 1987, 930 p.

Latour que « quand la mobilité d'un élément s'accroît, l'immobilité des infrastructures (ou, pour parler le langage de l'économie, ses emprises, ses investissements) s'accroît aussi²² ».

Le continent africain a de tout temps eu des contacts, des échanges avec le monde extérieur, échanges qui supposaient bien évidemment des infrastructures, de transports. Partant de ce constat, il n'est pas aisé de retracer ce cheminement des moyens de transport depuis les périodes préhistoriques jusqu'à la période contemporaine. Car comprendre les différentes trajectoires des transports et par conséquent des infrastructures nécessite un recul dans le temps. Les échanges dans le continent se caractérisent par leur instabilité selon les âges, mais aussi selon les régions. Ainsi, par exemple, l'émergence du commerce transatlantique sur les côtes africaines qui a permis l'affirmation de nouveaux royaumes côtiers et de nouveaux moyens de transports, a précipité le déclin des échanges transsahariens, du type de transport caravanier ainsi que des grands royaumes de l'intérieur du continent. La complexité de la situation pousse souvent les chercheurs à privilégier un aspect sur un autre. Ainsi pour la période contemporaine par exemple, il existe le plus souvent des travaux spécifiques sur le rail, dont le déclin selon plusieurs travaux²³ est lié à la concurrence avec la route. Les rares travaux²⁴ qui étudient concomitamment les deux modes de transports, se focalisent dans des contextes géographiques et socio-économiques limités. Pour la période plus récente, plusieurs travaux académiques²⁵ se sont intéressés aux questions de transport au Sénégal, ceux-ci étudient selon leur spécialité - comme le cas de la thèse citée ci-dessous - des aspects bien déterminés : transports informels, ou formels par

²² LATOUR B., « Préface : les moteurs immobiles de la mobilité », in, FLONNEAU M. et GUIGUENO V (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 7-10.

²³ Parmi entre autres travaux nous pouvons citer : CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR C, BERANGER C. (eds), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, PRODIG, SEDET, 2006, 401 p.

²⁴ KAYSER B., TRICART J., « Rail et route au Sénégal », in, *Annales de Géographie*. 1957, t. 66, n°356, pp. 328-350.

²⁵ NDIAYE M., *Contribution à l'analyse des transports informels : l'exemple des calèches dans la région du Cap-Vert au Sénégal*, Thèse de Docteur-Ingénieur en économie des transports, Centre de Recherche en Économie des Transports, Faculté des Sciences Économiques, Université D'Aix-Marseille II, 18 janvier 1984, 336 p.

exemple - l'article de Sidy Cissokho²⁶, analyse les interactions complexes des différents groupements de chauffeurs dans la capitale durant le magister de Wade -, ou des fourchettes chronologiques spécifiques²⁷.

De par l'importance des sommes mobilisées, les différents acteurs : bailleurs de fonds, services administratifs, secteur privé, la durée de sa réalisation, le projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est sans précédent dans l'histoire des infrastructures du Sénégal. Même si l'idée en tant que telle n'est pas une nouveauté, la décision de création d'une autoroute est l'aboutissement d'un long processus politique et socio-économique.

Il s'agit pour nous de retracer les différentes trajectoires tout en essayant de saisir les différents tournants, les « *mobility turn* » ayant abouti à la nécessité de la mise en place d'une infrastructure lourde. L'autoroute, en tant qu'infrastructure de transport lourde, sa mise en place, son administration, impliquent forcément un mode de gouvernance, de gestion qui diffère de celui des infrastructures jusque-là connues au Sénégal. Elle impose par ailleurs ses normes, Charles Rickard dira que : « l'autoroute est autoritaire », d'où la nécessité pour nous dans le cadre de ce travail de recherche de tenter de décoder les mutations d'abord liées à sa mise en place, mais aussi après la mise en service définitive de l'infrastructure.

De par aussi, la surface engagée, les zones traversées, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio impacte les paysages, les habitations. Sachant que la presqu'île du Cap-Vert abrite un patrimoine divers, témoin d'une occupation multiséculaire, l'une de nos préoccupations majeures est de parvenir à saisir les mutations sur les paysages, le patrimoine mais aussi sur les populations des zones impactées.

L'évolution politique et économique du Sénégal est indissociable de son contexte ouest africain, Ibrahima note à cet effet, qu'« en dépit des efforts des pouvoirs colonial et postcolonial avec leurs cartographies et leurs multiples technologies visant à faire coïncider

²⁶ CISSOKHO S., « Réformer en situation de «décharge» : Les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade », in, *Politique Africaine*, n° 126, Paris, Éditions Karthala, juin 2012, p. 163-184.

²⁷ COULIBALY M., *Les transports urbains au Sénégal de 1945 à 1970 : le cas de Dakar*, Mémoire de maîtrise, Département d'Histoire Faculté des Lettres et Sciences humaines Université Cheikh Anta Diop, 1992-1993, 157 p.

identité et territoire, cette région est culturellement un ensemble pluriel...²⁸ ». Ainsi, dans notre ambition de comprendre les trajectoires des politiques infrastructurales et l'évolution des modes de transport du Sénégal, il nous est pratiquement impossible d'isoler le Sénégal de cet ensemble, ce qui fait qu'il est primordial de partir d'un contexte plus global pour glisser progressivement vers le cas particulier du Sénégal. En outre, le cas du Sénégal n'est pas tout à fait isolé du contexte mondial marqué par des économies dynamiques qui nécessitent des moyens de communication à la hauteur, donc des infrastructures de transports plus performantes et modernes, d'où des perspectives comparatistes avec d'autres nations du continent africain de l'Amérique du Sud ou de l'Asie du sud-est.

Le continent africain ayant été de tout temps au centre des grands courants d'échanges mondiaux, a très tôt suscité une curiosité intellectuelle. Ainsi, les relations entre l'Afrique et les autres continents ont mobilisé des chercheurs, des spécialistes, notamment « dans les années 1970²⁹ » ce qui ne veut pas dire que les périodes précédentes n'ont pas fait l'objet de travaux ou de mentions. Nous avons procédé à travers notre cheminement à une catégorisation de la mobilité - ici le terme englobe les termes généraux de transports et d'infrastructures - avec comme point de repère l'époque coloniale. Ce qui nous amène à distinguer la mobilité durant la période précoloniale, la mobilité durant la période coloniale et celle de la période postcoloniale, moderne et contemporaine.

Pour ce que nous avons convenu d'appeler le premier cycle de la mobilité, les travaux sont anciens. Ceux-ci, se basent sur les récits de voyages, les écrits des érudits grecs pour l'antiquité, les témoignages des voyageurs arabes mais aussi les écrits des premiers explorateurs occidentaux dans le continent africain. Les travaux remarquables de Jean Devisse³⁰ très documentés sur les échanges commerciaux durant l'époque médiévale entre l'Afrique soudanaise et l'Afrique du Nord, permettent d'avoir un aperçu plus large sur les

²⁸ THIAW I. (dir), *Espaces, Culture matérielle et identités en Sénégal*, Dakar, CODESRIA, 2010, 108 p.

²⁹ ALMEIDA-TOPOR (d') H., LAKROUM M., *L'Europe et l'Afrique. Un siècle d'échanges économiques*, Paris, Armand Colin, 1994, 235 p.

³⁰ DEVISSE J., « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle », in, *Revue d'histoire économique et sociale*, volume L, numéro 1 et 3, 1972, pp. 42-57 et 357-397.

infrastructures, les itinéraires mais aussi le mode de transport animalier surtout avec la prédominance du dromadaire. L'importance du travail de cet auteur, repose sur le fait que ce dernier corrobore les écrits arabes avec les sources archéologiques, il note ainsi que : « l'archéologie nous apporte lentement la certitude que des produits coûteux ont circulé sur des milliers de kilomètres que des relations de toutes sortes ont lié les Afriques des siècles durant, jusqu'à l'exaltation des côtes de l'immense continent au détriment de l'intérieur, à partir du XVI^e siècle³¹ ». Dans son tableau géographique de l'Ouest africain, Raymond Mauny³², utilise en plus des anciens témoignages écrits et de l'archéologie, la tradition orale, pour tenter de comprendre le rôle primordial de l'Afrique dans la place de l'économie méditerranéenne et ibérique, de la période allant du moyen âge aux temps modernes. Dans son mémoire de maîtrise, dont elle en a publié un article dans les *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, Claudette Vanacker³³, se base sur des textes d'auteurs arabes tels que al-Bakrî, al-Idrîsî, Ibn Hauqal, Ibn al-Faqîh, pour analyser les relations en Afrique du nord, relations qui placent les infrastructures au cœur du système économique. La maîtrise des voies de communication dans le désert : contrôle des oasis et autre points d'eau par exemple, était un facteur déterminant de ce système économique.

La phrase suivante de Paul Leroy-Beaulieu, résume bien la frénésie de la fin des années 1880 et le début des années 1900 qui se caractérise par la pénétration occidentale dans le continent africain : « Il faut une forte charpente centrale à tous ces lambeaux d'empire : le Transsaharien seul peut la constituer³⁴ ». La pénétration dans le continent a posé plus d'un souci aux puissances occidentales qui se confrontaient aux côtes rocheuses africaines, mais aussi à la présence de rapides le long des principaux fleuves, qui rendait difficile la navigation sur ceux-ci. Selon Hélène d'Almeida-Topor et Monique Lakroum, « la continentalité demeura longtemps le principal obstacle à l'emprise effective sur les

³¹ DEVISSE J., *Op. Cit.*, p. 45.

³² MAUNY R., *Tableau géographique de l'Ouest africain au moyen âge d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, thèse de Doctorat, Faculté des Lettres de l'Université de Paris, IFAN-Dakar, 587 p.

³³ VANACKER C., « Géographie économique de l'Afrique du Nord d'après les auteurs arabes, du IX^e siècle au milieu du XII^e », in, *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 28^e année, n° 3, 1973, pp. 659-680.

³⁴ LEROY-BEAULIEU P., *Le Sahara le Soudan et les chemins de fer transsahariens*, Paris, Guillaumin et Cie, 1904, 493 p.

pays et les hommes ; elle ancre de manière durable l'idée d'une terre vierge où rien n'existait encore, où tout était à faire, offrant ainsi un défi technique sans cesse à relever...s'y adjoignirent très tôt la convoitise, l'appât du gain et le goût du prestige³⁵ ». C'est le début d'une aventure ferroviaire émaillée d'une littérature tendant à faire du chemin de fer à la fois l'outil de conquête approprié mais aussi l'instrument idéal pour l'exploitation des colonies. Le chemin de fer était à la fois défendu par les ingénieurs et les autorités administratives ainsi que par les parlementaires. Ce qui explique le fait que l'abondante littérature abordant la question des infrastructures durant cette première phase était l'œuvre d'ingénieurs³⁶ et d'hommes politiques. Une considérable documentation des différents services de l'administration coloniale, notamment le service des Travaux Publics, rassemblée à Paris, à Dakar et à Bamako regroupe des données importantes sur les différents programmes de développement du réseau ferroviaire. La littérature de cette période laisse clairement entrevoir la concurrence avec le modèle britannique, qui grâce à l'exploitation de l'or dans les riches provinces aurifères de l'Afrique australe, fait d'énormes profits. Profit qui n'a été possible que grâce à un important réseau ferroviaire, qui contraste avec celui des colonies françaises où le portage dominant, ralentit la production et décime les populations comme le souligne le Lieutenant Gritty³⁷. Cette littérature met en avant les données statistiques afin de montrer le manque à gagner de la France dont la politique d'infrastructures dans les colonies est tatillonnante. Dans un contexte marqué par une littérature, mais aussi une opinion dans le milieu des affaires et dans l'administration qui militent pour le développement d'un réseau ferroviaire, le projet 'Soudauto', de création d'une entreprise de transport routier au Soudan français par Félix Dubois à la fin des années 1880 et au début des années 1900, a essuyé de vives critiques

³⁵ ALMEIDA-TOPOR (d') H., LAKROUM M., *Op. Cit*, 1994, p. 36.

³⁶ DUPONCHEL A., *Le chemin de fer Trans-saharien jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan. Études préliminaires du projet et rapport de mission*, Montpellier, Typographie et Lithographie de BOEHM & Fils, 1878, 361 p.

³⁷ GRITTY Lieutenant, *Notre empire colonial africain. De sa mise en valeur par l'utilisation des trains à propulsion continue (Système Renard)*, Paris, H. Dunod et E. Pinat Éditeurs, 1906, 119 p.

notamment dans la presse de l'époque³⁸, mais aussi certains encouragements. Dans son manuel³⁹, Gérard Lavergne, par exemple, après l'exploit des camions de Dietrich qui ont réussi à rallier Koulikoro à Diodeba, soit 400 km, notait que « le pétrole, comme d'ailleurs la vapeur, semble appeler à rendre de véritables services aux colonies ». Dans un article paru dans les années 70, Yves-J. Saint-Martin⁴⁰ dépeint Félix Dubois comme un visionnaire, dont le projet a eu la malchance d'avoir en face des partisans plus forts et plus déterminés « du tout au chemin de fer » dans les colonies. La navigation fluviale, de par son importance, était très évoquée aussi dans la littérature.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, et surtout après la loi-cadre approuvée le 19 juin 1956, les différentes publications, notamment les périodiques à l'image de : '*Marchés Coloniaux*', '*Marchés tropicaux et Méditerranéens*', '*Industrie et Travaux d'Outre-Mer*' s'orientent plus sur des aspects techniques et économiques. La mise en place d'infrastructures dans les colonies notamment des routes, a largement impliqué les entreprises de la métropole, qui publient régulièrement leurs « prouesses techniques dans les colonies ». La concurrence des différents constructeurs automobiles se faisait sentir dans la presse de l'époque, chacun vantant la robustesse de ses modèles, seul critère valable pour faire face aux pistes rugueuses. Le camion Ford 5 tonnes essence était ainsi présenté dans la quatrième de couverture de *Marchés Coloniaux* du 13 mars 1954 : «châssis extrêmement résistants, cabine largement ventilé et très confortable, freins sûrs et puissants (commande hydraulique et servofrein à dépression), transmission apte à subir tous les efforts (boîte à 4 vitesses et sur demande pont à 2 vitesses), suspension parfaite... Il est robuste, rapide et économique à l'achat et l'entretien donc amorti très rapidement». Ces publicités sont indissociables du contexte économique de l'époque marqué par les économies de traite dans les colonies ouest africaine.

³⁸ « L'automobile au Soudan », in, *Le journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation*, n° 51, 22^e année, décembre 1899, pp. 632-636.

³⁹ LAVERGNE G., *Manuel théorique et pratique de l'automobile sur route. Vapeur – Pétrole – Électricité*, Paris, Librairie Polytechnique, Ch. Béranger, 1900, 756 p.

⁴⁰ SAINT- MARTIN Y.-J., « Les premières automobiles sur les bords du Niger. Félix DUBOIS et la compagnie des transports par automobiles du Soudan Français, 1898-1913 », Paris, *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, Tome LX, n° 221, 4^e trimestre, 1973, pp. 589-615.

Au Sénégal, la traite arachidière a longtemps été le moteur de l'économie nationale. Ainsi, a-t-elle fait l'objet de nombreuses mentions qui, à travers elle, tentent de comprendre l'évolution des mécanismes de transports, avec ce texte du Gouverneur Bouet-Willaumez⁴¹ qui met en évidence les premiers moyens de transports de l'arachide, à bord des bateaux, « sinon celui-ci s'effectue à dos d'ânes ou de chameaux, de boeuf, de cheval et même quand il n'y a rien d'autre, à dos d'hommes⁴² » avant la construction des lignes de chemin de fer Dakar- Saint-Louis ensuite Dakar-Kayes. Après sa thèse de Doctorat consacrée aux changements sociaux dans les provinces du Kadior et du Bawol, dans le cadre de l'économie arachidière, Bernard Moitt⁴³, publie un article⁴⁴ dans lequel il analyse le rôle des infrastructures dans le développement de la production et du commerce de l'arachide au Sénégal, avec des données à l'appui. Tandis que le travail de Papa SAKHO⁴⁵, analyse jusqu'à une période plus récente les interactions entre le chemin de fer et les régions qui abritaient les principales gares, dans le cadre de l'économie arachidière. Outre ces travaux, une importante littérature est consacrée aux étroites relations entre les confréries musulmanes, le mouridisme plus particulièrement et l'évolution de l'économie arachidière. Certains auteurs à l'image de Gérard SALEM⁴⁶ vont même plus loin en faisant un lien entre la production économique mouride actuelle et celle de la période de l'économie de traite.

L'administration coloniale a produit une importante documentation durant cette période. Celle-ci va des correspondances, des procès-verbaux, des circulaires, des notes de services aux rapports de missions. Ainsi, les réponses à nos objectifs de recherche ont été en partie apportées par la consultation de plusieurs fonds documentaires et archivistiques. Aux archives d'Outre-Mer d'Aix-en-Provence, nous avons plutôt consulté le fonds de

⁴¹ BOUET-WILLAUMEZ E., *Op. Cit.*, 1848, p. 43.

⁴² MARFAING L., *Évolution du commerce au Sénégal 1820-1930*, Paris, l'Harmattan, 1991, 313 p.

⁴³ MOITT B., *Peanut production and social change in the Dakar hinterland: Kaajor and Bawol, 1840-1940*, Department of History, University of Toronto, mars 1985, 506 p.

⁴⁵ SAKHO P., *Évolution des escales ferroviaires du bassin arachidier oriental jusqu'à la fin des années 1980 (Sénégal)*, Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Université de Dakar, 1991, 196 p.

⁴⁶ SALEM G., « De la brousse sénégalaise au Boul' Mich : le système commercial mouride en France », in, *Cahiers d'études africaines*, vol. 21 N°81-83, 1981, pp. 267-288.

l'Inspection générale des Travaux Publics, un fonds riche, qui contient de précieuses informations à la fois techniques : plans, profils d'ouvrages techniques, mais aussi économiques et financières : devis détaillés des travaux routiers, des rapports d'inspection, de missions. Le fonds contient en outre d'anciens journaux et revues. Cependant, ces données très fragmentées, sont parfois lacunaires, car faute d'éléments précis par exemple, l'administration se contente dans certains cas de chiffres approximatifs. Il suffit à titre d'exemple, de jeter un coup d'œil à la correspondance du Ministre de la France d'Outre-Mer, suite à la circulaire N° 2063/TP/I du 31 mars 1954, adressée aux Chefs de Territoires, dans laquelle, il insiste sur la « nécessité d'instructions plus précises ».

Après l'accession aux indépendances des anciennes colonies, un certain nombre de programmes, se sont poursuivis dans le cadre de la coopération. Ainsi, concernant la construction des infrastructures, la Direction des Archives du Ministère des Affaires étrangères et européennes à la Courneuve, conserve un fonds d'archives, notamment photographiques sur les premières réalisations de grandes infrastructures: ponts, échangeurs etc., d'édifices : gares ferroviaires, cathédrales en Afrique francophone.

C'est en revanche à l'Académie des Science d'Outre-Mer de Paris, que nous avons retrouvé une importante documentation sur les premières tentatives de la conquête automobile en Afrique, dans les documents relatifs aux différentes expositions coloniales particulièrement celle d'Anvers de 1930.

A l'instar des centres d'archives suscités, les Archives Nationales de Dakar abritent un fonds important, notamment sur les questions militaires. Ainsi, la série D, relative aux affaires militaires de 1763 à 1950, avec l'épineuse question de Thiaroye en 1944, dont malheureusement les dossiers y afférant sont manquants. La question a fait pourtant l'objet de plusieurs travaux universitaires, mémoires de maîtrise, de DEA, de thèses de doctorat, de publication d'ouvrages, de colloques et même d'une production cinématographique avec le célèbre film d'Ousmane Sembène, « Thiaroye 44 ».

S'agissant de la mobilité postcoloniale, la littérature est extrêmement variée et à la limite très connexe car indissociable du développement de la ville de Dakar, et de son rôle majeur depuis la période coloniale jusqu'à nos jours. Le travail incontournable de Assane

SECK, dans le cadre de sa thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle, dresse le portrait d'une métropole : Dakar, en pleine mutation au lendemain des indépendances, tout comme d'ailleurs certaines métropoles dont celles de l'Afrique anglophone telle Accra, qui étaient indirectement en concurrence. Plusieurs travaux académiques suivirent, dont les thèses d'Ibrahima Thioub⁴⁷, Ousseynou Faye⁴⁸, Adrien Benga⁴⁹, et l'ouvrage récent de Mor Ndao⁵⁰. Elles nous ont surtout servi de socle, et témoignent de la richesse historiographique de la presqu'île du Cap-Vert.

Dès ses premières heures, l'archéologie sénégalaise a livré d'importantes informations sur les sites de la presqu'île, ce qui permet de nos jours malgré la disparition de plusieurs d'entre eux, de pouvoir en parler et de localiser certains à l'image des dunes ogoliennes dont la présence a été signalée depuis plusieurs décennies maintenant. La majeure partie de la documentation archéologique, et en particulier les vestiges collectés, sont disponibles au laboratoire de Préhistoire et Protohistoire de l'IFAN, à Dakar.

La construction de l'autoroute à péage a nécessité plusieurs études et enquêtes sur l'aire de la presqu'île du Cap-Vert. Nous avons à ce titre constitué une base de données regroupant les différentes études et rapports d'enquêtes. Une importante documentation du projet autoroutier se retrouve consignée à l'APIX. Du fait que la presqu'île accueille à la fois deux grandes infrastructures de transports, certaines études notamment celles qui parlent, en dehors la capitale, sur la zone impactée par le projet de l'aéroport international Blaise Diagne, sont diligentées par l'agence AIBD. Il y a de plus les études effectuées dans le cadre de l'Observatoire Socio-économique et Environnemental de l'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Ces différentes études, fournissent essentiellement des détails

⁴⁷ THIOUB I., *Entreprises, entrepreneurs et État dans une économie dépendante : domination étrangère et marginalisation des autochtones (Dakar-Sénégal) 1930-1973*, Thèse de Doctorat, Université Paris VII, 1989, 430 p.

⁴⁸ FAYE O., *L'urbanisation et les processus sociaux au Sénégal: typologie descriptive et analytique des déviances à Dakar d'après les sources d'archives de 1885 à 1985*, Thèse de Doctorat, Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1989, 648 p.

⁴⁹ BENGA N., *Pouvoir central et pouvoir local. La gestion municipale à l'épreuve Rufisque, Sénégal (1924-1964)*, Thèse de Doctorat d'Histoire, UFR Géographie Histoire et Sciences de la Société, Université Paris VII-Denis Diderot, 1995, 436 p.

⁵⁰ NDAO M., *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Paris, l'Harmattan, 2010, 288 p.

techniques sur l'infrastructure, les aspects financiers : coûts et mécanismes de financement du projet, étude des tarifs de péage, retombées économiques etc. des aspects socio-culturels dont l'acceptabilité du projet et du péage etc.

Néanmoins, la forte prégnance de l'économie informelle, le manque de données fiables et actualisées, et surtout le fait que l'autoroute n'était pas totalement mise en service, font que les rapports d'enquête demeurent des effets d'annonce. En marge de cette documentation, les deux projets ont fait l'objet de plusieurs mémoires de master, de rapports de stages en transport et logistique, en aménagement du territoire, en environnement, en sociologie etc.

En tant que bailleurs de fonds, mais aussi accompagnateurs de grands projets dans le domaine des transports et des d'infrastructures, les institutions telle que la Banque Mondiale produisent une importante documentation, surtout des sortes de fiches techniques résultant des missions des différents experts sur place ou en mission qui décrivent avec impartialité les situations des pays notamment ceux en développement. De même l'UNESCO et les institutions partenaires qui interviennent dans le domaine de la culture publient en ligne ou sous forme de manuscrit une importante documentation visant à mettre en place des stratégies appropriées et efficaces de mise en valeur du patrimoine africain de plus en plus en danger aujourd'hui. Cette documentation est souvent disponible en ligne dans les sites officiels de ces institutions. A ce propos, et dans un souci de transparence, l'APIX et de plus en plus l'État du Sénégal mettent en ligne une importante documentation : lois, documents d'appel d'offre, etc. Ceci a été possible grâce à la propagation sans précédent au cours de cette dernière décennie d'internet dans le continent africain. Propagation qui s'est manifestée au Sénégal par la création de plusieurs journaux en ligne ces dernières années. Ainsi, le projet autoroutier a-t-il particulièrement trouvé écho dans cette presse où les internautes sénégalais favorables ou défavorables au projet autoroutier débattent avec beaucoup de ferveur.

Cependant, les péripéties de cette recherche qui nous conduit dans des colloques, des séminaires, en plus des bibliothèques, doivent prendre fin, afin que la thèse se fasse comme nous l'ont suggéré les Professeurs Anne-Françoise Garçon et Giovanni Luigi Fontana.

Après les errements du début, nous nous sommes adaptés aux conditions de travail qui exigeaient des moments de recherche intense en France et une phase de terrain dans le cadre de nos heures d'entreprise où les différentes tâches nous ont amené à côtoyer différents acteurs impliqués dans le projet autoroutier : des décideurs au personnel de chantier, les populations des zones impactées aux chauffeurs et passagers.

L'étude se décline en trois parties. La première retrace les trajectoires des infrastructures dans le continent africain en essayant selon les moments de montrer comment des éléments intrinsèques ou extrinsèques ont influé sur les choix et les priorités des infrastructures, des choix et des priorités marqués par des tournants.

La deuxième partie traite du phénomène autoroutier dans sa globalité à travers le monde, pour progressivement se focaliser sur le projet autoroutier de Dakar, un projet tout à fait novateur en Afrique de l'Ouest, de par les mutations qu'il a engendrées et qu'il engendrera d'abord dans l'aire de la presqu'île du Cap-Vert ensuite sur le plan national. Une analyse qui se poursuit pratiquement dans la troisième partie, où il est question des impacts du projet sur les plans socio-culturels et économiques.

Première partie

Les infrastructures routières :

mise en perspective et état des lieux en Afrique

«Elle est peut-être pleine de nids de poule, d'immondices, de
chasse-trappes, mais elle fait partie du système de mobilité aussi
misérable et difficile qu'il soit.» Bruno Latour⁵¹.

Dans sa perpétuelle quête de conquérir toujours de nouveaux espaces, de nouvelles contrées pour diverses raisons, l'Homme a fini par occuper pratiquement toute la surface du globe. Dans cet élan, le développement fulgurant des moyens et des infrastructures de transport a fini par lui faciliter la tâche. En seulement quelques siècles, grâce aux prouesses technologiques, notamment celles du XIX^e siècle, avec l'avènement et la « généralisation progressive des vitesses mécaniques (chemins de fer, automobile...) »⁵², l'homme a franchi de grands pas en termes de mobilité. Désormais, il parcourt de grandes distances en un temps record. Cette évolution a été rendue possible grâce en grande partie, à celle des infrastructures de transport telles que les voies ferrées et les routes plus performantes, plus adéquates, aptes à recevoir des véhicules de transport de plus en plus puissants et rapides. Aux premières pistes, en passant par les routes dont « le procédé mis au point dans le comté de Bristol par le surintendant MacAdam⁵³ », l'évolution dans ce domaine connut un développement fulgurant. Déjà en 1926 lors du Vème congrès international de la route à Milan, dans la première section intitulée : « Construction et entretien », les questions liées aux « routes en béton de ciment, les chaussées utilisant le bitume et l'asphalte⁵⁴ » étaient abordées.

Il faut cependant reconnaître, que malgré les mutations réalisées dans le domaine des infrastructures routières, certaines parties du globe sont de nos jours particulièrement en retard. Le continent africain s'inscrit dans ce registre. Alors que la route demeure le

⁵¹ LATOUR B., *Op. Cit*, 2009, p. 8.

⁵² OLLIVRO J., « Celui qui court plus vite avance-t-il davantage ? Vitesse, mobilité et inégalités sociales », in, FLONNEAU M. et GUIGUENO V (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp.103-116.

⁵³ STUDENY C., « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », in, FLONNEAU M. et GUIGUENO V. (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 117-132.

⁵⁴ « Le Vème Congrès International de la Route », in, *La Revue du Touring Club de France*, n° 322, mai 1938, p. 28.

principal moyen de transport des marchandises, et des personnes ; cependant, rares sont les pays africains qui disposent d'un réseau routier moderne et surtout adéquat, à l'image des pays occidentaux qui connaissent ces infrastructures en réseaux depuis pratiquement l'entre deux guerres pour les précurseurs tels que l'Allemagne, l'Italie et les États Unis d'Amérique. Ainsi, en Allemagne, « la première autoroute naît, en 1909, de l'esprit fécond d'une autoroute société berlinoise⁵⁵ » ; tandis que les États Unis d'Amérique, voit leur première infrastructure autoroutière dans les années 1914, un linéaire de 65 kilomètres de long, à Long Island ; quelques années plus tard en 1924, les italiens mettront en œuvre « l'autoroute des Lacs ».

Tout comme la France devait rattraper son retard en termes d'infrastructures autoroutières par rapport à certains voisins européens notamment, depuis quelques décennies maintenant, plusieurs « pays du sud » ont compris la nécessité de se doter d'infrastructures routières performantes, afin d'améliorer et d'accroître la mobilité pour faire face aux vastes ambitions de croissance économique accéléré comme c'est le cas au Sénégal. En effet, « les infrastructures de transport se révèlent très structurantes pour l'urbanisme, pour les modes de production et de distribution des biens et des produits, pour l'activité sociale⁵⁶ ». C'est dire que le développement économique d'un territoire ou d'un terroir passe nécessairement par une meilleure desserte de celui-ci. En France, les disettes n'ont-elles pas disparu avec l'avènement des chemins de fer ?⁵⁷

⁵⁵ *Paris-Normandie, une autoroute se souvient...de 1963 à 1993*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1993, 159 p.

⁵⁶ DESSUS B., *Le poids des infrastructures dans la question des transports*, <http://base.d-ph.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8554.html>.

⁵⁷ OLLIVRO J., *Op. Cit.*, 2009, p. 30.

Chapitre 1 : Mobilité : définition/discussions conceptuelles

Nous sommes tentés à l'entame de ce premier chapitre de nous pencher sur la notion de mobilité dans son acceptation globale, sachant que plusieurs champs de recherche se sont à la limite appropriés ce vocable. Dans un article, Vincent Kaufman et Luca Pattaroni⁵⁸ se sont posés des questions « triviales en apparences mais essentielles : qu'est-ce que la mobilité ? Qu'apporte-t-elle à la personne, à la société? ».

Concept plurivoque, la mobilité désigne avant tout la propriété, le caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place⁵⁹. Elle présente cependant plusieurs facettes car sur le plan social par exemple, elle peut désigner un changement de statut, de position sociale, dans ce cas la mobilité renvoie à une notion sociologique qui analyse la circulation des individus entre les différentes positions de l'échelle sociale⁶⁰, elle peut être ascendante, descendante ou horizontale.

1-a: La mobilité, une notion à la croisée de plusieurs disciplines

Si, l'article 13 de la Déclaration Universelle des droits de l'Homme, stipule en substance que toute personne a le droit de circuler librement, de choisir sa résidence, de quitter tout pays et d'y revenir, il faut dire que la notion de mobilité revêt un caractère complexe dans les sociétés post-industrielles avec la naissance des « vitesses mécanisées⁶¹ ». Face à un quotidien de plus en plus complexe, l'Homme, est obligé de « jongler avec le temps et l'espace pour réaliser des activités de plus en plus éloignées spatialement les unes, des autres⁶² ». A cet effet, il faut dire que les progrès techniques et technologiques réalisés au lendemain de la révolution industrielle lui ont considérablement facilité la tâche. La mobilité s'inscrit au cœur des préoccupations sociétales modernes, du fait qu'elle « est devenue une valeur, une des normes centrales, du nouvel esprit du

⁵⁸ PATTARONI L., KAUFFMAN V., « Mobilités », in, *Espace Temps.net, Traverses*, 25-04-2007

⁵⁹ <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/mobilité/51890>

⁶⁰ http://www.toupie.org/Dictionnaire/Mobilite_sociale.htm

⁶¹ OLLIVRO J., *Op. Cit.*, 2009, p. 31.

⁶² KAUFMANN V., PATTARONI L., *Op. Cit.*, 2007, p. 2.

<http://espacestems.net/document2244.html>.

capitalisme⁶³ ». Dans cet ordre d'idées, plusieurs recherches se sont penchées sur l'accroissement de la mobilité sous toutes ses formes.

Le premier séminaire sur l'histoire de la mobilité⁶⁴ auquel nous avons pris part dans le cadre de notre programme doctoral, évoquait deux sujets distincts mais complémentaires sur les phares, l'histoire de ces derniers ainsi que leur rôle dans la sécurité de la navigation maritime. Au départ, nous avouons que nous étions un peu sceptique, car pensant qu'il s'agissait d'un rappel historique sur la navigation maritime. En effet, nous avons fini par comprendre à travers ce séminaire comment les prouesses techniques et technologiques réalisées dans la fabrication/construction des phares plus performantes notamment sur les côtes françaises entre le XVI^e et le XX^e ont été d'un grand apport quant à l'amélioration de la navigation fluviale. A ce titre, les travaux de Vincent Guigueno⁶⁵ sont révélateurs dans la mesure où ils montrent comment la production/construction de phares plus sophistiqués notamment en Bretagne a participé à rendre plus fluide et donc plus rapide un système de mobilité beaucoup plus complexe que nous le pensions, mais qui à l'époque dominait largement le rail et la route. L'histoire des transports, du tourisme et celle de la mobilité sont intrinsèquement liées, ainsi Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno⁶⁶ dégagent les prérogatives de chaque « programme » pour reprendre le vocable utilisé par Gijs Mom⁶⁷ en ces termes: « l'histoire des transports analyse l'offre des entreprises, son cadre juridique, sa régulation par les pouvoirs publics, alors que l'histoire de la mobilité s'orienterait plus volontiers vers les pratiques des agents, les controverses et les conflits d'usage de l'espace public, en particulier de l'espace urbain ». Comparée à l'histoire des transports, celle de la mobilité est plus récente. A ces débuts, l'histoire des transports s'était plutôt focalisée sur

⁶³ FOL S., *Op. Cit.*, p. 29.

⁶⁴ Ce séminaire est organisé depuis 2005 par des chercheurs P2M (Passé Présent Mobilité) qui appartiennent aux Universités de Paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris Sorbonne IV, Paris Diderot, l'UMR IRICE (Identités, Relations internationales et Civilisation de l'Europe).

⁶⁵ D'autres travaux sur les phares sont disponibles sur le site du Musée de la Marine française ; http://www.museemarine.fr/PDF/phare_scol/Dossier_pedagogique_Phares.pdf

⁶⁶ FLONNEAU M., GUIGUENO V., (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, 331 p.

⁶⁷ Cet auteur prévient qu'il préfère utiliser le terme « de programme dont les objectifs sont à la fois institutionnels et universitaires » plutôt que le terme de discipline.

l'histoire des chemins de fer. Ce qui d'ailleurs se comprend très bien dans la mesure où c'était le mode de transport dominant devant le mode nautique. Ainsi, l'historiographie était dominée par les publications qui évoquaient le système de transport ferroviaire. Si ce dernier faisait la part belle des publications dans la principale revue consacrée à l'histoire des transports : *The Journal of Transport History* (JTH), son déclin va coïncider avec l'émergence du mode de transport routier et notamment avec une diffusion massive de l'automobile dans les pays occidentaux au début du XX^e siècle. Désormais les articles traitant du mode de transport routier vont dominer dans l'historiographie du monde des transports. Dans « *Inventer et établir l'histoire de la mobilité: aux origines d'un changement de paradigme*⁶⁸ », Gijs Mom, a dressé une table analytique du contenu publié en cinq années par le *Journal of The Transport History*, de septembre 2003 à mars 2008. Il s'agit d'une soixantaine d'articles dans lesquels, il apparaît clairement que la majorité des études s'intéressent plus par ordre décroissant au continent européen avec la Grande Bretagne en tête, puis à celui nord-américain, ensuite au continent asiatique et enfin africain, l'Amérique du Sud n'ayant pratiquement pas fait l'objet de publication. Plusieurs tendances peuvent se dégager à travers cette table analytique. La première est que ce champ historiographique est faiblement représenté dans les pays dits du «Sud» tels que l'Afrique et l'Amérique du Sud⁶⁹. Ceci pourrait s'expliquer par la faible et récente motorisation des pays qui composent cette catégorie. Nous le verrons plus loin, la mobilité est un fruit des sociétés post-industrielles qui ont connu une motorisation accélérée au lendemain notamment de la première guerre mondiale, sans pour autant nier la modernité des pays ou des continents qui comme nous le constatons, font l'objet de peu de publications ou d'aucune publication. Parmi les modes de mobilité les plus traités dans cette revue au cours

⁶⁸ MOM G., « Inventer et établir l'histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », in, FLONNEAU M., GUIGUENO V. (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 25-39.

⁶⁹ Quoique de nos jours, nous avons remarqués que ces continents sont bien représentés dans les rencontres internationales qui traitent des questions de transport, de mobilité urbaine. Nous en voulons pour preuve le dernier workshop organisé par L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT, sur *la Fabrique du Mouvement : qu'est ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbaine*, organisé en mars 2012 à Paris, qui a vu la participation de plusieurs chercheurs et universitaires d'Amérique du Sud, d'Asie du Sud et d'Afrique.

de ces années, la route et le rail dépassent largement les modes maritime et aérien ou transmodal. Ceci est d'autant plus logique que le mode de transport prédominant fut le rail, celui-ci fut détrôné par la route dans l'entre-deux guerres dans les pays occidentaux et au lendemain de la colonisation voire juste avant, dans les colonies africaines. Les périodes les plus représentatives dans les publications, constituent la fourchette comprise entre le XVII^e, le XVIII^e siècles et le XX^e siècle. Ces périodes représentent des phases transitoires, l'une entre la fin de « l'ancien monde » avec « l'invention de la vitesse⁷⁰ » et le début de la révolution industrielle donc le début des « vitesses mécanisées » et la seconde phase qui coïncide avec « l'essor des mobilités différenciées »⁷¹ où la mobilité est devenue une valeur incontournable de mesure sociale.

Derrière ces tournants, se cachent des mutations sociales beaucoup plus complexes, liées plus ou moins aux révolutions techniques et technologiques mais aussi à la construction d'infrastructures de transport plus performantes particulièrement. Jean Ollivro ne fait-il pas savoir qu'« avant le XIX^e siècle et l'invention de la vitesse, les populations riches ou pauvres se déplacent en effet à des vitesses comparables et le temps 'gagné' n'a pas la même valeur qu'aujourd'hui...⁷² ». Avant la première moitié du XIX^e siècle, les principales caractéristiques de la hiérarchisation sociale, reposaient sur l'argent, le pouvoir, la terre et même la naissance, la mobilité n'entrait pas dans ces caractéristiques d'autant plus que les hommes se déplaçaient pratiquement à la même vitesse. Cependant, « les puissants ou les souverains bénéficient d'animaux plus performants, de voiliers un peu plus rapides, de coches ou de conditions logistiques supérieures pour se déplacer dans de bonnes conditions...⁷³ ». De nombreuses recherches se sont penchées sur les différents types de déplacements ou de transports de l'époque préindustrielle. Il en ressort que « tout un chacun utilise pour se déplacer les vitesses musculaires, animales ou éoliennes et parcours au quotidien des distances qui nous apparaissent rétrospectivement très médiocres⁷⁴ ».

⁷⁰ STUDENY C., *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995.

⁷¹ OLLIVRO J., *Op. Cit.*, 2009, p. 105.

⁷² *Ibid.*

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

Ainsi, dans l'Ancien Régime pour reprendre les mots de Tocqueville, avant l'arrivée des diligences ou autres types d'attelages dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, le pas rythmait les déplacements ; il fallait alors dans certains cas, plusieurs jours de marche pour atteindre des lieux éloignés. A cet effet, Christophe Studeny souligne que : « depuis des millénaires, la réalité des transports et le rythme de la vie restent alignés sur la cadence du pas⁷⁵ ». Dans cette perspective, le travail du mathématicien Alexis-Jean-Pierre Pauton de 1780 « estime la journée de chemin à 40 000 pas l'été, 48 0000 pour un cavalier, ». La marche a été une pratique courante jusqu'à une période récente, au début du XX^e siècle, dans certaines sociétés qui ont connu une motorisation tardive. Dans le cadre de la collecte des informations pour l'inscription du 'Pays Bassari'⁷⁶ sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, un « vieux bassari⁷⁷ » faisait savoir que jusque dans les années 1940, ils allaient à pied chercher du sel à Kaolack, une localité qui se trouve à 523 km au Nord. A l'allée, ils amenaient quelques produits locaux qu'ils troquaient le long de la route afin de se procurer de la nourriture, ils servaient parfois de messagers entre les villages.

L'arrivée des diligences, des carrosses plus performants⁷⁸, qui coïncide avec la construction de voies plus aplanies, plus nivelées⁷⁹, « carrossables en toute saison », va donner un coup de fouet à la vitesse et permettre ainsi de parcourir en quelques heures des contrées qui jadis nécessitaient une journée, voire des jours de cheminement. L'étude⁸⁰ comparative de Christophe Studeny entre les temps de parcours dans différentes provinces de la France, met en évidence les temps de parcours en coche ou carrosse dans les années 1765 dans l'étendue du territoire français. Ainsi, les temps de parcours entre Paris par exemple et Marseille dans le Sud pouvaient atteindre 12 jours, les plus courts temps de parcours étaient de 3 jours. La seconde phase qui correspond à la fin de la première moitié

⁷⁵ STUDENY C., *Op. Cit.*, 2009, p. 93.

⁷⁶ <http://whc.unesco.org/fr/list/1407>

⁷⁷ Groupe ethnique que l'on rencontre sur les plateaux du Sénégal Oriental sur la frontière avec la Guinée Conakry, il forme avec les Bédik, les Koniagui, le peuple des Tenda.

⁷⁸ D'autres types d'attelages tels que les charrettes à bœuf ont été longtemps utilisés aussi dans certains endroits.

⁷⁹ Nous pouvons évoquer ici le procédé de construction de voies, de routes, mis au point par le surintendant McAdam au XIX^e.

⁸⁰ STUDENY C., *Op. Cit.*, 2009, p. 118.

du XIX^e (dans les années 1840), voit l'avènement de diligences, de carrosseries, de malle-poste. Désormais, seuls 3 jours séparaient Paris de Marseille, et les temps de parcours variaient d'un à 3 jours selon l'endroit où on se trouvait dans le territoire français. C'est approximativement durant cette période que les premiers chemins de fer, mais aussi les premières machines à vapeur font leur apparition. Même si, « les premiers chemins de fer sont destinés d'abord au transport des marchandises, avec des wagons tractés par des chevaux, puis par machines, ils ne sont pas conçus d'emblée pour des passagers⁸¹ ».

L'utilisation généralisée des chemins de fer va profondément métamorphoser le paysage européen, l'unité de mesure des trajets va passer du jour à l'heure. Ces mutations socioéconomiques ne s'arrêtent pas seulement en France, dans la mesure où des pays tel que l'Angleterre ont durant cette même période connu une révolution mécanique qui a fini par relancer le secteur des transports. D'ailleurs, c'est ce dernier pays qui continue d'abriter la principale revue totalement dédiée aux transports, même si dans ces débuts celle-ci était entièrement consacrée au transport ferroviaire. Il est évident qu'une nouvelle infrastructure plus performante crée de la valeur. Dans le même ordre d'idées, « de façon directe ou indirecte, la vitesse accroît la fréquence et le périmètre des interventions. Elle facilite la mise en complémentarité des espaces lointains, assure une fertilisation combinée des ressources territoriales⁸² ». Vu sous cet angle, l'émergence et la généralisation des transports mécanisés dans le « vieux continent » a véritablement favorisé l'essor des économies locales, mais aussi de grandes métropoles, les campagnes qui étaient pratiquement enclavées par rapport aux capitales étaient devenues accessibles au bout de quelques heures. Cette connectivité a surtout facilité les échanges entre les deux entités territoriales, les campagnes pouvaient inonder les capitales de leurs produits et vice versa. En France, comme le fait savoir Jean Ollivro⁸³, les disettes vont tout simplement disparaître avec les chemins de fer. Nous le verrons plus loin, les mutations dépassent largement le seul cadre socioéconomique, car les politiques d'aménagements territoriaux, voire la

⁸¹ STUDENY C., *Op. Cit.*, 2009, p. 122.

⁸² OLLIVRO J., *Op. Cit.*, 2009, p. 106.

⁸³ *Ibid.*

distribution spatiale de certaines activités, va largement dépendre de la capacité de desserte des territoires. Abordant presque dans le même sens, Marie-Christine Zèlem dans son article « Vitesse, mobilités et étalement urbain : le cercle vicieux ? », note que « si la voiture, le train et l'avion sont le produits d'une histoire technologique d'amélioration fonctionnelle, en tant que moyens de transports, ils imposent des choix en matière d'aménagement du territoire...⁸⁴ ».

Dans les pays occidentaux, l'utilisation des transports mécanisés, n'a pas été bénéfique que pour les métropoles, même si c'est dans celles-ci que les mutations socioéconomiques sont les plus flagrantes. Dans un article publié dans les *Annales d'histoire économique et sociale*, Marc Bloch en abordant les questions relatives à l'économie, à la société dans le monde rural au lendemain de la première guerre mondiale, mentionne que, « l'influence de la Grande Guerre est marquée en traits, pour la première fois, depuis un siècle, des gens, en grand nombre, sont partis sans avoir l'intention d'abandonner la terre, ils ont vu et comparé et ils reviennent chez eux. D'où de véritables progrès techniques...Surtout l'accent est mis avec beaucoup de vigueur sur l'importance, véritablement prépondérante, des perfectionnements dans les transports. Les chemins de fer ont permis le chaulage qui a révolutionné l'agriculture⁸⁵ ». Même si le chemin de fer était le moyen de transport dominant à cette époque, Marc Bloch s'interroge en parlant des « possibilités de l'automobile » : « n'est-ce pas tout autant, et davantage peut-être la modeste camionnette du fournisseur-boucher, boulanger, etc. – ou du marchand de bestiaux qui est en train de bouleverser, lentement mais sûrement la vie des campagnes ?⁸⁶ ». C'est dire que la révolution socioéconomique dans les pays occidentaux en général et dans leurs campagnes en particulier, a été possible grâce à l'utilisation combinée et massive des moyens de transport ferroviaire et routier.

⁸⁴ ZELEM M.-C., « Vitesse, mobilité et étalement urbain : le cercle vicieux ? », 01, 2009, <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8553.html>

⁸⁵ BLOCH M., « Régions naturelles et groupes sociaux », in, *Annales d'histoire économique et sociale*, 4e année, n°17, 1932, p. 496.

⁸⁶ BLOCH M., *Op. Cit.*, 1932, p. 497.

Dans son allocution d'ouverture lors d'une journée consacrée à la mobilité à Dijon⁸⁷ en janvier 2010, Jean-Patrick Masson, Président d'Alterre Bourgogne, faisait savoir pour d'autres raisons, que : « la mobilité de demain ne sera pas celle d'aujourd'hui... ». Dans ce même ordre d'idées, il est nécessaire de souligner que même si elle est beaucoup moins complexe et « accélérée » par rapport à la « mobilité d'aujourd'hui », la « mobilité d'hier » a forcément eu des impacts dans les sociétés de l'Ancien Régime. Jean Ollivro parle à cet effet, des commerçants et des bourgeois qui « augmentent d'autant leur capacité d'intervention que la portée de leur déplacement direct ou indirect augmente », du coup, « la maîtrise des vitesses renforce ainsi la suprématie d'une classe huppée qui active l'économie de marché et bénéficie des bienfaits du libre-échange⁸⁸ ». Evoquant la catégorisation de la mobilité, Peter G. Hall décline trois périodes cruciales dans l'histoire de la mobilité urbaine : la première période *pre-public-transport-city*, qui correspond de façon générale à la période préindustrielle donc avant 1850 ; la seconde période ou *early-public-transport-city*, qu'il situerait dans la fourchette chronologique comprise entre 1850 et 1920 ; et enfin la troisième période ou *later-public-transport-city* qui se situera après 1920. Ce qu'il faut surtout retenir dans cette schématisation de la mobilité urbaine, c'est que chaque période a marqué la société de son empreinte, des études plus détaillées de chaque période, pourront permettre ainsi d'en décoder chaque empreinte mais aussi les types ou les moyens de transports dominants.

Du fait que la « mobilité est à la fois évidence, nécessité et exigence des sociétés modernes. Elle est même devenue une valeur, une échelle de grandeur où l'individu est évalué sur sa faculté à se déplacer et à s'adapter⁸⁹ ». De nombreuses recherches se sont penchées sur elle et en particulier sur son accroissement à travers le temps et l'espace. Ainsi, « face à l'augmentation des flux, à la globalisation des échanges, au développement de la connexité, les sociologues et les géographes se trouvent en effet confrontés à la

⁸⁷ La mobilité demain : où sont les clés ? Dijon, le 21 janvier 2010. Les communications de cette journée ont fait l'objet d'une publication, le document est disponible sur le lien suivant : <http://www.village.tm.fr/acteur-rural/share/mobilitedijon.pdf>.

⁸⁸ OLLIVRO J., *Op. Cit.*, 2009, p 108.

⁸⁹ BEAUCIRE F., « Autour de la mobilité », in, *Projet*, 2010/1 n° 314, pp. 34-35.

fragilisation sinon à la disparition potentielle de leurs objets traditionnels : les sociétés pour les premiers et les territoires pour les seconds⁹⁰ ». Cette constatation de Caroline Gallez et Vincent Kaufmann, est plus que d'actualité de nos jours, dans la mesure où les notions de globalisation et de standardisation occupent une place centrale dans les sociétés modernes.

Les sociologues s'intéressent à la mobilité à travers deux champs « complémentaires : l'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social d'une part et l'analyse des migrations d'autre part⁹¹ ». Dans les deux cas, la notion de mobilité suscite un déplacement. Cependant, dans ce cas de figure particulier, c'est l'espace social qui est sollicité. C'est dans ce sens d'ailleurs que Dominique Merllie et Jean Prevot pensent que : « par analogie avec la mécanique, la mobilité sociale débouche sur l'analyse des trajectoires effectuées par des individus sous l'action de champs de forces sociales⁹² ». Dans son ouvrage *Social Mobility*, le sociologue Pitirim Alexandrovitch Sorokin distingue deux types de mobilités sociales :

- la mobilité verticale, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle sociale, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant ;
- la mobilité horizontale, qui désigne un changement de statut ou de catégorie sociale n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale.

Le sociologue John Urry pense que l'« hyper mobilité » de nos sociétés a forcément un impact sur ces mobilités sociales. Ainsi, ses travaux et ceux du sociologue polonais Zygmunt Bauman, à qui l'on doit les notions de « modernité liquide » du fait effectivement de ces mouvements incessants des gens, marchandises, des informations autour de la planète, essaient de montrer que le « mouvement est central dans notre société » que l'on se situe dans l'espace, dans le temps ou dans la société. C'est pour cette raison d'ailleurs que John Urry et Alain Bourdin préconisent dans leurs différents travaux d'étudier la mobilité

⁹⁰ GALLEZ C., KAUFMANN V., *Op. Cit.*, 2009, p. 43.

⁹¹ GALLEZ C., KAUFMANN V., *Op. Cit.*, 2009, p. 42.

⁹² MERLLIE D., PREVOT J., *La mobilité sociale*, Repères, 1997, 128 p.

comme un grand ensemble, un seul objet d'étude, « ce qui serait théoriquement plus productif, et pas développer une sociologie spécialisée des mobilités⁹³ ». John Urry va plus loin en suggérant que la mobilité devrait être un champ d'étude central pour la sociologie, car souligne-t-il : « ce qui définit le monde contemporain, c'est la circulation bien plus que les structures et les organisations stables⁹⁴ ». Loin d'épuiser les différents points de vue des sociologues sur la notion de mobilité⁹⁵, ces quelques points de vue de sociologues mettent en exergue les principales préoccupations de la sociologie face à la mobilité. Cependant, mobilité spatiale et mobilité sociale sont intimement liées et peuvent même former un seul champ de réflexion, de recherche ; d'ailleurs, l'importance et la vitesse des flux d'échanges à travers le monde, ne font qu'accélérer ce processus. Cela ne nous empêchera pas de nous pencher pour l'instant sur la notion de mobilité, sous l'angle géographique.

Tout comme en sociologie, la notion de mobilité revêt un caractère complexe en géographie. Elle désigne avant tout, les mouvements d'un espace à un autre. « Cet espace peut être virtuel : les informations par exemple circulent dans des réseaux par le biais de terminaux fixes ou portables⁹⁶ ». Cet espace peut être physique, c'est ce dernier type d'espace qui rentre en jeu quand on évoque la notion de mobilité en géographie. Celle-ci est déclinée en mobilité professionnelle, résidentielle, quotidienne ; elle peut être aussi internationale. La mobilité implique en géographie un déplacement d'un point à un autre ; déplacement qui à son tour, n'implique pas automatiquement un retour au point de départ. Elle « regroupera d'ailleurs l'ensemble des mouvements dans l'espace d'une personne, d'un groupe, d'une société : on parlera de personne mobile qui effectue de nombreux déplacements, de société mobile dont les membres migrent beaucoup. Elle peut avoir une qualification géographique : urbaine, rurale, à longue distance, internationale⁹⁷ ». Les

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ URRY J., *Op. Cit.*, 2005, p. 58.

⁹⁵ Aujourd'hui par exemple, la pauvreté, et l'échec des politiques sociales dans certains pays de l'Afrique subsaharienne en particulier, seraient à l'origine de vaste phénomène de migration clandestine. Plusieurs milliers de jeunes africains, n'hésitent pas face à la pauvreté, le manque d'emplois, ou la précarité des revenus, de se lancer dans des aventures périlleuses, en essayant de rejoindre les côtes européennes avec des embarcations de fortune. Ce fléau fait l'objet de plusieurs recherches sociologiques.

⁹⁶ <http://www.inrets.fr/ur/lvmt/index.html>.

⁹⁷ LOMBARD J., *Transports en Afrique*, IRD, 2005, 20 p.

vagues d'innovation technologique qui se sont succédées au cours des XIX^e et XX^e siècles notamment, ont été décisives quant à l'évolution fulgurante des transports et de la mobilité. Outre ces innovations technologiques, il faut dire que l'utilisation de nouvelles énergies, qui ont remplacé celles de l'Ancien Régime (animale (animaux d'attelage), humaine, énergies de flux), a été déterminante dans cette accélération des transports, de la mobilité des biens et des personnes à travers la planète. L'exemple suivant, permet de mesurer les impacts de l'utilisation des nouvelles énergies et l'évolution de la technologie dans le domaine des transports : « le couple charbon-rail donnera le chemin de fer, le couple pétrole-voiture donnera les véhicules automobile, moto, voiture, autobus, et camion. La troisième dimension sera conquise en souterrain par le métro (qui pourra, à partir des années 1970, devenir automatique grâce aux progrès des télécommunications) et en aérien par l'avion. La dernière innovation technique radicale en matière de transport civil se produit à la fin des années 1950 avec le remplacement de l'hélice par le réacteur, qui ouvre la voie des gros porteurs et du transport à longue distance sans escale⁹⁸ ». Dans leur décryptage des mécanismes induits par les progrès techniques et technologiques, des spécialistes du transport comme Sandrine Wenglinski, soutiennent que : « le gain de temps, permis par une augmentation des vitesses de déplacements (...) est réinvesti dans le déplacement lui-même pour aller plus loin⁹⁹ ». Sur un autre tableau, la mise au point de procédés organisationnels et opérationnels plus efficaces tels que la conteneurisation, le *hub and spoke*, ne font qu'accroître les flux de marchandises et les déplacements des personnes dans le monde. L'un des rôles majeurs des géographes, est de parvenir à déchiffrer ces différentes formes de mobilité ainsi que leurs impacts sur l'espace, car tous ces déplacements participent au façonnement de la ville. On trouve une meilleure définition de la mobilité géographique à travers les travaux du sociologue américain Robert Park. En

⁹⁸ Pour plus d'informations, consulter les articles suivants

« Les salariés n'ont plus les moyens de se payer la mobilité », <http://www.actuchomage.org/200805193693/La-revue-de-presse/Les-salaries-nont-plus-les-moyens-de-se-payer-la-mobilite.html>,

« Vivre en 2040 – se déplacer en 2040 », <http://www.programme-tv.net/programme/culture-infos/r24459-vivre-en-2040/2081715-se-deplacer-en-2040/#>

⁹⁹ WENGLINSKI S., « Les succès de la mobilité », in, HÉRIARD-DUBREUIL B., *Ouverture*, *Projet* 1/2010 (n° 314)

abordant le concept d'aire naturelle, qui a ici une fonction de résidence, de quartier, de commerces, d'activités, Robert Park soutient que cette aire naturelle « naît sans dessein préalable et remplit une fonction spécifique dans l'ensemble urbain ; c'est une aire naturelle parce qu'elle a une histoire naturelle¹⁰⁰ », la constitution de ces secteurs apparaît spontanée à Robert Park sous l'action de mouvements qui lui semblent naturels aussi. La constitution de ces aires se fait suivant plusieurs caractéristiques en fonction des appartenances culturelles ou sociales, ou du statut social. Ainsi, à Chicago¹⁰¹, il est fréquent de trouver des secteurs ou aires naturelles qui abritent des personnes aux mêmes appartenances, ou aux mêmes origines : *Bohemian*, quartier spécifiquement masculin ; le ghetto juif constitué de population venant d'Europe de l'Est ; *Blackbelt* pour désigner le quartier avec une majorité de noirs ; Chinatown celui avec une majorité de chinois ; *Little Italia* avec une majorité d'italiens, etc. D'autres quartiers sont réservés uniquement aux gens riches, d'autres aux gens du troisième âge. Dans ce cas précis, la ségrégation spatiale est donc hautement raffinée. Mais cette composition des aires culturelles n'est pas homogène ; elle s'établit en fonction des complémentarités sociales ce qui inclut, dans ces zones des regroupements avec des éléments étrangers¹⁰². Cet exemple de la distribution spatiale de l'habitat selon les croyances culturelles ou selon les origines, est juste un parmi tant d'autres, liés à la mobilité spatiale. Ce phénomène n'est pas seulement le propre des villes américaines, aujourd'hui à travers la politique de 'mixité', la ville de Paris n'hésite pas de reloger des familles aux revenus financiers limités dans des quartiers huppés de la capitale tel que le XVI^{ème} arrondissement¹⁰³.

Quel rôle l'histoire joue-t-elle ou devra-t-elle jouer dans cette « histoire de la mobilité » ?

¹⁰⁰ Nous avons retrouvé ce document anonyme à partir du lien suivant : photoxbc2.free.fr/.../Concept%20d'air%20naturelle%20chez%20Park.

¹⁰¹ C'est dans cette même ville qu'est apparue l'École de Chicago, un courant de pensée sociologique qui a vu le jour au début du XX^e siècle, dont les objets d'étude sont entre autre les relations interethniques et la délinquance dans les villes aux États-Unis.

¹⁰² photoxbc2.free.fr/.../Concept%20d'air%20naturelle%20chez%20Park.

¹⁰³ Le mètre carré étant très cher dans ces quartiers de Paris, les familles aux revenus mensuels faibles sont obligés d'habiter dans les banlieues, ainsi, pour rejoindre leur lieu de travail ou certains centres d'intérêt, les habitants de ces banlieues passent beaucoup de temps dans les transports.

1-b : La mobilité : un champ historique en devenir ?

Caroline Gallez et Vincent Kaufmann¹⁰⁴, dégagent de façon explicite dans l'introduction de leur article consacré à la genèse de la mobilité comme science sociale, la partition que doit/devra jouer l'histoire de la mobilité : « dans ce contexte d'émulation autour des questions de mobilité, la situation des historiens apparaît paradoxale : plutôt absents de ces réseaux, leur discipline est cependant régulièrement convoquée pour administrer la preuve des tournants en cours¹⁰⁵ ». L'histoire de la mobilité est jalonnée de tournants, qui ne sont pas souvent mis en exergue dans l'histoire des transports. Celle-ci est plutôt encline à décoder l'évolution des technologies et techniques dans le domaine des transports, l'histoire économique et sociale entre autre, évoquant un tournant lié au développement du transport routier. Gis Mom écrit que : « la transition de la mobilité ferroviaire vers une mobilité routière cache un changement d'orientation du transport collectif vers un transport individuel... ». L'histoire de la mobilité n'a pas pour rôle non plus d'étudier tous ces phénomènes qui sont pris en compte par une histoire des transports. En effet, il ne suffit pas de disposer de moyens de transport pour se rendre d'un endroit à un autre souligne Sylvain Allemand. Toujours sur la mobilité, il soutient « qu'elle soit quotidienne, professionnelle, touristique, ou internationale, la mobilité exige des compétences particulières, souvent insoupçonnées. C'est ce que des chercheurs, sociologues, anthropologues, géographes et historiens ont entrepris ces dernières années de mettre en évidence en entrant dans la boîte noire des mobilités de différentes catégories de populations : le migrant, le réfugié, le touriste ou le voyageur, sans oublier l'utilisateur des transports en commun ou les populations de sociétés dites traditionnelles : autochtones ou Inuits¹⁰⁶ ». A ce propos, l'exemple des étudiants et des enseignants des programmes académiques TPTI (Techniques, Patrimoines, Territoires de l'Industrie) et HERITECHS (*Heritage, Cultural Economics, Cultural Sustainability and Technology*) est très illustratif. Parlant de leurs expériences, Mathieu Flonneau note que : « l'expérience de la mobilité est

¹⁰⁴ GALLEZ C., KAUFMANN V., *Op. Cit.*, 2009, p. 49.

¹⁰⁵ FLONNEAU M., GUIGUENO V., *Op. Cit.* 2009, p. 42.

¹⁰⁶ ALLEMAND S., « La mobilité comme « capital », Voyage, migration, mobilité », in, *Sciences Humaines*, n° 145, 2004, pp. 1-3.

quotidienne pour les étudiants et les enseignants de la formation du Master Erasmus Mundus TPTI. Au cœur de leurs trajectoires et de leurs parcours académiques, se trouvent l'obligation de se déplacer d'université en université et la nécessité de s'adapter, au prix d'un apprentissage plus ou moins aisé, à des univers divers même si l'ensemble européen présente une homogénéité croissante...le fait de se déplacer à Evora, à Padoue ou à Paris, entre ces villes et dans ces villes elles-mêmes, ainsi que dans toutes les universités des réseaux TPTI ou HERITECHS suppose une connaissance des modalités de transports qui n'a pas grand-chose à voir avec des connaissances techniques relatives aux modes utilisés ou même aux infrastructures empruntées¹⁰⁷ ». Dans notre cas, la mobilité académique nous pousse à jongler chaque année entre les « car rapide », les bus « *tata* » et « *dem dik* », les « taxis clando » de Dakar et le métro, les RER, les tramways de Paris. Sur un autre tableau, les termes mondialisation, globalisation et métropolisation¹⁰⁸ sont des termes qui font pratiquement la une de la presse de nos jours, ils traduisent une réalité sur le terrain. A travers ces notions, la mobilité occupe une place prépondérante, car étant au cœur de ces systèmes ou phénomènes. C'est dire toute la place qu'occupe la mobilité dans nos sociétés actuelles. Afin d'appréhender ce phénomène, il faudrait l'étudier dans sa globalité, et d'ailleurs soulignent Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno : « les historiens n'ont pas 'inventé' la mobilité. Depuis quelques années, elle s'est invitée dans le débat public, la rhétorique des entreprises et les sciences sociales...¹⁰⁹ ». De plus en plus de chercheurs d'horizons différents¹¹⁰ de par leur domaines d'études se réunissent pour réfléchir autour de cette notion de mobilité : sous cet angle, l'histoire de la mobilité serait-elle/deviendrait-elle

¹⁰⁷ FLONNEAU M., « Les patrimoines de la mobilité : état des lieux et perspectives de recherche », in, *Actes du workshop international TPTI sur Les patrimoines de la mobilité : état des lieux et perspectives de recherche*, Lisbonne, Colibri, 2011, 199 p.

¹⁰⁸ Pour plus d'informations sur ce sujet, consulter : HUGON P., « Mondialisation, métropolisation et effet de crise dans les économies en développement », in, OSMONT A., GOLDBLUM C. (dir), *Villes et citadins dans la mondialisation*, Paris, Karthala, 2003, pp. 29-49.

¹⁰⁹ FLONNEAU M. et GUIGUENO V. (dir), *Op. Cit.* 2009, p. 12.

¹¹⁰ Deux ouvrages généraux, écrits par plusieurs chercheurs d'horizons différents, traitent de la question de l'histoire de la mobilité :

MOM G., PIRIE G., TISSOT L. (dir), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport traffic and mobility*, Neuchâtel, Éditions Alphil, 2009, 260 p.

FLONNEAU M., GUIGUENO V. (dir), *Op. Cit.*, 2009, 331 p.

une interconnexion ou une hétérogénéisation de plusieurs disciplines dont la géographie, l'histoire, la sociologie, l'anthropologie, en somme « une nouvelle base épistémologique et critique pour les sciences sociales » ?

1-C : Les déplacements en Afrique, une mobilité à plusieurs « vitesses »

De nombreuses interrogations et réflexions sont développées sur les transports et la mobilité dans les pays en développement en particulier sur l'Afrique, où la question de l'accès à la mobilité motorisée constitue une préoccupation majeure. Dans cet élan, plusieurs institutions financières internationales telles que la Banque Mondiale, le FMI, ou gouvernementales à l'image de l'Union Européenne, qui constituent les principaux bailleurs de fonds du continent africain, ainsi que des organismes de recherches publient plusieurs rapports sur la mobilité, les transports en Afrique. En effet, il est plus qu'évident que le décollage économique de l'Afrique passe nécessairement par une maîtrise, et une meilleure mobilité des biens et des personnes dans le continent mais aussi par l'accroissement des flux d'échanges à l'intérieur de celui-ci. Une comparaison¹¹¹ des prix du camionnage par exemple entre l'Afrique, l'Asie du sud-est et l'Amérique centrale, montre que les prix sont sensiblement plus élevés sur le continent africain, ce qui constitue un handicap majeur notamment dans le cadre d'une concurrence avec les autres continents évoqués. Ayant compris cette nécessité depuis quelques années voire des décennies pour certains cas particuliers¹¹², nombreux sont les pays africains qui aujourd'hui, développent des politiques ambitieuses par le biais par exemple de construction d'infrastructures structurantes modernes, comme c'est le cas dans la capitale sénégalaise, de programmes de mobilité qui participent à l'amélioration des mobilités quotidiennes des biens et des personnes notamment.

¹¹¹ RIZET C., GWET H., « Une comparaison internationale des prix du camionnage. Afrique, Asie du sud-est, Amérique centrale », in, *Recherche Transport Sécurité* n° 60, juillet-septembre 1998, pp. 69-85.

¹¹² Il faut reconnaître qu'en termes de mobilité et de transport, il existe de grandes disparités sur le continent africain, et même à l'échelle nationale, nous reviendrons de façon plus explicite sur ce sujet dans les lignes à venir.

Dans le contexte africain, la mobilité en tant que « programme », pour reprendre le terme de Gis Mom, de recherche en histoire, est rarement prise en compte, dans la mesure où elle renvoie le plus souvent aux déplacements géographiques. Elle est souvent assimilée à la mobilité spatiale : mobilité quotidienne et pendulaire dans les grandes villes, migration des populations rurales vers les capitales, le phénomène d'émigration. La question récurrente de la compétition des transports publics en Afrique, est entre autre le sujet de prédilection qui est souvent liés à la notion de mobilité en Afrique¹¹³. De plus en plus de chercheurs d'autres disciplines telles que l'histoire et la sociologie notamment, s'intéressent aux questions de transports et de mobilité en Afrique. Au Sénégal par exemple, ceci pourrait s'expliquer par le contexte actuel, lié à la mise en place d'infrastructures lourdes : l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, l'aéroport international Blaise Diagne, dans l'aire de la presqu'île du Cap-Vert, qui s'accompagne de mutations socioéconomiques et environnementales. En dehors des travaux du Sud-africain, Gordon H. Pirie, qui considèrent les questions de mobilité et de transport comme un ensemble commun. Nous ne connaissons pas de travaux académiques qui prennent en compte à la fois la mobilité et le transport comme un tout, un ensemble commun : « il n'y aurait pas grand sens à faire l'histoire de la mobilité si l'on ne faisait pas aussi l'histoire de ce rapport entre les transformations que nous subissons ou que nous faisons subir en nous déplaçant...¹¹⁴ ». De plus dans l'historiographie africaine, l'histoire de la mobilité et des transports est pratiquement occultée concernant la période précoloniale ; les travaux sur la mobilité et les transports en Afrique insistent plutôt sur la période postcoloniale et moins sur la période coloniale. Il est évident que la rareté des sources concernant la mobilité précoloniale ne facilite pas la tâche aux chercheurs. Cependant, le chercheur qui s'intéresse à la mobilité et/ou à l'histoire du transport durant cette période précoloniale, devra faire

¹¹³ À l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar par exemple, il y a un laboratoire de géographie : le CUREM (Centre Universitaire de Recherche et d'Étude de la Mobilité), constitué uniquement de géographes qui se penchent seulement sur les questions de mobilité, de transport. Plusieurs mémoires de maîtrise, de DEA et même des thèses de doctorat évoquent également la problématique de la mobilité et des transports dans la presqu'île du Cap-Vert. En outre il y a un autre groupe de chercheurs basés à l'ENEA (École Nationale d'Économie Appliquée) qui s'intéressent aux mêmes questions.

¹¹⁴ LATOUR B., *Op. Cit.*, 2009, p. 9.

preuve de beaucoup de créativité mais aussi de critique en inventant ses propres sources. Une catégorisation de la mobilité dans le continent africain, nous amènera à distinguer trois phases : la première phase de mobilité, qui commencerait de l'antiquité à l'arrivée des premières caravelles européennes sur les côtes africaines, la seconde phase quant à elle, débiterait au lendemain de la pénétration occidentale jusqu'au début de la période postcoloniale, la troisième enfin, concernera la période qui s'étale du début des indépendances à nos jours.

1-C-1 : Le temps des caravanes ou la mobilité primaire en Afrique

Tout comme la mobilité préindustrielle en Europe¹¹⁵, les hommes ont utilisé les vitesses musculaires et animales pour se déplacer. A ce propos, Raymond Mauny note que : « l'introduction du chameau au Sahara occidental aux premiers siècles de notre ère a permis un singulier raccourcissement des pistes, qui pouvaient désormais couper au plus court de puits en puits, entre le Sud marocain et les marchés du Sud placés à la zone de contact entre le Sahara et le Soudan où naquit, à une époque qu'il est impossible de préciser, le fameux empire de Ghana¹¹⁶ ». Avant de poursuivre, précisons que pour traiter cette partie, nous ferons appel à deux types de sources d'une part les écrits des « érudits » arabes à l'image de Al Bakrî, un compilateur de l'œuvre géographique jusqu'ici perdue de Muhammad b. Yûssuf Al-Warrâq qui vécût à Kairouan avant de s'installer à Cordoue et de mourir en 974, et dont les écrits du Xème siècle ont été traduits par Vincent Monteil¹¹⁷. La majorité de ces « érudits » arabes ne sont pas des observateurs directs, ils obtenaient leurs informations des voyageurs, des caravaniers et commerçants qui parcouraient le continent africain à la recherche de produits dans le cadre du commerce transsaharien. Seuls Ibn

¹¹⁵ Voir à ce sujet les articles de OLLIVRO J., « Tournant de siècle » in, *Mélanges en l'honneur de Per Denez*, Hor Yezh, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1999, pp. 497-510 et STUDENY C., *Op. Cit.*, 2009, pp. 91-96.

¹¹⁶ MAUNY R., « Un itinéraire transsaharien du Moyen Age », in, *Bulletin de Liaison Saharienne*, n° 13, juin 1953, pp. 31-41.

¹¹⁷ MONTEIL V., « Al-Bakrî (Cordoue 1068), Routier de l'Afrique blanche et noire du Nord-Ouest », in, *Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire*, n° 1, tome XXX, janvier 1968, pp. 38-116.

Hauqal et Ibn al-Warrâq ont visité l’Afrique du Nord. Outre ces témoignages des « érudits arabes », nous avons ceux des premiers explorateurs tels que Léon l’Africain qui ont séjourné plusieurs fois dans le continent. Cependant, il faut manipuler ces sources avec beaucoup de précautions dans la mesure où les auteurs de ces textes n’ont été pas sur place pour vérifier la véracité des témoignages, et se contentent des récits, de témoignages. Les erreurs de localisation, de description générale ne manquent pas, tout comme des descriptions abusives sur certains phénomènes et aspects. Parlant d’une contrée du nom de Sijilmâsa par exemple, Al-Bakrî écrit qu’« il suffit d’ensemencer les terres de Sijilmâsa une seule fois, pour avoir trois années de récoltes, tant est grande la chaleur de ce pays, aux étés torrides...¹¹⁸ ». C’est pour cette raison que nous pensons qu’il est nécessaire de faire appel à d’autres sources car plusieurs chercheurs ont ‘retravaillé’ ces récits d’explorateurs, d’ « érudits arabes », afin de confronter les informations. Dans cette logique, nous nous sommes en plus focalisés sur les travaux des archéologues, qui à la suite des informations fournies par les auteurs arabes et les premiers explorateurs, ont mené des campagnes de fouilles dans les localités, les endroits mentionnés dans les textes. D’ailleurs, Jean Devisse fait savoir à ce titre que : « l’archéologie, nous l’avons expérimenté à Tegdaoust, remet en cause les textes longtemps considérés comme les plus sûrs ; bien des questions, examinées à la lumière d’une culture européocentriste à l’excès, prennent une toute autre signification si l’on essaie de les ‘voir d’Afrique’¹¹⁹ ». Nous n’allons pas trop insister sur ces récits d’explorateurs et d’auteurs arabes dans la mesure où notre objectif est de parvenir à déceler à travers leurs récits, leurs témoignages, des éléments qui prouvent l’existence de réseaux d’échange entre les différentes entités territoriales, différents peuples d’Afrique ; ce qui

¹¹⁸ MONTEIL V., *Op. Cit.*, 1968, p. 45.

¹¹⁹ Parmi ces travaux, nous pouvons citer ceux de :

DEVISSE J., « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce médiéval du XI^e siècle », in, *Revue d’Histoire économique et sociale*, n° 1 et 3, 1978, pp. 42-396.

DEVISSE J., « L’apport de l’archéologie à l’histoire de l’Afrique occidentale entre le Ve et le XII^e siècle », in, *Comptes rendus des séances de l’Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 126^e année, N. 1, 1982. pp. 156-177.

MAUNY R., *Op. Cit.*, 1953, pp. 31-41.

prouverait l'existence d'une mobilité, mais aussi de systèmes, de réseaux de transport comme nous allons le voir plus loin.

L'Afrique au Moyen âge était reliée au monde méditerranéen, cela de façon variable selon les moments¹²⁰. Parlant des contacts entre l'Afrique et le monde méditerranéen, Raymond Mauny, remonte plus loin, « entre –VII^e et +IV^e...cela explique pourquoi les Berbères du Sahara Sud occidental avaient, même avant l'arrivée des Arabes, une civilisation primitive, qu'ils avaient dû transmettre aux populations noires avec lesquelles ils étaient en contact (Sarakolé, Peul, Toucouleur, etc....) ... La découverte de chars gravés ou peints dans toute une série de stations rupestres allant des hauts plateaux Sud-oranais au Niger n'en est que d'autant plus remarquable¹²¹ ». Outre ces peintures rupestres, Raymond Mauny, se base sur les témoignages écrits des anciens Grecs tels que Ptolémée, pour attester de l'existence de probables échanges entre le monde méditerranéen et l'Afrique de l'Ouest à l'époque antique, ces échanges se faisaient aussi par voie maritime¹²². En se basant sur les découvertes archéologiques et les informations fournies par les anciens auteurs grecs, Raymond Mauny parvient à dresser une carte qui met en évidence les itinéraires entre l'Afrique de l'Ouest et la Méditerranée à l'époque ancienne (figure 1).

¹²⁰ DEVISSE J., *Op. Cit.*, 1978, p. 42.

¹²¹ MAUNY R., « Une route préhistorique à travers le Sahara Occidental », in, *Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire*, Tome IX, 1947, pp. 341-357.

¹²² MAUNY R., *Op. Cit.*, 1947, p. 342.

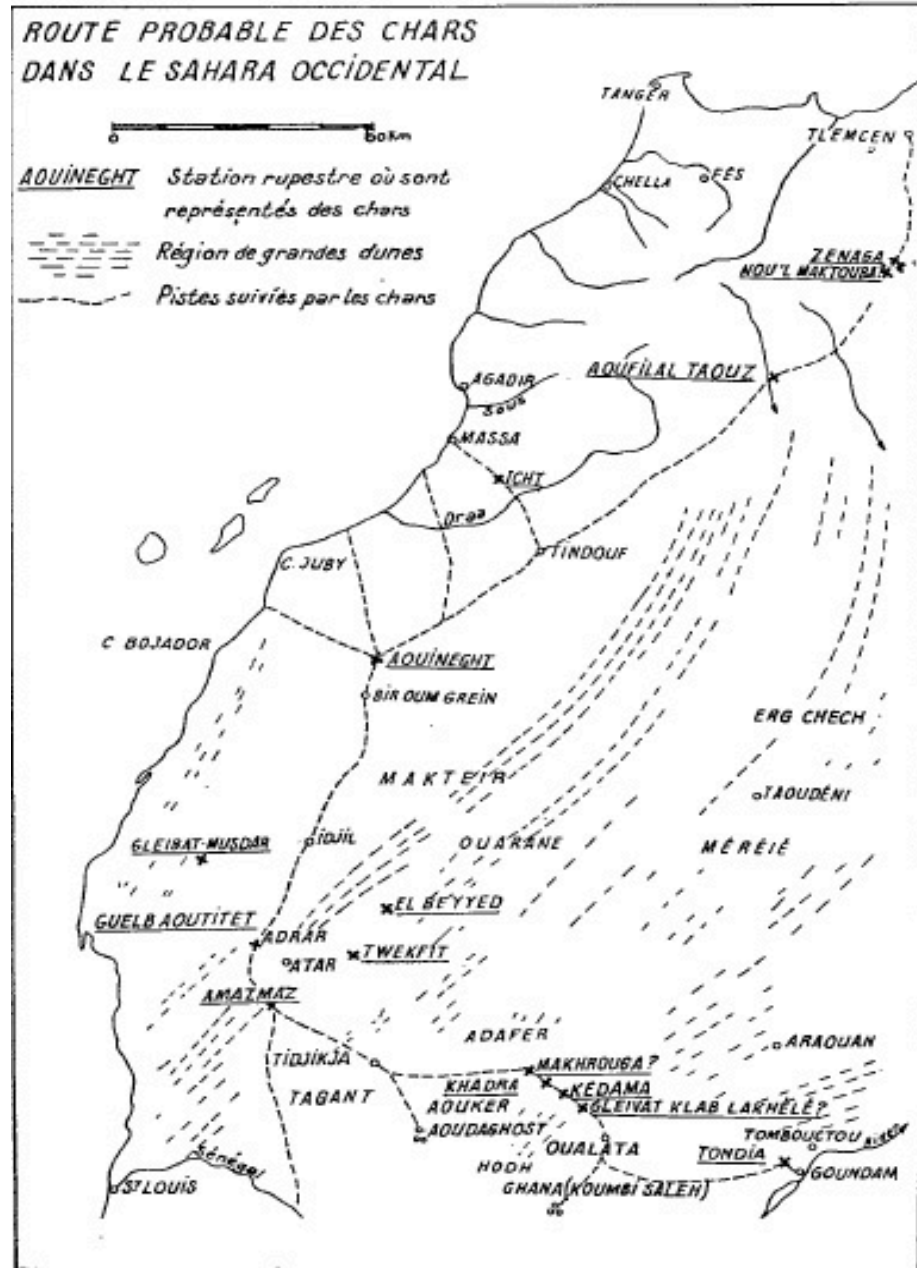


Figure 1 : Itinéraires probables entre l'Afrique de l'Ouest et la Méditerranée selon Mauny (Sources : MAUNY R., *Op. Cit.*, 1947)

L'un des mobiles de ces échanges entre les deux mondes, fut la recherche de l'or, « les Carthaginois se rendaient au Sénégal et en Gambie pour chercher non seulement l'or de la Falémé, mais encore jusqu'au fond du golfe de Guinée, où ils identifient le mont Cameroun avec le char des Dieux Hannon¹²³ ». Deux observations apparaissent à travers ces échanges primitifs entre la Méditerranée, le Sahara et l'Afrique de l'Ouest : d'abord le char et ensuite le chameau ont été au cœur de ce système de mobilité. Parlant des chars, Hérodote fait savoir que les Libyens connaissent ce moyen de locomotion bien avant le V^e siècle, « c'est aussi des Libyens que les Grecs ont appris à atteler quatre chevaux à leurs chars¹²⁴ ». Cependant, ce mode de mobilité et de transport va progressivement décliner au profit du chameau, qui présentait plusieurs avantages. A cet effet, Raymond Mauny soutient de façon ironique qu'« il y avait en effet de multiples avantages pour les sahariens à remplacer le char par le chameau : il est plus facile de fabriquer une selle qu'une voiture ; le chameau passe là où le char ne passe pas, d'où un raccourcissement considérable des itinéraires, le chameau reste plusieurs jours sans boire, ce qui est un avantage considérable au désert, la charge qu'il porte est plus considérable que celle que devaient transporter les chars légers et rustiques faits pour les pistes aménagés et enfin, détail que les automobilistes sahariens apprécieront immédiatement : pas d'ennuis mécaniques¹²⁵ ». C'est dire que, déjà à l'époque, les hommes se souciaient de la rentabilité en termes de déplacements et de gain de temps. Petit à petit le chameau et plus tard le dromadaire vont jouer un rôle primordial notamment dans le cadre du commerce transsaharien. Les publications de fouilles archéologiques et de travaux récents ont fourni une part de la

¹²³ MAUNY R., *Op. Cit.*, 1947, p. 78. Il faut préciser cependant qu'en dehors de Raymond Mauny, d'autres chercheurs, nous pensons à Théodore Monod, ont beaucoup travaillé sur cette question des chars rupestres du Sahara : MONOD T., « Gravures et inscriptions rupestres du Sahara occidental (Renseignements pratiques et inventaire) », in, *Renseignements coloniaux* N° 9, suppl. à l'Afrique française, Oct. 1936, pp. 153-160, 6 fig., 1 carte.

¹²⁴ Hérodote, Livre IV, Melpomène, Trad. du grec par Larcher ; avec des notes de Bochart, Wesseling, Scaliger., [et al.] Paris : Charpentier, 1850. Pour le texte grec : ed. A. D. Godley. Cambridge 1920. Ce texte est disponible à partir du lien suivant : <http://remacle.org/bloodwolf/historiens/herodote/melpomene.htm>

¹²⁵ MAUNY R., *Op. Cit.*, 1947, p. 79.

documentation relative à la topographie des villes¹²⁶ et à leurs industries, à la localisation précise de certains lieux signalés par les auteurs arabes, alors que ces derniers nous renseignent plus sur les activités commerciales et agricoles de certaines villes¹²⁷, les itinéraires entre différentes localités, et donnent en passant des informations sur les us et coutumes des peuples qu'ils ont rencontrés sur leur chemin, leur façon de s'habiller etc. Cependant, nous savons par les récentes publications des chercheurs : Raymond Mauny, Jean Devisse, Sam Nixon, qu'aucun trafic transsaharien régulier ne semble avoir existé avant le VIII^e siècle, et c'est l'or soudanais qui a été à l'origine de cette affluence massive et durable en Afrique subsaharienne. Jean Devisse ne fait-il pas savoir que « la signification et le volume des échanges sahariens ont changé du tout au tout le jour où les Fatimides, la révolte d'Abû Yazîd étant liquidée, ont exploité systématiquement ces relations pour tirer d'Afrique noire l'or nécessaire à leur politique¹²⁸ ». Il semble que la recherche d'or des Fatimides a été un élément déterminant dans l'éveil économique de l'Afrique occidentale, en plus de l'or qui représente le noyau dur de ce trafic transsaharien. « L'archéologie nous apporte lentement la certitude que des produits coûteux ont circulé sur des milliers de kilomètres¹²⁹ » ; l'auteur poursuit sur la même lancée « les fouilles de Gao, Tombouctou, Koumbi Saleh, Tegdaoust nous ont déjà appris beaucoup dans ce domaine. Des produits aussi fragiles que des coupes ou des vases de verre, des lampes à huile émaillées, ont traversé le Sahara en direction du Sahel, sans doute de manière à peu près ininterrompue entre le XI^e et le XVI^e siècle. Nous avons eu la chance de retrouver à Tegdaoust, jusqu'ici, un certain nombre de jetons de verre du Xe siècle, une plaque (de cornaline = fragment de chaton de bague) à intaille en caractères coufiques d'époque almoravide (début du XII^e siècle vraisemblablement), et des moules de pierre destinés à couler des médailles de métal qui ne sont point sans rapports étroits avec des moules similaires des IX-X^e siècle

¹²⁶ MAUNY R., « Etat actuel de la question de Ghana », in, *Bulletin de l'Institut Fondamental de l'Afrique Noire*, tome XIII, n° 2, 1951, pp. 463-475.

¹²⁷ L'article de VANACKER C., *Op. Cit.*, 1973, pp. 659-680, revient sur ces différents travaux en essayant de comparer les informations fournies par les différents auteurs arabes.

¹²⁸ DEVISSE J., *Op. Cit.*, 1972, p. 42.

¹²⁹ DEVISSE J., *Op. Cit.*, 1978, p. 45.

découverts au Maroc¹³⁰ ». Le transport de ces produits fragiles nécessite beaucoup de précaution, de minutie, et pourtant les auteurs arabes ne mentionnent pour le transport des marchandises que le portage à dos de chameau ou de mulet, même si l'usage du chariot était connu à l'époque¹³¹. Ce dernier mode de transport n'était pas utilisé dans le cadre du commerce transsaharien, car le cadre du désert avec ses dunes de sable et de toutes petites pistes ne s'y prêtait pas. Parlant des pistes et autres « infrastructures de transport », Claudette Vanacker qui s'appuie sur les informations fournies par Al-Bakrî écrit que : « ...de simples pistes peuvent donc suffire. Ceci exclut pratiquement la construction d'ouvrages d'art et oblige les voyageurs à franchir les rivières à gué, ce qui ne va pas toujours sans difficultés : par exemple le *Ouadi Mellag* est une rivière dangereuse, remplie de fondrières et très difficile à traverser à gué, si bien qu'en hiver il faut modifier l'itinéraire. Au Maroc, on traverse le *Ouadi Ouancifien* sur des outres gonflées et la rivière de Salé sur un pont de bateau¹³² ». Il est évident d'après les précédentes informations que les itinéraires dépendaient beaucoup des conditions climatiques et de la géographie, éléments qui pouvaient être de sérieuses entraves à ce trafic. Jean Devisse fait remarquer que : « la géographie de la circulation est cependant conditionnée outre les facteurs naturels qu'a remarquablement mis en valeur V.M. Godinho, par des éléments religieux¹³³ ». Ainsi, pour relier deux grandes villes rien que dans le Nord par exemple, il pouvait y avoir plusieurs itinéraires, malgré le fait qu'il existe des itinéraires principaux. « Selon les indications des géographes, il semble que les étapes aient été d'une quarantaine de kilomètres parfois, ou si la contrée traversée était désertique... Le réseau routier nord-africain est avant tout constitué par un ensemble de voies est-ouest, de l'Égypte au Maroc, reliées d'une part aux villes qui, à la limite du désert, commencent avec le 'pays des Noirs', d'autre part, au littoral¹³⁴ ». Selon les indications de ces mêmes auteurs arabes, Claudette

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ Voir les travaux de DUSSAUD R., SALAMA P., « Les Voies romaines de l'Afrique du Nord », in, *Syria*, 1952, vol. 29, n° 1, pp. 158-159 et de VANACKER C., *Op. Cit.*, 1973, pp. 659-680.

¹³² VANACKER C., *Op. Cit.*, 1973, p. 662.

¹³³ DEVISSE J., *Op. Cit.*, 1972, p. 49.

¹³⁴ VANACKER C., *Op. Cit.*, 1973, p. 663.

Vanacker a dressé une cartographie des principaux itinéraires et ports de l'Afrique du Nord (figures 2 et 3).

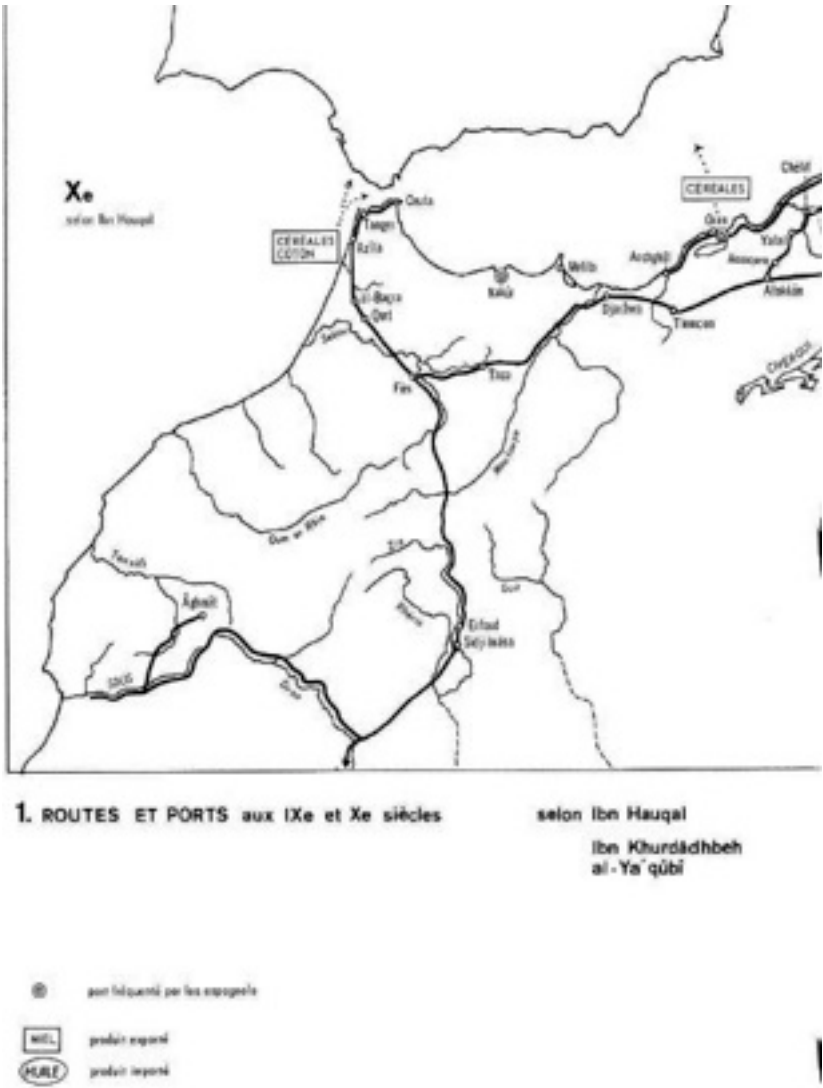


Figure 2 : Itinéraires de l'Afrique du nord aux IXe et Xe siècles selon les auteurs arabes (Sources : Cl. Vanacker 1973)

4. ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES ROUTES DU Xe AU XIIe SIÈCLE

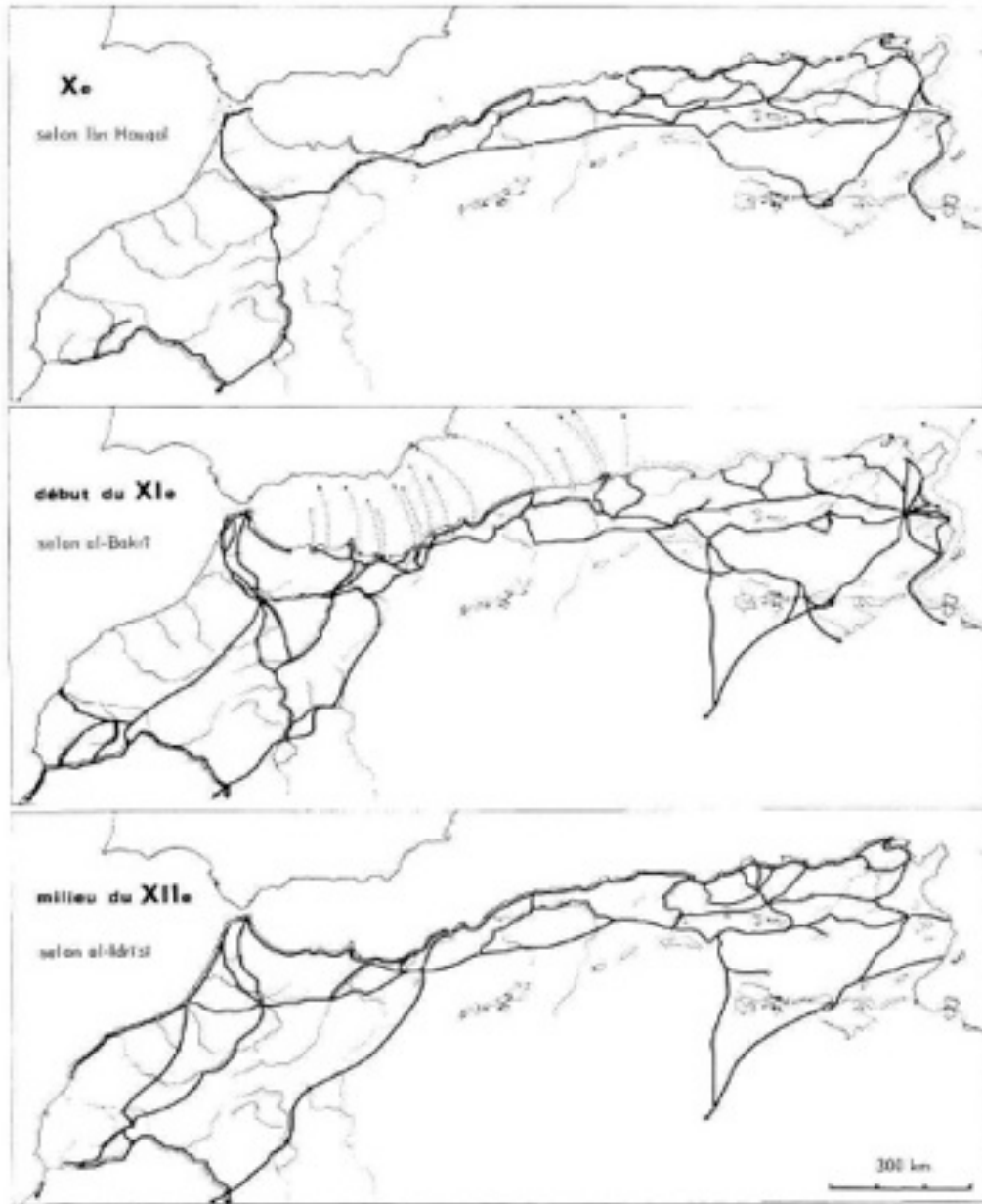


Figure 3 : Évolution du réseau en Afrique du Nord du Xe au XIIe siècle selon les arabes (Sources : Cl. Vanacker 1973)

Seules des études combinant des fouilles archéologiques, des enquêtes ethnographiques, et des recherches géographiques approfondies pourront fournir de plus amples informations par rapport à l'organisation, l'entretien des infrastructures, les puits (nous le verrons plus loin ils jouent un rôle phare dans ce commerce transsaharien), les variations des itinéraires.

Nous n'avons pas l'intention de réécrire l'histoire du commerce transsaharien, nous voulons juste mettre en exergue quelques éléments qui permettent d'avoir une vue d'ensemble sur ce système de négoce, qui représente en effet une économie d'échanges lointains, qui mobilisait des moyens énormes en hommes, en animaux pour le transport, en capitaux et en marchandises. Roger Botte, va plus loin en mentionnant à propos du commerce transsaharien qu'«...un commerce proprement dit implique une certaine continuité dans le temps - douze siècles pour le commerce transsaharien - un volume assez significatif des réseaux de transport, des points de vente au Sud et des marchés de redistribution au Nord le contrôle politique enfin des espaces, des différentes aires de parcours et des entrepôts par des tribus ou des États qui en assurent la sécurité¹³⁵ ». Dans cette logique, la mise en place de ce système nécessitait un contrôle aussi bien en amont qu'en aval des différentes voies d'accès directes ou indirectes. Les Berbères ibâdites seront « les principaux artisans de l'expansion du commerce à longue distance, de tous les éléments constitutifs de ce négoce avec l'ouverture de diverses voies caravanières et le contrôle des terminaux tant au Nord qu'au Sud¹³⁶ ». Nous avons souligné plus haut le fait que le dromadaire ait supplanté les autres modes de transport ou de portage en l'occurrence le char, le cheval et le chameau, durant la première phase d'échanges entre l'Afrique du Nord et le monde Méditerranéen. Il en sera de même pendant la traite transsaharienne, car « les communications transsahariennes et les échanges seront rendus possibles par la généralisation du dromadaire aux III^e et IV^e siècles, plus résistant aux rigueurs du désert, il

¹³⁵ BOTTE R., « Les réseaux transsahariens de la traite de l'or et des esclaves au haut Moyen Âge : VIIIe-XIe siècle », in, *L'Année du Maghreb* [En ligne], VII | 2011, mis en ligne le 01 janvier 2013, consulté le 16 janvier 2013. URL: <http://anneemaghreb.revues.org/1106>.

¹³⁶ BOTTE R., *Op. Cit.*, 2011, p. 2.

remplace le cheval¹³⁷ ». Sa diffusion va non seulement permettre l'émergence d'un élevage qui fournissait de la viande, du lait, le poil et le cuir, mais aussi, il a permis aux nomades de devenir très mobiles et autonomes¹³⁸. Evoquant toujours l'utilité de cet animal dans le commerce transsaharien, Roger Botte écrit qu'« en ce qui concerne le trafic caravanier, le dromadaire, d'une sobriété surprenante grâce à 'l'eau métabolique' sécrétée par son organisme, correspondait parfaitement aux exigences d'un commerce pondéreux à longue distance puisqu'il permettait aux marchands de couvrir avec cette bête de somme des espaces arides d'une longueur nord-sud de 1 500 à 2 000 kilomètres¹³⁹ ». Le dromadaire a fait ainsi l'objet de plusieurs mentions de la part des auteurs arabes, mais aussi des premiers explorateurs. Al-Idrisi par exemple fait allusion à une « flotte » de dromadaires qui traversent le Sahara même s'il est difficile à partir de ces témoignages d'établir des chiffres exacts. Il est cependant évident que les caravanes étaient composées de plusieurs centaines de dromadaires, V.- M. Godimo (*O Mediterraneo saariano e os caravanas de oro, Geografia economica e social do Saara ocidental e central do XI as XVI secolo ; St. Paul Bresil, 1956*) parle « de l'exemple d'une caravane de 6 000 chameaux, chargée de sel, qui aurait quitté Tabelbala pour le Sud en 1283 ». Pour discuter de la véracité de ces chiffres, il est important d'avoir certaines données, nous pensons par exemple aux besoins quotidiens en eau et en nourriture des dromadaires mais aussi des caravaniers. Parlant des montures, Valentim Fernandez note que « les montures, souvent sacrifiées pendant le trajet au demeurant, ne traversaient qu'une fois le Sahara : au départ, les ayant nourries et abreuvées, on leur coupait la langue et elles ne mangeaient ni ne buvaient durant trente jours...une fois arrivés à destination, les marchands vendaient leurs montures pour épargner les frais d'entretien durant leur séjour¹⁴⁰ ». Le dromadaire¹⁴¹

¹³⁷ BOTTE R., *Op. Cit.*, 2011, p. 4.

¹³⁸ Voir à ce sujet l'article suivant : DEMOUGEOT E., « Le chameau et l'Afrique du Nord romaine », in, *Annales ESC*, 2, 1960, pp. 209-247.

¹³⁹ BOTTE R., *Op. Cit.*, 2011, p. 4.

¹⁴⁰ FERNANDEZ V., cité par, DEVISSE J., « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle », in, *Revue d'histoire économique et sociale*, volume L, 1972, numéro 1 et 3, p. 47.

pouvait servir non seulement pour le portage des marchandises, mais aussi de nourriture aux caravaniers. Jean Devisse nous dira que ce trafic a favorisé l'émergence d'un nouveau métier, celui d'éleveur de dromadaires ; malheureusement, les sources n'évoquent pas cet aspect. Un autre élément qui entre en jeu dans ce commerce transsaharien est l'oasis, car la géographie de la circulation est plus ou moins conditionnée par la présence des oasis, ces points d'eau qui servent à la fois de lieu de récupération, d'approvisionnement mais parfois d'échange. Ça serait un peu l'équivalent de nos jours des aires de repos sur les autoroutes. Ces oasis sont situées souvent à proximité des villes ou des villages. Ces derniers ont tendance à s'étendre jusqu'aux oasis avec qui ils entretiennent des échanges fructueux. Ces oasis jouaient aussi un rôle particulier que nous révèle ici Roger Botte : ainsi, sur la route Sijilmâsa-Tamdult, il écrit que : « comme toutes les autres oasis-relais, permettaient aux marchands d'obtenir des renseignements sur l'état des routes (eau, sécurité), sur les conditions des marchés : cours pratiqués, marchandises disponibles pour l'exportation, ou demandées au Bilâd as-Sudân, etc¹⁴² ». Ces oasis nécessitaient des travaux tels que : l'entretien des palmiers, des travaux d'irrigation et d'entretien des puits, d'où la nécessité d'employer une main d'œuvre agricole, en l'occurrence principalement noire, en provenance du Bilâd as-Sudân. Les marchands pouvaient se procurer dans ces oasis des produits : or, esclaves, venus des 'Pays des Noirs' sans s'y rendre. L'une des caractéristiques principales du commerce transsaharien est la présence de plusieurs centres intermédiaires. Parlant de ces derniers, Roger Botte écrit que « ces oasis-relais pouvaient être éclatés en grappes lorsque les conditions le permettaient, grappes dans lesquelles la plupart des villages contribuaient à la logistique des caravanes. C'était le cas des oasis du Tuwât, en fait un véritable archipel d'oasis, s'étendant sur presque 600 kilomètres...surnommé la rue des palmiers, et du Kuwâr¹⁴³ ». Au débouché de ces oasis, que ça soit au nord comme au sud, se trouvent des États (figure 4), des empires, des

¹⁴¹ Beaucoup d'auteurs ne font pas la distinction entre chameau et dromadaire, alors que pour le commerce transsaharien nous l'avons évoqué plus loin, le dromadaire était l'animal le plus prisé grâce à ces capacités d'endurance et de survie dans le désert.

¹⁴² BOTTE R., *Op. Cit.*, 2011, p. 13.

¹⁴³ *Ibid.*

royaumes, des villes qui vont prospérer grâce à ce commerce. Cet état de fait est d'ailleurs très bien mis en exergue par Roger Botte : « l'organisation des flux commerciaux impliquait en outre l'existence d'États ou de villes marchandes aux débouchés nord et sud de chaque axe transsaharien. Au nord on peut citer parmi ces pôles très actifs, même s'ils furent variables dans le temps : Fès, Marrakech, Tlemcen et son port Huneyn près d'Oran, Kairouan, Tripoli, Le Caire. Au sud, on comptait également des pôles et États très actifs : Takrû, Diafûn (u), Ghâna, Mali, Gao, Kano, les capitales Bornû, Agadès Tombouctou (créée au XII^e siècle par les Touaregs), etc. La création de grandes villes relais ibâdites au haut Moyen Âge (Tâhert, Wâdî Righ, Sadrâla, Sijilmâsa, Ghadamès, Zawila) constitue entre le milieu du VIII^e siècle et le milieu du XI^e siècle un des éléments du prodigieux mouvement urbain que connaît alors la Berbérie¹⁴⁴ ».

¹⁴⁴ BOTTE R., *Op. Cit.*, 2011, p. 17

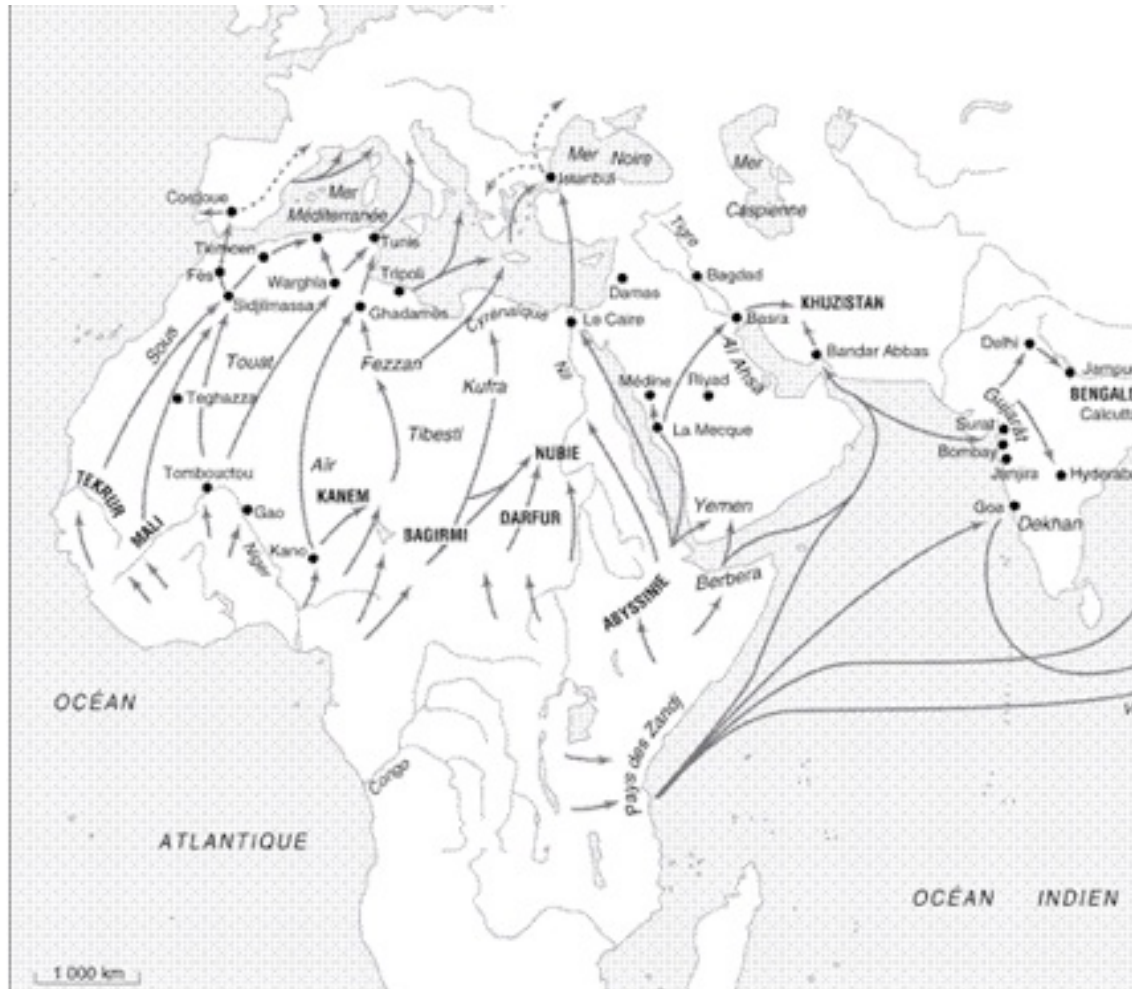


Figure 4 : La traite d’Afrique vers le monde arabo-musulman (Sources : Hatier AUPLEF).

La logistique était le point principal du commerce transsaharien, car en plus des éléments géographique et climatique, il fallait faire face à l’insécurité¹⁴⁵, aux dépenses liées à l’achat et à la nourriture des montures, et celles des caravaniers, d’autant plus que la traversée du désert nécessitait plusieurs jours voire des mois. Il fallait aussi assurer la nourriture et l’eau des esclaves. Au vu de tous ces frais, nous sommes amenés à nous poser

¹⁴⁵ Ibn Battûta souligne qu’entre Tagasa et Iwalâtân on doit se servir pour une partie du trajet d’un guide, le *taksif*, dont les services sont rétribués par cent *mitqal* d’or, soit près d’une livre poids d’or. Il fallait aussi nourrir le dromadaire deux à quatre mois avant la traversée du désert. (Voir DEVISSE J., *Op. Cit.*, 1972, pour plus de détails).

un certain de nombre de questions : toutes ces dépenses qui bien sûr contribuent à rendre les transports plus coûteux, n'influent-elles pas sur les prix des marchandises ? Jusque-là, il ne s'agit que des « transports terrestres » même si les auteurs arabes mentionnent la présence de ports maritimes, ils évoquent peu le « transport maritime » du fait des coûts onéreux. Au vu des difficultés liées au premier type de transport, qu'en sera-t-il du transport maritime, quelle sera son importance dans le temps ?

1-C-2 : Les mobilités modernes en Afrique

A lire cet extrait de l'ouvrage commun de Pierre Boilley et Jean-Pierre Chrétien : « du VIII au XVI^e siècle, l'Ouest africain est un espace dynamique, où se nouent des contacts avec l'extérieur, où s'établissent de fructueux échanges commerciaux, où se mettent en place des constructions étatiques et une urbanisation remarquables, dans un effet d'entraînement qui assure à cette région un rayonnement tel qu'il retentit jusqu'en Europe¹⁴⁶ ». On croirait que c'est ce rayonnement qui a précipité les Européens, plus précisément les Portugais, sur les côtes occidentales africaines au XV^e siècle. Nous avons délibérément passé sous silence dans la partie précédente, la question liée aux marchandises qui faisaient l'objet de troc, d'achat dans le cadre du commerce transsaharien. Les produits suivants étaient particulièrement prisés par les marchands arabo-berbères : la poudre d'or, les esclaves, les peaux d'oryx¹⁴⁷ destinées à la fabrication de boucliers, la gomme arabique, l'ambre gris, les peaux de léopard, le cola, en plus de ces marchandises, les plantes médicinales sont particulièrement recherchées par les commerçants arabo-berbères, c'est le cas de la *Balanites aegyptiaca*, dont les graines donnent de l'huile par broyage. Cette plante qui appartient à la famille des Balanites, jouait un rôle important dans la pharmacopée musulmane. Toujours dans le même registre, il faut signaler que la gomme arabique, en plus de servir pour le finissage des tissus, est recherchée pour son suc dans le traitement des tumeurs. Les pays arabo-berbères fournissaient au « Monde noir » des produits de luxe tels

¹⁴⁶ BOILLEY P., CHRETIEN J.-P., « Histoire de l'Afrique ancienne VIII^e-XVI^e siècle, Documentation photographique », in, *La documentation Française*, dossier n° 8075, mai-juin 2010, 63 p.

¹⁴⁷ Jean Devisse, parle de la présence en quantité non négligeable de traces d'oryx (identifiés par les dents) sur le site de Tegdaoust, dans les strates médiévales anciennes.

que les bijoux, des armes, des étoffes, mais aussi des produits d'usage courant comme des ustensiles de cuisine, de la poterie, des couteaux, des miroirs. Les produits agricoles, tel que le blé, les fruits secs et les dattes, entraient également pour une large part dans ce commerce, sans oublier les chevaux. D'autres types d'échanges existaient : il s'agit de manuscrits venus du Maghreb, qui étaient particulièrement recherchés dans les pays des Noirs. « Léon l'Africain explique qu'aucune marchandise n'était plus prisée et achetée plus cher à Tombouctou que les manuscrits venus du Maghreb, d'autres, plutôt, étaient venus d'Egypte...Il est également sorti de nombreux manuscrits d'Afrique nord vers le Nord¹⁴⁸ ». Ces derniers, étaient essentiellement rédigés en Peul et en Arabe, entre le XII^e et le XVI^e siècle. Aujourd'hui, les manuscrits conservés dans la ville de Tombouctou au Mali, ont malheureusement fait l'objet de vandalisme de la part de mouvements djihadistes qui sévissent au Nord de ce pays. Certaines marchandises, en l'occurrence l'or et les esclaves, étaient revendues de l'autre côté de la Méditerranée ; les arabo-berbères jouaient ainsi le rôle d'intermédiaires entre le « Pays des Noirs » et le monde méditerranéen. Il est de surcroit vrai que les conditions géographiques et climatiques ne facilitaient pas la traversée du Sahara aux caravaniers. Il s'y ajoute aussi les frais de frets qui contribuent à rendre ce commerce caravanier coûteux. Cependant, force est de constater que les négociants Maures n'hésitaient pas à revendre ces marchandises aux Européens, notamment les Portugais, plus cher ; ils réalisaient ainsi de grands bénéfices. Nous n'avons pas l'intention de refaire ni l'histoire économique de l'Afrique, ni l'histoire des traites négrières en Afrique¹⁴⁹. Il est cependant primordial de parvenir à décoder ces différents aspects qui entrent en jeu que ça soit en Afrique mais aussi de l'autre côté de la Méditerranée. Car, comme nous le verrons plus loin les changements opérés dans les types transports, des routes maritimes aux pistes du désert, vont entraîner de profonds bouleversements dans tous les continents. On peut

¹⁴⁸ DUSSAUD R., EPAULARD A., « Jean-Léon l'Africain. Description de l'Afrique », in, *Syria*, 1958, vol. 35, n° 3, pp. 390-391.

¹⁴⁹ Voir à ce sujet l'ouvrage suivant qui à l'aide d'illustrations : cartes, anciens textes, extraits des témoignages des auteurs arabes et premiers explorateurs retrace les différentes phases des traites négrières dans le continent africain RENAULT F., DAGET S., *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1985, 235 p.

citer à ce sujet la célèbre phrase de l'historien Portugais Godinho : « la victoire de la caravelle sur la caravane »,

De grandes mutations se produisirent au XVI^e siècle. En effet, au XV^e siècle, le Portugal avait décidé de se passer des intermédiaires sahariens¹⁵⁰. Ainsi, les premiers marins Portugais financés par le prince Portugais Henri le Navigateur, atteignirent le Sénégal dès 1450, et prirent pied sur les côtes du golfe de Guinée dans les années suivantes. Ce fut la période des grandes découvertes : par exemple, le fort d'Elmina sur l'actuelle côte ghanéenne fut fondé en 1482. À la suite de cette installation sur les côtes ouest africaines, les Portugais vont progressivement détourner le commerce de l'or et des esclaves vers la côte au détriment des anciens axes transsahariens. Il s'ensuivit un déclin des grandes villes, des empires de l'intérieur du continent qui faisaient fortune sur le commerce transsaharien. Le cas de Tombouctou est patent. Jadis, la « cité mystérieuse », fut le port méridional du Sahara entre le monde méditerranéen et le « Pays des Noirs » ; par cette ville, étaient écoulées les marchandises venues de l'Afrique forestière, en échange des produits venus des mondes méditerranéen et nord-africain. Le Maroc, qui jouait pratiquement le même rôle que Tombouctou mais au Nord, connu le même sort. Désormais, les centres de pouvoir vont se déplacer sur les côtes ouest africaines, avec l'émergence de nouveaux petits royaumes dont l'économie était liée au commerce atlantique. A ce propos, Catherine Coquery-Vidrovitch souligne qu'« à leur arrivée, les Portugais découvrirent parfois des capitales de petits royaumes bien organisés qui forcèrent leur admiration : ce fut le cas du royaume du Bénin, en pays Yoruba, qui devait une partie de son essor à sa situation - à mi-chemin des routes venant du Nord (sahélo-soudanien) et de celles venant du Sud forestier (Benin City reste célèbre pour ses bas-reliefs et ses statues de bronze XVI^e siècle représentant des souverains d'Ifé au XII^e siècle). Le royaume de Kongo, qui recouvrit une partie de l'Angola septentrional, leur fit une forte impression¹⁵¹ ».

¹⁵⁰ Nous avons souligné précédemment le fait que les marchands arabo-berbères revendaient très cher les produits (or, esclaves) issus de la traite transsaharienne aux négociants méditerranéens. Outre le fait de vouloir se procurer les marchandises à un coût moindre, les Portugais voulaient avoir un contrôle total sur les mines de production d'or, mais aussi sur l'ensemble du marché d'approvisionnement.

¹⁵¹ COQUERY-VIDROVITCH C., *Petite histoire de l'Afrique. L'Afrique au sud du Sahara de la préhistoire à nos jours*, Paris, La Découverte, 2011, 222 p.

Un fait capital qui ne semble pas trop préoccuper les historiens qui s'intéressent à cette économie des traites et aux mutations socioéconomiques de l'époque, car n'étant pas souvent ou presque pas mis en avant ou tout simplement occulté, c'est l'utilisation de moyens de transport, plus performants à l'époque comparés aux caravaniers qui transportaient leurs marchandises à dos de chameaux ou de dromadaires et qui parcouraient pendant des mois les pistes désertiques du Sahara dans des conditions très rudes. Cependant, derrière cette « victoire de la caravelle sur la caravane » se cache toute une histoire technique, une révolution technique réalisée dans le domaine de la navigation en particulier. Il faut souligner que ces progrès sont liés aussi à d'autres découvertes et progrès techniques lointains, nous faisons allusion ici à l'astrolabe¹⁵² et l'arbalète qui ont permis de calculer la latitude avec beaucoup de précision, en donnant la hauteur de l'Étoile polaire au-dessus de l'horizon (l'Étoile polaire donne approximativement le nord géographique dans l'hémisphère Nord)¹⁵³. Un autre élément qui entre également en jeu est la découverte de la boussole à partir du XIII^e siècle, qui permet de déterminer les points cardinaux et donc de rectifier la direction d'un trajet. Loin de reléguer les précédentes découvertes au second plan, car elles forment un seul ensemble qui propulsa la mobilité de l'époque, c'est la mise au point de la caravelle qui fut déterminante quant à l'exploration des terres inconnues ; « le navire caractéristique des grandes découvertes est la caravelle. Ce navire à coque large, n'a qu'une faible calaison (enfoncement dans l'eau), le fond est plat et renforcé, ce qui favorise une exploration côtière. Les bords sont élevés, ce qui permet d'affronter les lames d'eau de l'océan Atlantique. La caravelle dispose de plusieurs mâts, sur lesquels sont fixées des voiles triangulaires (aptées à capter la direction du vent), mais aussi des voiles carrées, favorables à la propulsion avec vent arrière. La caravelle a des dimensions modestes : elle jauge entre 60 et 100 tonneaux, mesure une vingtaine de mètres de long et peut filer à 10 km/h. Elle embarque une trentaine d'hommes¹⁵⁴ ». Si les côtes

¹⁵² Un astrolabe est un ancien instrument de mesure des positions des astres. Il a permis la navigation en mer avant l'invention du sextant. Il a été inventé dans la Grèce antique mais ce sont les astronomes et astrologues arabes qui ont rendu cet instrument d'un usage courant au VII^e siècle.

¹⁵³ Voir pour plus de détails : <http://www.cosmovisions.com/geographieGDChrono.htm>.

¹⁵⁴ <http://www.cosmovisions.com/geographieGDChrono.htm>.

africaines étaient réputées répulsives, Catherine Coquery-Vidrovitch écrit à ce sujet que « c'est cette configuration qui valut à l'Afrique la réputation d'être un continent fermé. Peu découpées, souvent rendues peu accessibles par la « barre » océanique et ses très forts courants (avec en sus le danger des requins), les côtes sont à priori peu accueillantes. Elles restèrent d'ailleurs longtemps peu habitées¹⁵⁵ » ; désormais, elles étaient fréquentées. Si les côtes africaines semblaient fermer aux populations extérieures, qu'en est-il des populations de l'intérieur du continent, comment se déplacent-elles ? Entretien-elles des relations entre elles au moment de l'arrivée des premiers explorateurs ? Il faudrait pour se faire, interroger la géographie du continent africain. Contrairement aux côtes qui sont élevées et accidentées, l'ensemble du continent africain est massif, peu tourné vers la mer. Il est surtout constitué de vastes plateaux d'érosion étagés, qui s'élèvent sensiblement vers l'est, où l'altitude frôle la plupart du temps ou dépasse les deux mille mètres. L'hinterland africain contraste avec les côtes. Ce que Catherine Coquery-Vidrovitch décrit de la façon suivante : « à l'intérieur en revanche, le continent voit se succéder de vastes bassins hydrographiques : la cuvette centrale du Niger, en Afrique occidentale, inondée pendant la saison des pluies malgré le climat semi-désertique ; l'immense bassin endoréique du Chari-Tchad, celui du fleuve Congo et de ses nombreux affluents traversant la forêt équatoriale, enfin le bassin du Zambèze aux inondations redoutables¹⁵⁶ ». La platitude du relief, à laquelle s'ajoute un réseau hydrographique dense dans l'hinterland africain, a facilité une mobilité des hommes et des biens à l'intérieur du continent ; une mobilité qui n'aurait rien à voir ni avec le commerce transsaharien, ni avec le commerce atlantique. À tort ou à raison, en voulant défendre le point de vue selon lequel, le continent africain, possède une histoire propre, antérieure aux différents contacts avec le monde méditerranéo-afro-asiatique, le monde de l'océan indien et le monde de l'océan Atlantique, Catherine Coquery-Vidrovitch, pose les jalons d'une historiographie de la mobilité en Afrique : « grâce aux rivières et aux pirogues, aux pistes et aux caravanes, les contacts furent nombreux et incessants, même s'ils se produisirent souvent via des relais, entre des populations jalouses de leur territoire .

¹⁵⁵ COQUERY-VIDROVITCH C., *Op. Cit.*, 2011, p.34.

¹⁵⁶ *Ibid.*

Les mouvements de populations, collectifs ou individuels caractérisent l'histoire du continent. Ils furent encouragés par la complémentarité de régions très diversement dotées : le sel et le fer, par exemple, suscitèrent de nombreux échanges internes, le sel et l'or des échanges transsahariens, ou dirigés vers l'océan Indien ; le cuivre, abondant en Afrique centrale, donna également lieu à des échanges de longues distances. Des photographies aériennes et par satellite ont permis de repérer les traces et de démontrer l'importance de réseaux d'échange extrêmement anciens... La circulation des femmes qui en se mariant établissaient une sorte de réseau informel entre leur résidence d'origine et celle qui les accueillait- la *patrilocalité* (installation de l'épouse dans la famille du mari) en effet très fréquente¹⁵⁷ ».

Outre ces mobilités à caractère social, il y avait une mobilité à caractère religieux avec notamment le célèbre pèlerinage à la Mecque du roi du Mali, Kankan Moussa en 1324 qui fit tant d'écho en Afrique (figure 5).

¹⁵⁷ COQUERY-VIDROVITCH C., *Op. Cit.*, 2011, p. 36.



Figure 5 : Vue aériennes d'anciennes pistes (une ville au cœur de l'Afrique romaine et byzantine) (Sources : Service historique de l'armée de l'air Française)

Les Européens sont présents sur les côtes occidentales de l'Afrique, les Portugais par exemple, vont construire un fort à Elmina sur l'actuelle côte ghanéenne en 1482, où ils commencèrent la traite de l'or et des esclaves avec ces nouveaux royaumes côtiers. Ainsi, comme le résume l'historien Elikia Mbokolo, en Afrique, les dynamiques politiques, sociales, démographiques, et économiques perceptibles entre le VIII^e et le XVI^e siècle, « ont toutes été brisées, étouffées, dévoyées par les traites esclavagistes ». Cependant, les Européens ne purent pénétrer aussitôt dans le continent Africain, ils se contentèrent pour plusieurs raisons des échanges côtiers. En effet, c'est généralement par l'hydrographie que

la connaissance d'un pays, d'un continent, commence¹⁵⁸. Pour le cas de l'Afrique, comme le fait savoir Hélène d'Almeida-Topor : « le mystère planait sur l'intérieur du continent, que les conditions géographiques rendaient peu accessible. Des forêts, des réseaux lagunaires, souvent précédés de mangroves, ces formations végétales composées de palétuviers dans lesquelles la terre et l'eau s'imbriquent, gênent tout accostage. Impossible aussi de remonter les fleuves à partir de leur embouchure car ils sont coupés de rapides à brève distance des côtes¹⁵⁹ ». De plus, selon le même auteur : « les populations locales entretenaient parfois la peur : soucieuses de garder le monopole des contacts avec les européens, elles s'efforçaient de les cantonner sur place en leur dressant des tableaux alarmistes des périls de toutes sortes qui les guettaient, au-delà des régions côtières. La plupart des descriptions étranges contenues dans les ouvrages des voyageurs à l'époque moderne, des compilateurs de l'époque moderne, et des compilateurs qui les reprisent à leur compte, proviennent des africains eux-mêmes¹⁶⁰ ». Une fois de plus il faut attendre de franchir les obstacles techniques¹⁶¹, psychologiques, et cette fois-ci, surtout une avancée majeure dans le domaine de la médecine avec la découverte de la quinine, extraite d'un arbuste de l'Amérique latine, qui va permettre de prévenir et de guérir le paludisme¹⁶², avant que les choses s'accélèrent. On voit l'installation de comptoirs commerciaux un peu partout en Afrique, qui vont désormais négocier sur place les marchandises : esclaves, or, ivoire, peaux des bêtes, aux prix les plus bas possibles. Conséquences, certains empires qui avaient bâti leur fortune sur ce trafic atlantique vont tout simplement disparaître au profit de nouvelles entités politiques, qui vont se livrer à des batailles fratricides, à des razzias. Nous n'allons pas trop insister sur cette période du fait de l'enchevêtrement des événements,

¹⁵⁸ SCHIRMER H., « La géographie de l'Afrique en 1880 et en 1890. I. Le relief et l'hydrographie en 1880 », in, *Annales de Géographie*, 1892, t. 1, n°1. pp. 57-67.

¹⁵⁹ ALMEIDA-TOPOR (d') H., « L'Afrique », in, *Idées reçues, Histoire & Civilisations*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2006, 122 p.

¹⁶⁰ ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Op. Cit.*, 2006, p. 13.

¹⁶¹ Il faut noter que plusieurs missions d'exploration ont essayé de parcourir le continent via plusieurs grands fleuves. Plusieurs de ces missions d'explorations ont failli du fait à la fois des conditions de navigation pénibles et de la malaria.

¹⁶² CURTIN P. D., *Economic change in precolonial Africa. Senegambia in the Era of the Slave Trade*, London, The University of Wisconsin Press, 1975, 363 p.

cependant nous pouvons retenir que cette traite atlantique a principalement mobilisé les transports maritimes : les navires quittaient l'Europe, chargés de marchandises en direction de l'Afrique, puis de l'Afrique, une fois chargés d'esclaves et d'or, les navires repartaient pour le continent Américain et de là ils revenaient en Europe. Outre le transport maritime, la marche à pied peut être considérée comme le seconde moyen de transport car utilisée par la majorité des populations, et les captifs étaient acheminés à pied vers les côtes et les comptoirs commerciaux. Du fait de la présence de la mouche tsé-tsé dans la forêt tropicale, l'utilisation du cheval était pratiquement limitée à l'Afrique subsaharienne, et elle était plutôt l'apanage d'une classe bourgeoise et de la noblesse guerrière. Par exemple, les Peuls grâce à leurs qualités de grands cavaliers étaient réputés être de grands conquérants¹⁶³.

Nous l'avons vu, les Européens n'ont pas aussitôt pour des raisons sus-évoquées, pu pénétrer le continent africain. Cette pénétration se fera au lendemain de l'abolition de l'esclavage, bien sûr après que certaines conditions, dont l'utilisation de la quinine en 1830-1840, aient été réunies. Dans un article¹⁶⁴ dont nous ne disposons pas les références de publication, Jérôme Lombard de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD) qui par ailleurs a beaucoup travaillé sur les questions de transports et mobilité en Afrique de l'Ouest, discute les termes de déplacement et transport. Ainsi selon lui, le déplacement consiste à un changement de place, voulu ou subi, il « est une configuration spécifique de la mobilité. Comme s'il y avait une trace dans l'espace, un itinéraire à respecter, une destination connue, une matérialité que ne revêt pas la mobilité dont la signification est plus globale, une absence dans l'acte même de rêve : c'est un acte ». Tandis que le transport, est une activité qui consiste à porter à travers l'espace quelque chose, d'un lieu à un autre ; donc selon ce chercheur, le déplacement implique le transport. Si nous appliquons le

¹⁶³ Nous avons pu nous en rendre compte en menant des prospections archéologiques dans le cadre de l'inscription du « Pays culturel Bassari » sur la liste du Patrimoine. Bien qu'ils aient trouvé refuge dans une zone montagneuse dans le Sénégal oriental, les Bedik, les Bassari et Koniagui ont subi la furie des cavaliers Peuls qui les ont poursuivis dans leurs grottes refuges situées au sommet des collines.

¹⁶⁴ Jérôme Lombard, Transports en Afrique, 2005, ce texte en format word doit probablement être un support de cours car nous n'avons pu trouver aucunes références, mais il est disponible à partir du lien suivant : <http://www.documents.com.co/-hal.ird.fr>.

raisonnement de Jérôme Lombard, dans ce contexte d'exploration, de soif de connaissances et de découverte du continent africain de la part des occidentaux, la notion de déplacement dans son acceptation précédente ferait défaut dans la mesure où malgré les nombreux témoignages des premiers explorateurs, ou auteurs arabes, des populations locales, les occidentaux ne maîtrisaient pas la jungle africaine, les cours d'eau et leurs nombreux rapides, en résumé ils n'avaient pas une maîtrise sur leur itinéraire¹⁶⁵.

Ainsi, par exemple l'expédition Foureau en 1898, avait pour but non seulement d'ouvrir une route du nord, « outre qu'elle est un acte politique, elle a pour objectifs d'étudier les questions suivantes : topographie, orographie, observations astronomiques destinés à former le canevas de la carte des régions parcourues, observations magnétiques et météorologiques, étude d'histoire naturelle et particulièrement études géologiques et recueil d'échantillons et de fossiles, recherches archéologiques¹⁶⁶ ». Une autre mission cette fois-ci dirigée par Galieni en 1879, avait pour objectif « d'ouvrir pacifiquement l'accès au Niger¹⁶⁷ ». Plusieurs missions de ce genre, dirigées soit par des militaires soit par des scientifiques ont parcouru le continent Africain. Celles-ci, avaient un but commun, mieux connaître l'Afrique et dégager des voies, pour préparer la phase suivante c'est-à-dire la colonisation. Nous l'avons vu, du fait de la forêt dense, des conditions géographiques et hydrographiques pénibles, l'Afrique n'offrait pas beaucoup d'opportunités d'exploration à partir des côtes ; dans cette logique, pour se déplacer, ces différentes missions vont utiliser selon les zones géographiques le portage ou les moyens de transports fluviaux. En Afrique centrale, où la forêt est dense et les cours d'eau jalonnés de rapides, c'est le transport humain qui prédominait largement de 1880 à 1913. Les porteurs étaient recrutés sur place soit par la force ou moyennant quelques « bidules » rapportés de la métropole. Ce type de transport mérite que nous y portions une attention particulière car ayant été considéré par

¹⁶⁵ Ils s'en sortiront grâce au concours des populations locales qui nous le verrons sera déterminant dans cette phase de pénétration et de découverte et de consolidation européenne.

¹⁶⁶ FOUREAU F., *Documents scientifiques de la mission Saharienne*, Mission Foureau-Lamy, avec 438 figures, 30 planches, et un atlas de 16, tome II, Paris, Masson et Cie., 1905, pp. 71-671.

¹⁶⁷ SIMONIS F., « Les militaires et les transports au Soudan Français à la fin du XIXe siècle », in, ALMEIDA-TOPOR (d') H., CHANSON-JABEUR C., M., LAKROUM M., (eds), *Les transports en Afrique XIXe-XXe siècle*, Paris, l'Harmattan, 1992, pp. 109-118.

beaucoup de chercheurs qui se sont penchés sur cette question, comme un « fléau, non seulement du point de vue humanitaire, mais aussi au point de vue de l'économie pure, il est un gaspillage de cette force infiniment précieuse et rare qu'est l'homme¹⁶⁸ ». D'ailleurs, ce système de transport était aussi pratiqué par les résistants Africains, le Capitaine Binger, nous a fait part dans son ouvrage¹⁶⁹ de la description des captifs porteurs qui étaient chargés de ravitailler les troupes de Samory devant Sikasso ; deux cents d'entre eux, en majorité des femmes et des enfants, rejoignaient chaque jour le camp de l'Almamy. Si du côté des résistants, ce sont des esclaves, les captifs de guerre qui jouaient de rôle de porteurs, du côté des colonisateurs, « le code de l'indigénat, outre la contribution financière, prévoit d'exiger des 'indigènes' des prestations de travail. On fait appel à eux pour transporter les marchandises comme les routes n'existent encore, tout le transport se fait à dos d'homme (le portage), ou par voie fluviale (nécessité de recruter des payeurs dans les régions traversées par des cours d'eau. Doter les colonies d'infrastructures économiques (routes, ports, voies ferrées, établissements publics, écoles, hôpitaux) exige de recourir également à cette main d'œuvre prestataire, peu onéreuse, pour ouvrir les chantiers¹⁷⁰ ».

Les types de transport utilisés par les Européens varient d'une zone géographique à une autre. En Afrique de l'ouest, ils ont utilisé le portage qui était pratiquement une constante dans toute l'Afrique et les moyens de transports fluviaux légers car, il y avait moins de rapides. Dans les zones telle que Zanzibar, les missions Européennes ont plus mis en avant les transports maritimes. Cette phase de conquête, de pénétration occidentale dans le continent Africain est marquée par des heurts avec les résistants locaux. Ainsi, les transports des blessés (transportaient sur des hamacs) et de la nourriture, se faisaient grâce au portage, tandis les armes lourdes, les munitions étaient plutôt transportées par des

¹⁶⁸ DE SUREMAIN M.-A., « Métamorphoses d'un continent. L'Afrique des Annales de Géographie, de 1919 au début des années 1960 », in, *Cahiers d'études africaines*, Vol., 39 N°153, 1999, pp. 145-168.

¹⁶⁹ BINGER L.-G., *Du Niger au golfe de Guinée par le pays de Kong et le Mossi*, Paris, Hachette, 1892, rééd. Société des africanistes, 1980, 2 tomes, 513 et 416 p.

¹⁷⁰ Collette Dubois, Quelle politique de développement pour l'Afrique subsaharienne durant la colonisation, communication prononcée lors des Cinquièmes Rencontres de la Durancie en 2005. Document disponible à partir du lien suivant :

http://www.ac-aix-marseille.fr/pedagogie/upload/docs/application/pdf/2011-08/div038_dubois.pdf

animaux. Quel que soit le type de transport, il faut noter que les déplacements dépendaient largement des conditions géographiques et climatiques à cette époque. Par exemple, l'hivernage et les crues qu'il amenait, les Dyula, arrêtaient leurs activités commerciales, et attendaient la saison sèche pour recommencer à voyager de nouveau. D'un autre côté, « l'hivernage, qui interdisait l'utilisation des pistes, se montrait par contre propice à la navigation sur le Niger... En amont de Sansanding, cheminaient de petites pirogues taillées dans des troncs d'arbres à partir de ce point, jusqu'à Tombouctou, la profondeur du fleuve permettait l'utilisation, en toute saison d'embarcations de plus grande taille. Celles-ci étaient faites de morceaux de bois cousus et pouvaient atteindre vingt mètres de longueur pour cinq de largeur. Jaime les estimait capables de transporter près de vingt tonnes, alors que Caron les voyait transporter plus de deux cents passagers. Couvertes de toits de cuir, qui protégeaient marchandises et voyageurs, elles cheminaient lentement à la perche ou à la cordelle¹⁷¹ ». Outre ces obstacles naturels, l'insécurité politique pouvait



être un sérieux frein aux déplacements des hommes et des marchandises¹⁷².

Figure 6 : Colonne de porteurs en Afrique centrale (Sources : Base de données Ulysse.)

¹⁷¹ SIMONIS F., *Op. Cit.*, 1992, p.111.

¹⁷² Sur cet aspect, voir l'article suscité qui met en exergue les cas d'El Hadj Omar Tall et Ahmadou Tall son fils

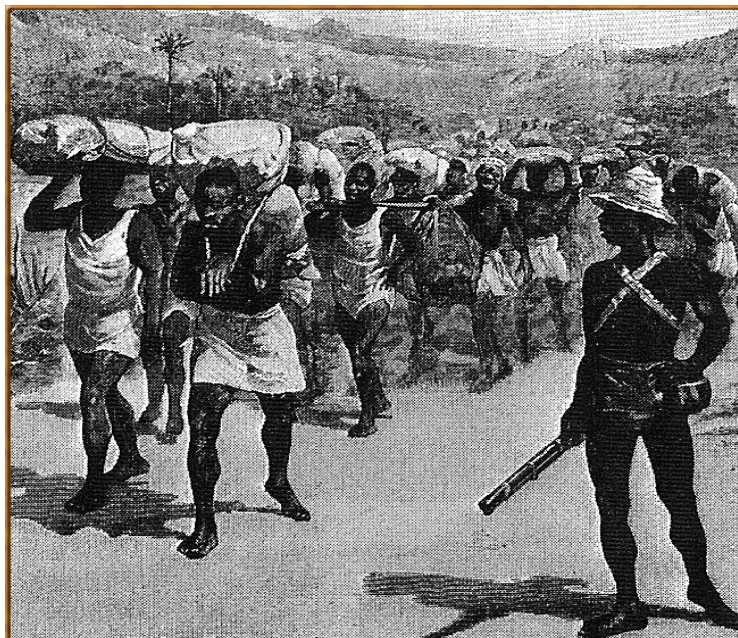


Figure 7 : Corvée de portage (Sources : Base de données Ulysse)

Face, à cette « totale inefficacité des transports indigènes... dans une région sans relief notable, présentant un obstacle aux communications, l'infrastructure routière était pratiquement inexistante. Les nombreux marigots que traversaient les pistes n'étaient qu'exceptionnellement couverts de ponts. Le passage des cours d'eau se faisait à gué, ou en pirogue, en rétribuant le service des Somono¹⁷³ ». Il était plus que nécessaire « pour civiliser le Soudan, d'ouvrir des voies de pénétration sûres et praticables en toute saison¹⁷⁴ ». Nous n'évoquerons pas les conflits qui suivirent cette phase d'installation européenne dans l'arrière-pays africain. L'expédition commandée par Gallieni s'inscrit ainsi dans ce cadre, car « il a pour mission d'étudier la faisabilité d'un projet de construction d'un chemin de fer, alors que l'on évoque dans le même temps la possibilité de construire

¹⁷³ C'étaient les principales caractéristiques des transports Africains selon les militaires Européens, selon Francis Simonis. Il apparaît clairement aussi à travers cette phrase que ces types de transports ont favorisé l'émergence d'activités rémunératrices qui profitaient à certains groupes, notamment des pêcheurs dont les Somono, des pêcheurs vivants autour du fleuve Niger, au Mali, un axe capital dans la pénétration, mais de la mise en place du dispositif sécuritaire et administratif dans l'Afrique de l'Ouest.

¹⁷⁴ SIMONIS F., *Op. Cit.*, 1992, p. 111.

un transsaharien. Il s'agit d'ouvrir à la France le marché de la boucle du Niger, tout en amenant la paix dans des régions qui avaient été le théâtre des rudes conquêtes d'El Hadj Omar, qui, entre 1852 et 1864, y avait imposé la domination toucouleur et musulmane¹⁷⁵ ». Durant cette période, toutes les nations occidentales qui avaient des visées sur le continent africain, se sont mises à développer des projets de construction de voies ferroviaires. Dans un extraordinaire article¹⁷⁶, Anna Bozzo plonge dans l'histoire coloniale de l'Italie en se basant sur des photographies comme sources historiques. Ainsi, la mise en place de réseau de voie ferrée en Libye par les Italiens, autorisé par le décret du 28.12.1911, était dictée par les exigences de la conquête. Car le transport ferroviaire étant considéré comme « le plus rapide et le plus sûr moyen de s'assurer la pénétration des Italiens en Libye¹⁷⁷ ». Le premier tronçon Tripoli-Zouara, long de 98,710 kilomètres fût inauguré le 1^{er} mai 1913, sous l'autorité militaire. Il est évident que pour les Européens présents en Afrique, la voie ferroviaire est un outil efficace de contrôle du territoire mais aussi un puissant vecteur économique.

Cette politique de construction massive de voies ferrées en Afrique par les puissances occidentales présentes en Afrique à l'époque, répond à plusieurs logiques. L'une d'entre elles a été bien décodée d'ailleurs par Jérôme Lombard en ces termes : « la matérialité du territoire se traduit par des infrastructures de communication, des lieux de connexion, des circulations physiques caractérisées par des trafics qu'il est possible de repérer, de quantifier dans l'espace...¹⁷⁸ ». En effet plusieurs conflits armés, liés à la conquête des territoires africains ont opposés les puissances occidentales telles que l'Angleterre et la France, le Portugal. Chaque puissance occidentale se devait pour « verrouiller ses territoires » de mettre en place des infrastructures qui allaient non seulement faciliter les

¹⁷⁵ GUILLAUME P., « La pénétration française des régions du Haut-Niger : la mission Gallieni (30 janvier 1880-12 mai 1881) », in, AUGERON M., DUPLESSIS R., (dir.), *Fleuves, rivières et colonies. La France et ses colonies (XVII^e-XX^e siècle)*, Paris, Les Indes savantes, 2010, pp. 143-154.

¹⁷⁶ BOZZO A., « La photographie coloniale entre documentation et propagande : les chemins de Libyens dans les images de la photothèque de l'Institut Italo-Africain de Rome », in, ALMEIDA-TOPOR (d') H., CHANSON-JABEUR C., M., LAKROUM M., (eds), *Les transports en Afrique XIX^e-XX^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 1992, pp. 18-29.

¹⁷⁷ BOZZO A., *Op. Cit.*, 1992, p. 18.

¹⁷⁸ LOMBARD J., « Transports et circulations dans l'ouest-africain : échanges, acteurs et lieux », in, LESOURD M. (coord), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*, Paris, Éditions du temps, 2003, pp. 241-266.

échanges commerciaux, la sécurisation des territoires et surtout simplifier le travail de l'administration coloniale. Par exemple, pour l'administration coloniale française il était primordial afin d'avoir une mainmise totale sur le Soudan de relier l'Ouest, le Sénégal et le Niger d'où la ligne de chemin de fer Dakar-Niger¹⁷⁹, inaugurée en 1924. Cette ligne traverse ainsi des régions agricoles spécialisées. Dans cette logique, parlant de Niakhar, une localité du Sine au Sénégal, Jérôme Lombard écrit que « le colonisateur a l'objectif de pousser ces paysans, réputés bons travailleurs et fins connaisseurs de leurs terroirs, à développer la culture de l'arachide. Les résultats ne se font pas attendre et l'ensemble du Sine supplante dans l'ensemble de la colonie toute autre zone de production. L'évacuation s'organise dans les principaux points de traite que sont Diakhao, Toucar, Niakhar. Fatick est un centre commercial important et évacue en 1900 les deux tiers de la production régionale (20 000 tonnes). Le transport se fait avec des ânes et des chameaux, le camion d'après J. Fouquet, étant interdit dans la zone pour ne pas concurrencer les 'bourricotiers' très attachés à leur métier¹⁸⁰ ». Cette volonté d'aménagement territorial, de mise en place d'infrastructures ferroviaires, a favorisé l'émergence de régions agricoles et de zones économiques spécialisées : le bassin arachidier du Sine au Sénégal, la zone de coton au Mali, celle de café-cacao en Côte d'Ivoire, la zone de la bauxite en Guinée. Certaines localités à l'image de la ville de Rufisque au Sénégal, où étaient stockés les produits de traite et qui abritaient par la même occasion des gares vont devenir des pôles économiques incontournables car étant au cœur du système de l'économie de traite. Au bout de ces lignes ferroviaires, se trouvaient des ports : celui de Dakar dont les travaux débutent en 1862, tandis que le premier wharf est construit à Grand-Bassam en Côte d'Ivoire en 1897, puis un second en 1923 avec l'augmentation du trafic. Ce schéma était pratiquement le même dans toutes les colonies qu'elles soient françaises, anglaises ou portugaises. Le mode de

¹⁷⁹ La ligne de chemin de fer du Dakar-Niger relie Dakar, au Sénégal, à Koulikoro, au Mali. Elle dessert de nombreuses villes du Sénégal (Thiès) et du Mali (Kayes, Kita, Kati, Bamako). La ligne couvre un parcours de 1 287 km dont 641 km au Mali.

¹⁸⁰ LOMBARD J., « Croître ou dépérir- Lieux intégrés, lieux oubliés, sur l'axe Dakar-Mali », in, CHALEARD J.-L., CHANSON- LOMBARD JABEUR C., BERANGER C., *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala-PRODIG-SEDET, 2006, pp. 69-86.

transport dominant était le rail, suivi du transport maritime, la route était reléguée au second plan, car n'étant pas trop utile pour le modèle économique.

En 1940, le réseau ferroviaire de la France en Afrique était estimé à 10 000 kilomètres ; tandis qu'à l'Est le réseau de l'Égypte et du Soudan anglo-égyptien avait dépassé les 10 000 km ; et depuis, 1930, l'Italie peinait à atteindre les 450 kilomètres de voie ferrées à écartement réduit (0,95m) en Libye¹⁸¹. Derrière cette volonté acharnée de la part des puissances occidentales de doter les colonies d'Afrique occidentale d'infrastructures ferroviaires se cachent d'importants efforts financiers et logistiques - quoique le prix en vaille la chandelle -, qui méritent d'être mis en exergue. Ainsi Pierre Fusey faisait savoir que « l'exploitation et la mise en valeur des richesses naturelles des territoires d'outre-mer exige des quantités importantes de matériels de toute nature. Le fonctionnement des installations demande un approvisionnement régulier et sûr des pièces détachées¹⁸² ». Les navires ont joué dans ce cas, un rôle majeur dans ce processus d'équipement en voies ferrées des colonies africaines. Il n'existait pas d'industrie sur place qui pouvait assurer la production des matériaux et matériels nécessaires à la construction ferroviaire. La presque totalité des équipements devait provenir de la métropole - on comprendrait aisément des puissances occidentales telle que l'Italie dont le Ministère chargé de la colonie disposait d'un budget réduit ait opté pour des voies ferrées à écartement réduit (0,95 m), ou que leur réseau soit faible comparé à celui de la France, ou de l'Angleterre - ce qui posait un problème de transport. Car « les longues distances, les transbordements plus ou moins nombreux multiplient les chances de détérioration du matériel au cours de son transport entre l'usine et le lieu de destination¹⁸³ ». L'auteur énumère un ensemble de facteurs qui favorise l'altération du matériel : l'humidité, la chaleur, les moisissures, les insectes, les chocs. Parlant de ceux-ci, il note qu'« une fois dans la cale du cargo, où il règne généralement une humidité élevée, et une température non moins grande, les moisissures vont pouvoir se développer à leur aise, les cales renferment

¹⁸¹ BOZZO A., *Op. Cit.*, 1992, p. 22.

¹⁸² FUSEY P., « Le transport et le stockage des matériels et matériaux dans les territoires d'outre-mer », in, *Industries et travaux d'outre-mer*, n° 48, novembre 1957, 5^e année, pp. 792-795.

¹⁸³ FUSEY P., *Op. Cit.*, 1957, p. 793.

toute une gamme d'insectes, qui vont eux aussi chercher à détruire. Tous les matériaux sensibles à la chaleur et l'humidité vont se gonfler, se fendiller, etc., la corrosion grâce à l'air salin et à la température sera sévère. Toutes ces conditions se prolongeant pendant les longs jours que durera le voyage. A l'arrivée quelques manipulations vigoureuses des caisses, et voilà une bonne quantité de matériels qui arrivera hors d'usage. Restent les appareils, les pièces détachées qui auront surmonté toutes ces épreuves : d'autres les attendent. Plusieurs transbordements pour aller du port de débarquement au lieu de destination, des séjours en des lieux divers plus ou moins sains, des transports des chemins de fer, en camions cahotants sur les pistes, des manipulations par une main-d'œuvre de moins en moins spécialisée à mesure que l'on s'enfonce dans la brousse¹⁸⁴ ». C'est probablement toutes ces questions, ajoutées aux besoins d'entretien de plus en plus croissant d'un réseau ferroviaire qui ne cessait de s'élargir, que la France a décidé en mai 1924 de construire les ateliers ferroviaires de Thiès, au Sénégal. Aujourd'hui, abandonnés, ces ateliers devraient faire l'objet d'une attention particulière car faisant parti des premiers témoins d'un transfert de technologie Européenne vers l'Afrique. Ce que prône d'ailleurs Salif Diedhiou dans son mémoire de Master¹⁸⁵. Dans d'autres aires régionales, c'est le cas de la Guinée, où deux chemins de fer spécialement destinés à la desserte des usines d'alumine et des mines de bauxite de la France, va tout simplement confier l'entretien des voix, du matériel roulant etc. à des particuliers. D'ailleurs à partir de 1884, le Parlement français, refusa tout crédit au chemin de fer qui se révélait être un gouffre financier¹⁸⁶. Par exemple sur la ligne de chemin de fer Dakar-Niger, il semblerait que plusieurs officiers et personnalités de l'administration coloniale ont émis des doutes sur l'efficacité de cette

¹⁸⁴ FUSEY P., *Op. Cit.*, 1957, p. 794.

¹⁸⁵ DIEDHIU S., *Recherche sur l'identité technique et sociale des ouvriers des ateliers ferroviaires du Dakar-Niger à Thiès au Sénégal de 1930 à 1960*, Mémoire de Master, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UFR d'Histoire, juin 2011, 120 p.

¹⁸⁶ Selon Francis Simonis, c'est pourtant à ce moment que les travaux de la ligne de chemin de fer Kayes-Niger, progressèrent le plus rapidement, sous la poigne énergique de Gallieni. A son arrivée, au Soudan, à la fin de l'année 1886, il trouva la ligne au kilomètre 62. En réalité, le poste de Diamou à 54 kilomètre de Kayes, était le terminus effectif du chemin de fer. Après une première campagne, la voie parvint au torrent de Galougo, au kilomètre 94. Après la suivante, les rails firent leur entrée à Bafoulabé, au kilomètre 126. L'ouvrage de GALLIENI, *Deux campagnes au Soudan français 1886-1888*, Paris, Hachette, 638 p., est une mine d'informations sur l'avancement des travaux, la construction des ouvrages (ponts et autres) les problèmes rencontrés par les ingénieurs.

ligne. Ainsi, « dans un rapport qu'il adressa au ministère de la Marine, à la fin de la campagne 1885-1886, le colonel Frey proposait l'arrêt des travaux à Dibassouté, à 90 kilomètres de Kayes, arguant que le rendement de cette voie, premier tronçon de la ligne Kayes-Bamako, serait hors de toute proportion avec les dépenses qu'il occasionnerait-étant donné le peu d'importance du transit commercial entre le Sénégal et le Niger...Binger estimait que le débouché de la boucle du Niger était au Sud par la Côte-d'Ivoire...Gallieni, lui proclamait que le Fouta-Djalon constituait la voie d'accès naturelle au Soudan¹⁸⁷ ». Tout cela amènera Monique Lakroum à parler de « la performance contre l'efficacité de 1883-1926 : de la pause du premier rail en 1883 à la veille des indépendances, il n'est pas de période qui ne fut marquée par un projet d'aménagement ou de reconstruction de la voie ferrée Dakar-Niger. Le chemin de fer fut ainsi un perpétuel chantier, lieu de rénovation permanent où furent mis au point des procédés de construction particuliers, des techniques ferroviaires spécifiques et des formes d'exploitations nouvelles¹⁸⁸ ». En définitive, face aux moyens financiers et techniques mis en œuvre, pour la mise en place d'un réseau de communication notamment par les militaires, celui-ci peut être considéré comme un échec, dans la mesure où il n'a pas eu les résultats escomptés, c'est d'ailleurs l'avis de plusieurs chercheurs qui se sont penchés sur cette question¹⁸⁹. Ce réseau de communication, principalement le chemin de fer, s'est fait dans la plus grande précipitation car les officiers et l'administration coloniale, soucieux d'obtenir des rendements immédiats. A l'époque, cela va favoriser la cohabitation de systèmes de transports, de mobilité. L'un moderne : ponts métalliques Eiffel, des bas à trilles et l'autre totalement archaïque : le portage à dos d'homme ou d'animal. Le portage permettait de résoudre en partie les problèmes du transport malgré les appels répétés de certains officiers¹⁹⁰ d'arrêter ce type de transport. Ce

¹⁸⁷ SIMONIS F., *Op. Cit.*, 1992, p. 112.

¹⁸⁸ LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p. 118.

¹⁸⁹ Voir la thèse de Doctorat d'État de Monique Lakroum, suscitée, et les travaux de Francis Simonis.

¹⁹⁰ Même si ces derniers face à certaines situations avaient recours au portage, Francis Simonis nous parle de l'exemple du lieutenant Caron, qui ne sachant pas comment poursuivre sa route après qu'une tornade ait coulé ses pirogues, n'hésita pas à réquisitionner « une bande de seize Noirs venant à passer », alors que le même lieutenant soutenait que : « l'usage des porteurs, corvée insupportable aux indigènes qui a pour résultat leur faire fuir la ligne de postes déjà dévastée par les guerres anciennes et de les empêcher de cultiver la terre », CARON E. Lieutenant de vaisseau, *De Saint-Louis au port de Tombouctou*, Paris, Challamel, 1891, 376 p.

qui n'était pas souvent le cas, car, Francis Simonis note qu'« en période de crise et d'opérations militaires, la situation devenait critique pour la population. Les réquisitions se multipliaient pour fournir les centaines de porteurs nécessaires à la mise en œuvre d'une colonne de combat. L'organisation du transport des vivres, matériel et munitions, conditionnait alors le succès des opérations et parfois la survie des troupes engagées¹⁹¹ ». Il poursuit que « les Dyula eux-mêmes avaient renoncé à utiliser les routes créées par les Français pour échapper aux corvées qu'il était d'usage de leur imposer au passage des postes ». Des révoltes et des dissidences dues aux corvées ne manquèrent pas. Dans son « Carnet de route », le Lieutenant-Colonel De Burthe d'Annelet, parlant d'une révolte note que « dès mon arrivée, M. Fagnon (Adjoint des services civils à Carnot) m'apprend qu'un pont a été emporté par les eaux près de Kougourta, à un jour d'ici, et que la route de Bangui étant coupée il faudra attendre plusieurs jours avant qu'il ne soit remis en état... De plus il m'informe qu'à l'instigation d'un 'féticheur' nommé Karnou, dont les émissaires ont pendant plusieurs mois visités tout le pays, les Bayas sont partis en dissidence. Aux Administrateurs, ces messagers ont dit qu'ils venaient conjurer les esprits qui dépeuplaient les villages... la véritable raison de ce mouvement est que les Baya ne veulent pas travailler ; ils ne veulent ni faire du caoutchouc, ni café, ni cacao, et se contentent du manioc et des fruits de la forêt...¹⁹² ». L'une des causes de cette dissidence fut la corvée liée au portage. Ce constat est aussi valable en pays Baoulé où les populations rentrent en dissidence car, note le Lieutenant Gritty que « le Baoulé accepte de payer l'impôt, mais il se soumet en homme libre et ne veut point porter, d'un autre côté, le portage étant le seul moyen de transport, dans un pays qui ne possède pas de bêtes de somme, l'Administrateur réquisitionne à outrance, frappe le porteur, ne le paie pas toujours¹⁹³ ». C'est dire que ce ne sont pas des révoltes qui manquèrent face à ce système de transport : surtout en Afrique équatoriale : les Mandjios du Kago-Kazemba, puis les M'Brès se révoltèrent en mars-avril

¹⁹¹ SIMONIS F, *Op. Cit.*, 1992, p.115.

¹⁹² BURTHE d'ANNELET (de) Lieutenant-Colonel, *À travers l'Afrique Française. Du Cameroun à Alger, par le Congo, le Haut-Oubanghi-Chari, le Ouai, l'Ennedi, le Borkou, le Tibesti, le Kouoar, le Zinder, l'Air, le Niger, le Ahaggar et le pays Ajjer., septembre 1928-juin 193, Carnets de route*, Paris, Aux Éditions Pierre Roger, 1932, 448 p.

¹⁹³ GRITTY Lieutenant, *Op. Cit.*, 1906, p. 43.

1904 et celle des M'Brous dans la même année entraîna de graves blessures dans le camp des tirailleurs ainsi que le lieutenant Mangin et l'Administrateur Toqué. Il fallait au moins quarante porteurs pour une tonne de marchandises - sachant que la charge d'un porteur est de vingt-cinq kilogrammes - il faut ajouter à ce nombre au moins huit porteurs chargés d'assurer le transport des subsistances des hommes ce qui ramène facilement au nombre de quarante-huit porteurs au total. En plus de soulever des révoltes, le portage était très coûteux aux yeux de l'Administration coloniale. Ainsi, « le salaire de chacun (porteur), sa nourriture et certains cadeaux tels que ceux d'embauchage, reviennent au minimum à trente francs par mois - on paie au Dahomey un franc vingt-cinq par porteur et par jour - il s'en suit que le transport d'une tonne à dos d'homme, seul procédé dans la forêt équatoriale et partout où il n'existe ni voie ferrée, ni voie fluviale, ni bête de somme, coûte au minimum quarante-huit francs par jour ou deux francs quarante centimes environ par tonne kilométrique, dans la brousse il est impossible de faire en moyenne plus de vingt kilomètres par jour... le capitaine Lenfant qui avait pour mission de ravitailler par le Niger le troisième territoire militaire de Zinder. Débarqué à Forcados, le 21 février 1901, il arrive à Say le 25 mai avec un chargement de 10 000 caisses de vivre, 2 000 d'outillage, et un personnel composé de 58 laptots et de 150 piroguiers. Pour transporter le même nombre de caisses il eut fallu au moins 14 000 porteurs¹⁹⁴ ».

Si les premières politiques d'aménagement de réseau de communication ont pratiquement échoué dans le Nord, et au Soudan, le constat sera pratiquement le même en Afrique équatoriale, où le système de transport allie la desserte fluviale et le transport ferroviaire. Cette partie est dotée d'un réseau hydrographique complexe avec la présence de plusieurs cours d'eau : le Congo, l'Oubangui, la Sangha entre autres, qui cependant, sont jalonnés de rapides avec de puissants courants, de chutes ; par exemple sur le Congo, les « chutes Livingstone » empêchent l'accès à la mer. L'administration n'ayant pas pu réaliser des ouvrages pour faciliter la navigation en toute période, les mouvements des bateaux étaient largement dépendants des obstacles naturels et des variations saisonnières, d'où

¹⁹⁴ GRITTY Lieutenant, *Op. Cit.*, 1906, p. 43.

d'après Joseph Gamandzori « une irrégularité chronique des transactions, la cherté des services, des nombreuses ruptures de charge provoquant l'engorgement des dépôts¹⁹⁵ ». Pour pallier à cette discontinuité dans le transport de fret, l'administration a trouvé l'ingénieuse idée de contourner les chutes en construisant des voies de chemin de fer. Cette idée a même donné naissance au grand projet de Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO), une ligne ferroviaire longue de 510 kilomètres environ, à écartement de 1,067 mètres¹⁹⁶, qui vu sur le papier, « Brazzaville devint le grand carrefour marchand de la fédération, Pointe-Noire sa tête océane, et Bangui le port arrière, ouvrant sur le Tchad¹⁹⁷ ». Faute encore une fois de plus d'une étude de faisabilité et de rentabilité, ce vaste projet n'a pas encore eu les résultats attendus pour ne pas dire qu'il a pratiquement sombré car « malgré l'accélération donnée aux cultures de rente dans les colonies au nord du groupe, et l'effort de valorisation du périmètre ferroviaire, la zone Oubangui-Tchad restait mal desservie. Une partie du fret échappait à l'axe transéquatorial. Seulement le reliquat de la production du coton (2 000 à 4 000 tonnes) passait par Pointe-Noire, le gros du volume de la production du Tchad et de l'Oubangui-Chari empruntait la voie de la Bénoué au Cameroun. Le sous-équipement de l'AEF est donc resté quasi permanent¹⁹⁸ ».

Nous pensons qu'il serait intéressant de se pencher sur les causes de ces ratés de la ligne de chemin de fer en Afrique, qui cependant, ne sont pas visibles sur le moment, au vu des quantités de marchandises, de matières premières, etc. échangées. Car comment expliquer le fait que la mise en place des réseaux de chemins de fer ait entraîné des mutations - nous avons même souligné que l'introduction du train dans les campagnes françaises, favorisa la disparition de la disette, des famines - dans les sociétés Européennes un siècle plutôt, et que cela ne soit pas le cas sur le continent africain ? Pourquoi quelques siècles plutôt la caravelle qui du point de vue technique et technologique n'est pas comparable au train, ait pris le dessus sur le système caravanier alors que le train ne

¹⁹⁵ GAMANDZORI J., « L'articulation fleuve-rail au Congo », in, ALMEIDA-TOPOR (d') H., CHANSON-JABEUR C., LAKROUM M., (eds), *Les transports en Afrique XIX^e-XX^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 1992, pp.119-127.

¹⁹⁶ Cette ligne fut construite entre 1921 et 1934, au prix de nombreuses pertes humaines.

¹⁹⁷ GAMANDZORI J., *Op. Cit.*, 1992, p. 123.

¹⁹⁸ GAMANDZORI J., *Op. Cit.*, 1992, p. 124.

parvient pas totalement à s'imposer - et pourtant ces deux modes de transports ont bouleversé le continent - ? Pourquoi malgré la mise en place de ce vaste réseau de lignes de chemin de fer à l'époque, qui a nécessité beaucoup d'investissements de la part des métropoles européennes dans les colonies africaines, il y a eu beaucoup d'inconvénients liés à l'insuffisance des moyens de communications ? Pourtant, plusieurs ingénieurs européens de l'époque soutiennent que le train était le mode de transport adéquat en Afrique du fait de la présence de plusieurs obstacles à la fois naturels et géographiques ; Louis Sonolet, parle d'une «nécessité primordiale des voies ferrées en Afrique occidentale au point de vue de la colonisation» d'autant plus que « dans ces vastes régions nouvellement ouvertes au commerce, à l'industrie, à la grande culture, non seulement les voies ferrées marquent un progrès immense, mais elles représentent une condition une condition indispensable de développement et de richesse¹⁹⁹ ». Louis Sonolet était tellement convaincu de la pérennité de la réussite de ce système de transport en Afrique, qu'il se mit à critiquer de façon ferme²⁰⁰ Thiers qui soutenait que « les chemins de fer sont une mode qui passera ».

Loin de nier l'efficacité de ce mode de transport, nous pensons que pour plusieurs causes, le premier réseau de communication - sachant que ce dernier est largement dominé par les voies ferroviaires - a été un échec. Dans ce faisceau de causes, de mobiles, nous pensons qu'un réel manque de connaissances du terrain africain ainsi que la concurrence entre les différentes puissances européennes engagées dans cette course aux colonies africaines, ont joué un rôle majeur dans cet échec. La convention franco-britannique du 14 juin 1898 qui finit par délimiter de façon exacte les possessions françaises et britanniques en Afrique, va précipiter ces dernières dans une véritable course. Une conquête des colonies africaines que le journaliste et explorateur anglais Stanley résuma en ces termes : « l'Afrique occidentale appartiendra à la nation qui construira le plus de chemin de fer et qui les construira le plus vite ». Dès lors toutes les nations impérialistes ne vont

¹⁹⁹ SONOLET L., *L'Afrique occidentale française*, Paris, Librairie Hachette et C^{ie}., 1912, 255 p.

²⁰⁰ L'auteur écrit à propos de Thiers : « toute la vie économique et sociale de notre temps a donné un démenti éclatant à l'homme d'État si étrangement aveuglé. Mais s'il est un pays où son erreur paraît encore plus frappante, c'est bien l'Afrique occidentale française », SONOLET L., *Op. Cit.*, 1912, p.121.

ménager aucun effort pour s'implanter en Afrique évidemment pour elles, la conquête, la consolidation puis l'exploitation économique doivent nécessairement passer par la mise en place d'un vaste réseau ferroviaire qui serait un puissant vecteur de civilisation et à la fois un élément de contrôle comme le signale d'ailleurs Louis Sonolet : « il semble bien que la première tâche de ceux qui viennent ouvrir à la civilisation le continent plein d'inconnu était d'aménager les rares points d'accès maritime naturel, de corriger, là où c'était possible, les défauts des voies fluviales, mais surtout de créer des voies de pénétration artificielle, des chemins de fer. En dehors des difficultés physiques dont nous venons de parler, il y avait une autre raison impérieuse de hâter en Afrique occidentale l'établissement de voies ferrées : c'est leur action éminemment bienfaisante et pacificatrice sur les populations indigènes²⁰¹ ». C'est à la limite un euphémisme que de souligner que sans la paix, la stabilité dans les empires et les régions africaines, il était impossible de mener toutes activités économiques et même politiques ; donc la construction d'un réseau de voie ferrée devait permettre aux puissances occidentales de dépêcher leurs troupes d'un point à un autre. Ce n'est pas pour rien que les opérations de construction des voies ferrées sont dirigées par des officiers, car le couple officiers et voie ferrée allait logiquement produire les effets suivants reconnus d'ailleurs par le Colonel Cornille : pacification - après cette première phase jalonnée de heurts - accélération des échanges commerciaux, développement des productions agricoles etc. C'est dire que l'installation de ce réseau de communication obéissait plus à des soucis de domination, de conquête²⁰² : d'abord vaincre les peuples, ensuite faciliter l'installation et le travail d'une administration coloniale afin de mieux tirer profit des ressources. C'est ce qui pourrait d'ailleurs expliquer cette installation hâtive qui de surcroît, s'est réalisée dans un climat de concurrence, de compétition avec les autres nations expansionnistes. De ce fait le réseau fût planifié et mis en œuvre par des hommes qui travaillaient dans cette optique, donc il est très normal que ce réseau de communication qui ne prenait pas en compte les besoins de déplacement,

²⁰¹ SONOLET L., *Op. Cit.*, 1912, p.123.

²⁰² Selon Monique Lakroum, les officiers en mettant en place ce réseau, obéissaient au principe suivant : pénétrer d'abord, occuper ensuite, pacifier plus tard, principe qui découlerait d'une théorie d'expansion « en tâche d'huile », élaborée par le géographe allemand Friedrich Ratzel en 1882.

d'échange des populations locales, sombre aussitôt que les véritables raisons de sa présence ont été dépassées. Louis Sonolet écrit concernant les débuts de ce projet « cette œuvre, comment a-t-elle commencé et de quelle façon s'est-elle poursuivie jusqu'à ce jour ? Il semble bien qu'à l'origine aucun plan d'ensemble n'y a présidé et qu'elle a poussé ses premiers pas en avant comme guidé seulement par l'intuition secrète de ses destinés futurs²⁰³ ». Les mêmes causes ont prévalu dans le sud du continent africain, où les Anglais longtemps cantonnés dans la colonie du Cap, ont entrepris la construction d'un vaste réseau de voies ferrées dans les riches régions aurifères du Zoulouland, du Tougoland, du Swasiland, jusqu'au Bechuanaland, car se sentant menacé notamment par la Russie dans ses colonies asiatiques, ils formèrent ainsi un vaste Dominion avec le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud. Un modèle qui ne manqua pas de créer des envieux du côté de la France. Ainsi, parlant de cette avance anglaise, Paul Vibert écrit que : « les Anglais, chaque jour, sur tous les points du globe nous donne l'exemple de la politique financière coloniale, rémunératrice et sage... Imitons-les sans plus tarder et jetons le Transsaharien, à travers le désert en passant par Tombouctou. En un mot, faisons au Nord de l'Afrique ce que les Anglais font si bien au Sud. Nous le pouvons, nous le devons²⁰⁴ ». Nous ne verserons pas dans cette problématique qui a tant opposé des chercheurs à savoir le questionnement autour du système colonial français et celui anglais. Lequel était « le meilleur », nous le savons ; le premier était de loin plus astreignant²⁰⁵ ; et selon encore Paul Vibert, « dans la colonie du Cap, aux Anglais, comme dans le Natal qui

²⁰³ SONOLET L., *Op. Cit.*, 1912, p.126.

²⁰⁴ VIBERT P., « La concurrence étrangère, les transports par terre et par mer : documents pour servir à l'histoire économique de la troisième République, thèmes de conférences », in, *La République sera coloniale ou ne sera pas*, tome II, Paris, Berger-Levrault & C^{ie}, 1897, 469 p.

²⁰⁵ En France, même si la doctrine proclamée par les républicains au gouvernement depuis 1879 est celle de l'assimilation, la variété des statuts domine, dans la mesure où les conquêtes coloniales se sont faites sans plan préconçu et, où les territoires relèvent d'autorités différentes. La Tunisie et le Maroc sont des protectorats dépendant du ministère des Affaires étrangères. L'Afrique occidentale et équatoriale, Madagascar et l'Indochine sont des colonies administrées par le ministère des Colonies. L'Algérie, qui n'est pas considérée comme une colonie, dépend du ministère de l'intérieur. Sous le contrôle lointain de Paris, les gouverneurs et les administrateurs, les « rois de la brousse », sont en fait tout-puissants. Tandis que dans le modèle britannique, le gouvernement mène plutôt une politique d'association et de *self-government*. Ainsi, les dominions à fort peuplement européen (Canada, Nouvelle-Zélande, Afrique du Sud, Australie) sont en fait des Etats indépendants avec leur Parlement et leur gouvernement. On trouve aussi des protectorats administrés par des chefs indigènes assistés de conseillers britanniques et des colonies directement administrées par des fonctionnaires métropolitains.

leur appartient également, dans l'état libre d'Orange, comme au Transvaal, on se trouve en face de contrées riches par leurs cultures, leurs pâturages, et par leurs mines d'or, de cuivre et de diamant, c'est entendu, mais cela ne suffit pas, et si toutes ces richesses sont mises aujourd'hui en valeur, et si elles le seront davantage chaque jour, c'est grâce à l'admirable réseau chemin de fer que l'on possède déjà dans ces pays neufs, et que l'on doit il faut bien le reconnaître, à l'énergie des colons et à l'esprit d'entreprise des Anglais²⁰⁶ ». Nous pensons que pour des raisons pragmatiques, il est judicieux d'aborder d'abord les questions liées aux mesures politiques, le contexte de l'époque, qui ont présidé à la mise place des réseaux de communication dans les colonies. Même s'il existe quelques différences théoriques et schématiques, les résultats étaient pratiquement les mêmes pour les deux puissances en l'occurrence : les problèmes se posaient plus dans les colonies où les européens se sont implantés massivement : l'Algérie pour la France, la Nouvelle-Zélande et l'Australie pour l'Angleterre. Tandis que l'Afrique Occidentale Française, l'Afrique Equatoriale Française ou l'Indochine du côté Français et l'Afrique du Sud pour le compte de l'Angleterre, avaient pour vocation de fournir aux métropoles des matières premières, des produits tropicaux, le travail des administrations²⁰⁷ respectives était de multiplier les réseaux de communications, les chemins de fer de préférence vers les ports, de pacifier les colonies. Même si en termes de performances, de productivité le réseau de communication colonial Anglais dépassait celui Français²⁰⁸ (quelques chiffres pour étayer cela : en 1913 les exportations britanniques vers ses colonies représentèrent 22% de ses exportations, elles vont atteindre 41% en 1938²⁰⁹ alors que deux ans auparavant, celles de la France étaient de

²⁰⁶ VIBERT P., *Op. Cit.*, 1897, p. 40.

²⁰⁷ À la veille de la Première Guerre mondiale, le partage du monde entre les grandes puissances est achevé. Toutefois, l'administration des territoires conquis a été lente à se mettre en place. En 1880, le *Colonial Office* chargé d'administrer les colonies britanniques n'occupe que 60 personnes. En France, il faut attendre 1894 pour que soit créé un ministère des Colonies qui ne compte que 146 agents de tous grades. Cette administration est l'objet d'un vaste débat. Faut-il mener une politique d'assimilation, c'est-à-dire nier la personnalité des « races inférieures » et les amener au niveau de civilisation du peuple colonisateur, ou mener une politique d'association, c'est-à-dire respecter les coutumes locales et laisser les indigènes se gouverner eux-mêmes ?

²⁰⁸ Il est important de préciser à ce titre que développement des voies de communication accélère les échanges entre les métropoles et leurs colonies.

²⁰⁹ CROUZET E., « Commerce et Empire : l'expérience britannique du libre-échange à la Première Guerre mondiale », in, *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 19^e année, N. 2, 1964. pp. 281-310.

34%), ces réseaux de communication, une fois leur cadre théorique et économique dépassé, allaient tout simplement devenir caduques. Une meilleure connaissance du terrain africain²¹⁰, et une prise en compte des itinéraires présents, car avant l'arrivée des puissances occidentales le continent africain entretenait déjà des échanges commerciaux comme nous l'avons souligné précédemment, aurait permis une mise en place de réseaux de communication plus bénéfiques, qui auraient évité la poursuite du portage. Nous avons souligné à ce propos, qu'une tonne de marchandises, de fret, nécessitait quarante-huit porteurs au moins, que les étapes avec ce système de transport ne pouvaient pas dépasser vingt kilomètres par jour, qu'il fallait si le portage ne rentrait pas dans le cadre d'un travail forcé, un franc par homme, ces tarifs pouvaient aussi augmenter voire doubler si les frais de retour étaient inclus, avec l'utilisation de dromadaires ou pas. Le moyen de transport primaire demeurait malgré la construction de ce réseau de voies ferrées. Ce qui sera un grand manque à gagner pour les puissances occidentales comme le note si bien le lieutenant Gritty : « nous pouvons donc admettre que les produits du sol qui n'ont pas une valeur supérieure à 0,50 franc le kilogramme ne sont pas exploitables en Afrique, lorsqu'ils sont récoltés à plus de 100 kilomètres d'une voie ferrée ou d'un cours d'eau navigable. Au Dahomey, par exemple, l'insuffisance des moyens de transport nous empêche d'exploiter les neuf dixième des palmiers à huile ; cet arbre n'existe pas au-delà de 150 kilomètres de la côte et les 28 millions d'affaires annuelles de cette colonie sont presque exclusivement dus au commerce des amandes de palme...La construction de la voie ferrée de Cotonou peut porter à plus de 200 millions le chiffre d'affaires annuelles du Dahomey...Un sixième à peine de notre domaine africain est colonisable et la région même du Sénégal- Niger, malgré ses deux fleuves navigables et ses quatre voies ferrées de pénétration, présente encore des surfaces considérables qui ne peuvent pas être exploitées²¹¹ ». Volonté politique, économique ou stratégique, ou tout simplement erreur, due au manque d'informations suffisantes, due à la précipitation et d'un non prise en compte des réalités locales, ce

²¹⁰ Il fallait même faire appel aux porteurs d'eau pour remplir les réservoirs des locomotives, tout simplement parce que la construction a été hâtive et mal étudiée.

²¹¹ GRITTY Lieutenant, *Op. Cit.*, 1906, p. 54.

premier réseau de communication a manqué d'efficacité réelle. L'un des objectifs était pour l'administration coloniale à travers ce réseau de chemins de fer, de pacifier les colonies, de protéger les populations locales, permettant ainsi à celles-ci de mieux se focaliser sur l'agriculture, et autres activités qui rentraient notamment dans le cadre de l'économie coloniale ; cela n'a pas été souvent le cas. Car même dans les colonies, qui du fait d'une mauvaise, ou manque de desserte, les populations locales faisaient l'objet de razzias²¹². Mahamadou Maiga²¹³ parle d'un important flux migratoire au XIX^e siècle, dans la moyenne et basse vallée sénégalaise et mauritanienne dont l'une des causes serait liée aux razzias. Faits souvent décriés par certains officiers, les propos du Commandant Toutée sont intransigeants dessus : « j'estime que si une puissance européenne n'est pas assez forte dans une région africaine pour y interdire les guerres d'esclaves, si du moins, elle ne les combat pas sans répit, elle manque sa mission, elle ne peut pas se dire ni propriétaire, si souveraine, si protectrice des territoires où s'exerce une pareille industrie, et quelques soient les traités ou prétendus traités qui lui confèrent influence et suzeraineté, cette influence et suzeraineté, nulles en fait, sont nulles en droit comme complices pour laisser-faire des errements les plus criminels dont l'humanité puisse souffrir²¹⁴ ». Dans ce cas précis, le réseau de communication se trouve être le nerf de la guerre²¹⁵, donc une faiblesse de celui-ci est non seulement préjudiciable à l'économie, mais aussi à la société. Cette situation laisse selon les termes de Monique Lakroum l'impression d'une « élaboration progressive d'un réseau ferroviaire toujours inachevé en Afrique²¹⁶ », notamment en Afrique occidentale.

²¹² Toutes les contrées qui sont mal desservies, échappaient systématiquement au contrôle de l'administration coloniale, et les anciennes forces continuaient à y exercer leur pouvoir, « ... l'immense territoire compris entre l'Algérie au Nord, les fleuves Sénégal et Niger, la colonie anglaise du Nigéria, le Cameroun allemand et la rivière Oubanghi au Sud, contient des richesses considérables dont nous ne pouvons tirer aucun profit à cause de l'exagération des frais de transport et que des caravanes sahariennes se livraient au commerce des esclaves et étaient exposées à des razzias continues », GRITTY Lieutenant, *Op. Cit.*, 1906, p. 54.

²¹³ MAIGA M., *Le bassin du fleuve Sénégal de la Traite négrière au développement sous-régional auto-centré*, Paris, 1995, 330 p.

²¹⁴ Commandant TOUTEE, cité par GRITTY Lieutenant, *Op. Cit.*, 1906, p. 55.

²¹⁵ Les ambitions militaires et sécuritaires de ce réseau de communication dépassent largement le seul cadre des colonies africaines, d'autant plus selon le Lieutenant Gritty, le réseau devait permettre, en cas de conflit européen, d'assurer à Dakar la concentration « de troupes noires appelées à collaborer directement ou indirectement à la défense nationale », GRITTY Lieutenant, *Op. Cit.*, 1906, p. 149.

²¹⁶ LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p.6.

Dans sa thèse de Doctorat d'État *Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique : le Dakar-Niger*, Monique Lakroum tente de montrer que le premier réseau de communication africain, précisément celui du chemin de fer de l'Afrique de l'ouest, est le produit d'un enchevêtrement d'intérêts, d'idéologies techniques, politiques, scientifiques et surtout économiques. Selon Frédéric Mauro²¹⁷, de 1600 à 1870, l'Europe s'inscrit dans des mutations qui favorisent les passages progressifs d'une économie médiévale précapitaliste à une économie capitaliste commerciale, qui finirent par donner naissance à une économie capitaliste industrielle. Ces différents passages de systèmes économiques s'accompagnent non seulement d'un passage de la période pré-révolution industrielle à celle de l'industrialisation, mais aussi de plusieurs révolutions : démographique, politique et sociale, « enfin la révolution industrielle proprement dite fondée sur l'usage de la machine à vapeur «fixe» puis «mobile» - la locomotive - et donnant naissance au capitalisme industriel²¹⁸ ». C'est bien cette révolution qui favorisera la conquête et l'occupation européenne de nouveaux territoires d'outre-mer²¹⁹. Grâce aux progrès techniques réalisés dans le domaine de la navigation quelques siècles plutôt, nous avons vu que les occidentaux ont pu fréquenter les côtes africaines²²⁰ et même mettre en place un commerce régulier entre le continent africain et l'Amérique. C'est la locomotive qui permettra dans les années 1880, la pénétration et la conquête de l'Afrique et plus tard la consolidation. Parmi les causes invoquées par Monique Lakroum dans sa thèse, figure en premier lieu le mobile technique, « sorte de défi technique...de démonstration de capacité²²¹ », d'autant plus que « l'Afrique apparaissait alors comme un espace vierge, milieu à l'état brut où tout à construire, en somme un terrain d'expérimentation²²² ». Abordant la question dans la même optique, le

²¹⁷ MAURO F., *L'expansion Européenne 1600-1870*, Paris, Presses Universitaires de France, 1964, 453 p.

²¹⁸ MAURO F., *Op. Cit.*, 1964, p. 99.

²¹⁹ Nous allons survoler cette partie dans la mesure où Monique Lakroum est largement revenue dessus dans sa thèse susmentionnée. Nous essayerons de pointer du doigt les éléments qui montrent que ce réseau de chemins de fer n'était tout simplement pas destiné à améliorer la mobilité des peuples, ou à faciliter les échanges de toutes sortes pour les populations africaines.

²²⁰ D'ailleurs en France, c'est le ministère de la Marine qui abritait le Bureau des colonies jusque dans les années 1894.

²²¹ LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p. 25.

²²² LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p. 26.

Commandant Roumens soutenait que : « cette Afrique si massive en présence d'une Europe découpée et dentelée, cette terre jusqu'alors déshéritée et maudite, qui s'était si longtemps dérobée à la curiosité de l'homme et à son énergique effort, sera bientôt dominée et soumise, s'offrant passivement à la zébrure du rail...²²³ ». Cependant, il nous serait difficile d'admettre la primauté de l'idéologie technique européenne - malgré le fait que la révolution technique ait pu jouer un rôle déterminant dans les différentes phases de contact avec les autres continents - pour expliquer la nécessité de l'expansion coloniale en Afrique qui du coup a entraîné la mise en place d'un réseau de communication. Quoique la pensée saint-simonienne, ainsi que l'expansion des 'pays neufs' : la Russie et les États-Unis²²⁴, dans leurs territoires respectifs, aient suscité des envies de la part des européens d'aller appliquer, expérimenter leur révolution technique, tout en essayant de « relier les continents, d'unifier le monde²²⁵ ». Nous pensons que les besoins économiques et ensuite politiques ont plus aiguillonné la mise en place de ce réseau de communication en Afrique. Les liens entre les différents processus sont cependant indéniables, malgré le caractère très apparent de certains. Louant le réseau de communication mis en place par les britanniques, Paul Vibert écrit, une phrase qui selon nous, résume parfaitement le contexte, et les principales motivations de la construction des lignes de chemin en Afrique : « ... Il y a un exemple bon à retenir, meilleur à imiter et qui devrait nous montrer une fois de plus combien, nous, au nord, sommes coupables de ne pas relier l'Algérie au Haut-Niger et au Sénégal par le Transsaharien, qui est cependant pour nous une nécessité économique et stratégique de premier ordre...²²⁶ ».

²²³ *Ibid.*

²²⁴ Ces deux pays ont entrepris la conquête d'immenses territoires grâce aux réseaux de chemins de fer, c'est l'époque du transcontinental : le transsibérien en Russie, qui relie Moscou à Vladivostok soit 9 288 kilomètres, la ligne qui traverse plus de 990 gares, a été mise en service en 1904 ; aux États-Unis le premier chemin de fer transcontinental a vu le jour en 1869 entre Sacramento (Californie) et Omaha (Nebraska) soit 3 000 kilomètres de voies ferrées.

²²⁵ Cette imagerie saint-simonienne va expliquer en partie le projet du Transsaharien, projet qui a suscité beaucoup de débats parlementaires et sur lequel nous reviendrons de façon brève en abordant la question du réseau de chemin de fer.

²²⁶ VIBERT P., *Op. Cit.*, 1897, p. 425.

Chapitre 2 : Les infrastructures routières en Afrique

2-a : Les premiers réseaux de communication modernes en Afrique

Une meilleure compréhension de la mobilité actuelle, des transports, et des questions urbaines en générale, au Sénégal - région qui intéresse notre sujet de recherche qui cependant, s'inscrivait dans le cadre d'une politique infrastructurelle coloniale globale - nécessite une tentative de reconstitution, d'explication des décisions et des politiques de mise en place de réseau de communication en Afrique dans un contexte d'expansion, de domination politique et économique européenne. Au lendemain de l'abolition de la traite et l'interdiction de la vente des « produits illicites », qui coïncida pratiquement à la révolution industrielle dans le « vieux continent » - il fallait désormais privilégier la recherche des matières premières pour des industries européennes en plein essor, ainsi que des marchés pour écouler les productions devenant de plus en plus importantes - les rapports entre le continent africain et l'Europe se métamorphosèrent. Les occidentaux ne vont plus se contenter de quelques comptoirs côtiers, c'est le début de l'expansion, des conquêtes africaines. Le chemin de fer grâce à sa faculté « à pénétrer les obstacles au lieu de les contourner » sera l'outil idéal d'autant plus qu'il a été à l'origine de l'extraordinaire expansion des moyens de communication en Europe, en Russie et aux Etats-Unis. D'ailleurs dans sa lecture de la diplomatie européenne, René Girault, ne manqua pas de souligner le rôle prépondérant que joua le chemin de fer dans le triomphe de celle-ci : « ...révolution aussi dans les chemins de fer. Leur construction s'accélère soit en Europe où ils constituèrent un maillage serré qui porta le développement économique, soit hors d'Europe où ils devinrent les axes des pénétrations politiques comme économiques²²⁷ ».

Selon Hélène d'Almeida Topor, « la vocation d'un 'chemin de fer de pénétration' consistait tout à la fois à drainer les produits locaux vers les ports d'embarquement et à redistribuer les marchandises importées. Le transport des voyageurs ne constituait donc pas

²²⁷ GIRAULT R., *Diplomatie européenne. Nations et impérialisme 1871-1914*, Paris, Masson, 1995, 286 p.

une préoccupation majeure²²⁸ ». Les premières lignes de chemin de fer partiront ainsi des côtes africaines pour progressivement pénétrer le continent africain.

En 1895, l'Afrique Occidentale Française, désormais placée sous l'autorité d'un Gouverneur général²²⁹, comptait cinq lignes de chemin de fer principales, hormis les lignes Dakar-Saint-Louis et celle du Dahomey, qui sont gérées par des compagnies concessionnaires. Les autres lignes, celle du Soudan, de la Guinée et de la Côte d'Ivoire étaient sous l'autorité du Gouverneur général, gérées par des directeurs ayant qualité de fonctionnaires. Ces différentes lignes de chemin de fer, avaient plusieurs points en commun, mais le plus important était qu'elles partaient toutes des côtes vers l'intérieur du continent. L'un des premiers objectifs de ces lignes de fer, était de pouvoir atteindre le cœur de l'Afrique (rôle que joua d'ailleurs pleinement le chemin de fer de la Côte d'Ivoire, en assurant les communications entre la mer et la vallée du Niger) et de permettre d'amener rapidement vers la côte les produits d'un vaste hinterland. Donc après la phase des conquêtes, les nécessités/justificatifs militaires font place aux nécessités/justificatifs économiques, d'une mise en place ou d'une amélioration d'un réseau de communication, dans la mesure où « créer un chemin de fer, c'est créer une nouvelle côte ». Les routes, souvent reléguées au second plan par les administrations coloniales, ne devaient faciliter que le drainage des produits vers les voies ferrées.

²²⁸ ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Histoire économique du Dahomey (Bénin) 1890-1920*, Paris, l'Harmattan, 1995, 2 volumes, 422 p.

²²⁹ L'A.O.F comptait à cette époque cinq colonies ayant chacune à sa tête un lieutenant-gouverneur, et un territoire d'une organisation spécialisée : la Mauritanie, administrée par un commissaire du Gouverneur général.

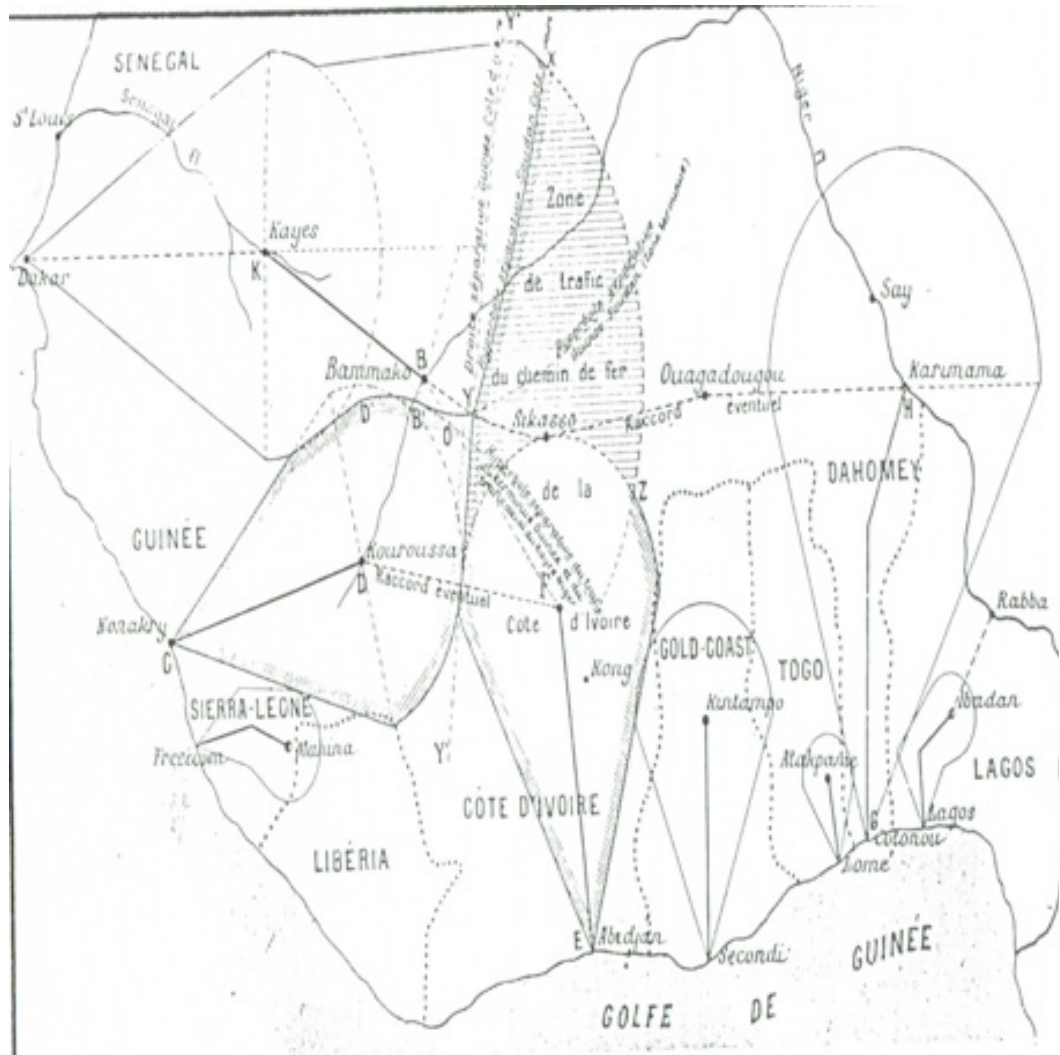


Figure 8 : Modélisation du trafic ferroviaire selon le capitaine C. DUPLESSIS (Sources : M. Lakroum 1987)

Cette nouvelle phase d'expansion économique est bien sûr accompagnée de discours politiques, techniques qui visent à faire du chemin de fer l'instrument idéal pour l'exploitation économique et la domination politique des territoires d'outre-mer en général et des colonies africaines en particulier. Ainsi, selon Monique Lakroum, « les arguments employés avaient deux fonctions complémentaires : justifier les réalisations à venir ou en

cours, prévoir la rentabilité future des lignes mises en chantier²³⁰ ». A la suite de cette mouvance, les officiers du Génie militaire se lancèrent dans des calculs géométriques afin de prévoir de probables zones d'impacts de chaque ligne ferroviaire, la carte précédente proposée par le Capitaine Crosson-Duplessis en 1906 s'inscrit dans cette logique. Se penchant sur ce modèle dans sa thèse, Monique Lakroum note que « cette version répond à deux préoccupations majeures : évaluer le trafic potentiel des voies ferrées, définir sa zone territoriale afin de limiter toute concurrence à des chemins de fer voisins. La méthode, essentiellement géométrique, repose sur la recherche des courbes limites de la zone de trafic maximale et sur la définition des lois générales applicables aux multiples cas créés, depuis le début du siècle, par le développement ferroviaire en Afrique. Cependant, deux postulats orientent toutes les conclusions : d'une part, les trafics doivent emprunter le plus court chemin d'un point à un autre, d'autre part, les échanges adoptent le mode de transport dont le coût est le plus bas²³¹ ». Entre d'une part les objectifs militaires, techniques, économiques et administratifs, les prérogatives des chemins de fer dans les colonies - pénétrer, faciliter les déplacements entre les côtes et l'intérieur des terres - vont bientôt souffrir de contradictions, ce que s'empressa de souligner Monique Lakroum : « la mise en valeur des territoires conquis supposait le raccordement des tronçons hâtivement jetés et la constitution d'un réseau alors que la conquête exigeait le prolongement des voies de pénétration de la Guinée et de la Côte d'Ivoire²³² ». Quelques soient les décisions qui ont animé la construction des différentes lignes de fer, dans la majorité des cas notamment en Afrique occidentale française et en Afrique équatoriale française, la mise en place des lignes de chemin de fer va favoriser par endroit une concentration humaine, dans les gares, les haltes ferroviaires. Les gares étaient avant tout comme des centres où se chargeaient et se déchargeaient des produits qui étaient redistribués, commercialisés dans les zones environnantes. Ce qui fait que celles-ci attiraient une population variée - les règles

²³⁰ LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p. 153. A propos des arguments mis en avant, l'auteur se pose d'ailleurs la question de savoir : « n'était-ce pas la vocation élémentaire du discours administratif colonial constamment mis en demeure de convaincre les institutions politiques et une opinion publique métropolitaine à la fois ignorantes et réticentes ? ».

²³¹ LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p. 155.

²³² LAKROUM M., *Op. Cit.*, 1987, p. 157.

générales voudraient que les gares et les ports concentrent les activités et les hommes alors que les trafics fluviaux et routiers dispersent et diffusent -, à contrario, le passage du chemin de fer va avoir un effet pervers, - fuite des populations pour échapper aux travaux forcés, déplacements des populations vers les grandes gares ou haltes ferroviaires - dans certaines zones qui vont se dépeupler progressivement. Pourtant ces haltes, stations et certaines gares ferroviaires, furent établies en fonction des impératifs techniques qui sont liés au ravitaillement en eau et en comestible (figures 9 et 10).



Figure 9 : Vue de loin des composantes d'une gare ferroviaire (Sources : Base de données Ulysse)



Figure 10 : Point de ravitaillement sur une ligne ferroviaire (Sources : Base de données Ulysse)

Sur la ligne Dakar-Saint-Louis, ces stations et haltes ferroviaires étaient distantes de 12 kilomètres et un peu plus espacées, plus de 17 kilomètres sur l'axe ferroviaire Kayes-Niger

selon Monique Lakroum. Ces différentes gares et stations ferroviaires finiront par devenir de véritables pôles de concentrations humaines comme le montre cette carte de Monique Lakroum qui met en exergue les populations, les villes ainsi que les escales sur l'axe du chemin de fer Dakar-Bamako en 1955. La population de Dakar dépasse largement celle des autres aires géographiques, du fait que non seulement Dakar en tant que capitale de l'Afrique, concentrait l'administration coloniale par conséquent une importante population qui à tour son attirait une main d'œuvre importante²³³ - nous reviendrons largement sur cet aspect - ; outre ce rôle, elle regroupait en son sein deux grandes infrastructures : le port de Dakar et la grande gare ferroviaire.

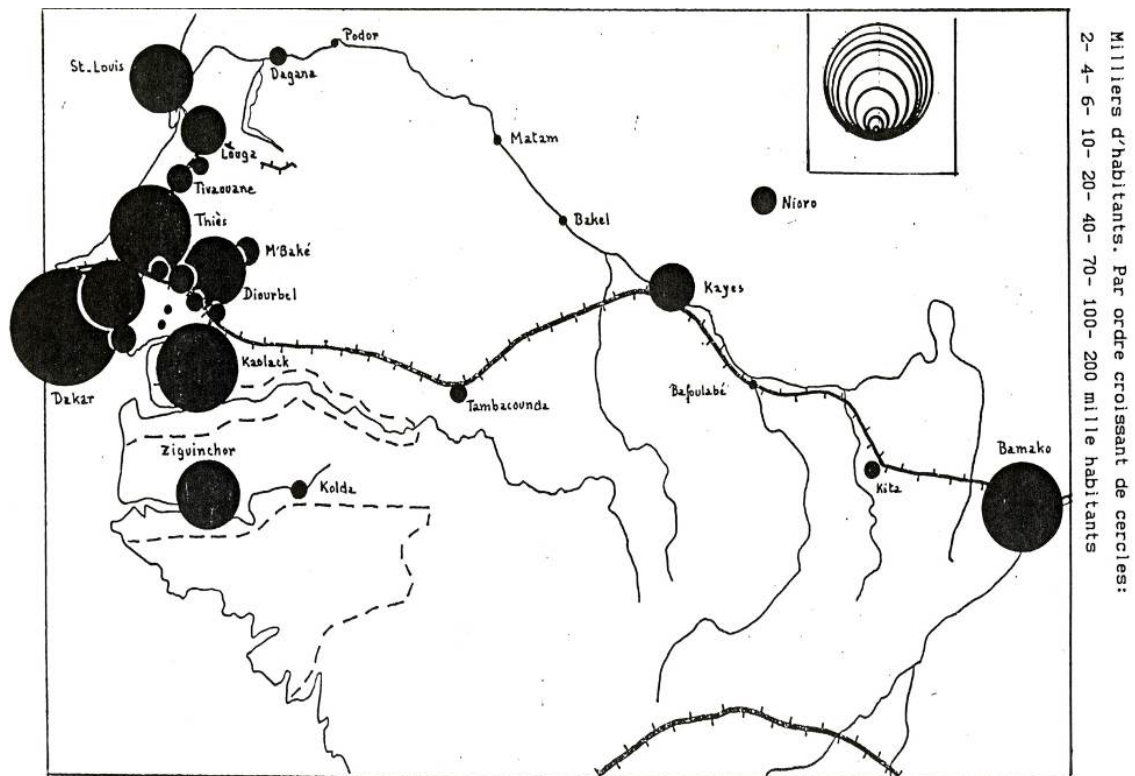


Figure 11 : Les gares ferroviaires, zones de concentration de populations (Sources : M Lakroum, 1987)

²³³ SECK A., dans *Dakar métropole Ouest-Africaine*, est largement revenue sur cette question de l'évolution précoce de la ville de Dakar du fait qu'elle était le point focal de l'administration coloniale.

Un autre aspect non moins important, qui est visible sur cette carte - c'est la concentration de plusieurs zones/petites villes, avec une concentration de population plus ou moins dense, situées à quelques encablures de la région de Dakar, et entre les régions de Kaolack et Diourbel au Sénégal - est lié à l'économie arachidière : Louga, considéré comme le grand centre de concentration d'arachide, Kébémér, Ndande, dont la ville de Rufisque est considérée comme le port.

« Il ne suffit juste pas qu'un pays soit riche et couvert de mine d'or, il faut aussi qu'il soit couvert de voies ferrées²³⁴ », cette phrase de Paul Vibert, a été particulièrement bien comprise par les Anglais et les Hollandais qui ont su mettre en valeur les riches provinces aurifères de l'Afrique australe en les parcourant de voies ferrées - une réussite qui a surtout servi d'arguments aux techniciens visionnaires français de cette grande époque du chemin de fer, qui projetèrent la construction du transsaharien qui relierait la Méditerranée au Niger. Ce projet a suscité beaucoup de passions dans les hautes sphères de l'administration française tant politique qu'économique et devait servir à la fois de démonstration de la grandeur technique de la France, de concurrent aux projets de chemins de fer Nord-américain - le Transcontinental -, Anglais, Allemands, et surtout de consolidation des territoires français dans le continent africain. Evoquant l'importance de la problématique du Transsaharien à cette époque, Théodore-Paul Gazeau De Vautibault²³⁵ Président de la commission du Transsaharien, écrit dans une note qu'il publia en 1879 : « en France, comme en Europe, comme en Amérique, la presse, les sociétés, les gouvernements se préoccupent de cette question de chemin de fer Trans-saharien dont les résultats seraient plus considérables que ceux du Trans-continental...Étant donné cet élan des esprits vers cet immense débouché des industries européennes et américaines, il est indubitable qu'avant 15 ou 20 ans, l'Afrique aura plusieurs Trans-sahariens, ou Trans-

²³⁴ VIBERT P., *Op. Cit.*, 1897, p. 427.

²³⁵ Ce dernier fut un ardent défenseur de ce projet, il occupa plusieurs postes stratégiques qui lui permirent de défendre ce projet dans les hautes sphères de décision françaises. Il occupa les postes suivants : Commissaire général du congrès international de Géographie en 1878, membre et vice-Président de la section des Explorations et voies de communication de la Société de Géographie Commerciale, membre de la Société des Agriculteurs de la France, membre du Conseil et secrétaire de la Section d'économie rurale de la Société des Sciences sociales, Avocat à la cour de Paris...

africains, comme l'Amérique a son Trans-continental²³⁶ ». L'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adolphe Duponchel, qui y consacra un an auparavant un rapport après sa mission en Algérie²³⁷, s'attela à démontrer que le projet était viable sur le plan économique mais aussi qu'il était réalisable sur le plan technique. Plusieurs tracés de voies ferrées ont été projetés pour relier la Méditerranée au Soudan. Entre autres tracés, nous pouvons citer ceux de Duponchel, Pouyane, Deporter, Broussais, Bonty, Sabatier, Mairette, Mac Costhy, ce qui prouve toute la fascination autour de ce grand projet de réseau de communication. Pour en revenir aux chemins de fer de l'Afrique australe, une constante similaire à celle du réseau de communication de l'Afrique Occidentale Française se dégage : toutes les voies de chemin de fer partent des côtes pour pénétrer progressivement l'intérieur des terres, desservant ainsi toutes les zones aurifères ; certaines d'entre elles, débouchent sur l'océan Atlantique, d'autres par contre, sur l'océan Indien. Cependant, dans ces colonies d'Afrique australe, les Anglais notamment, parviendront à mettre sur place un maillage de réseau qui sera très efficace pour l'exploitation économique de cette région comme le souligne d'ailleurs Paul Vibert : « ...maintenant, en suivant la côte à partir de Capetown, sur l'océan Indien, nous allons voir que tous les ports sont admirablement desservis par des voies de pénétration vers l'intérieur et allant tous se souder sur le grand réseau intérieur, à travers les possessions anglaises et les deux Républiques indépendantes²³⁸ ».

²³⁶ GAZEAU de VAUTIBAUT T.-P., *Le Trans-Saharien : chemin de fer d'Alger au Soudan à travers le Sahara*, Paris, 1879, 24 p.

²³⁷ DUPONCHEL A., *Op. Cit.*, 1878.

²³⁸ VIBERT P., *Op. Cit.*, 1897, p. 41.

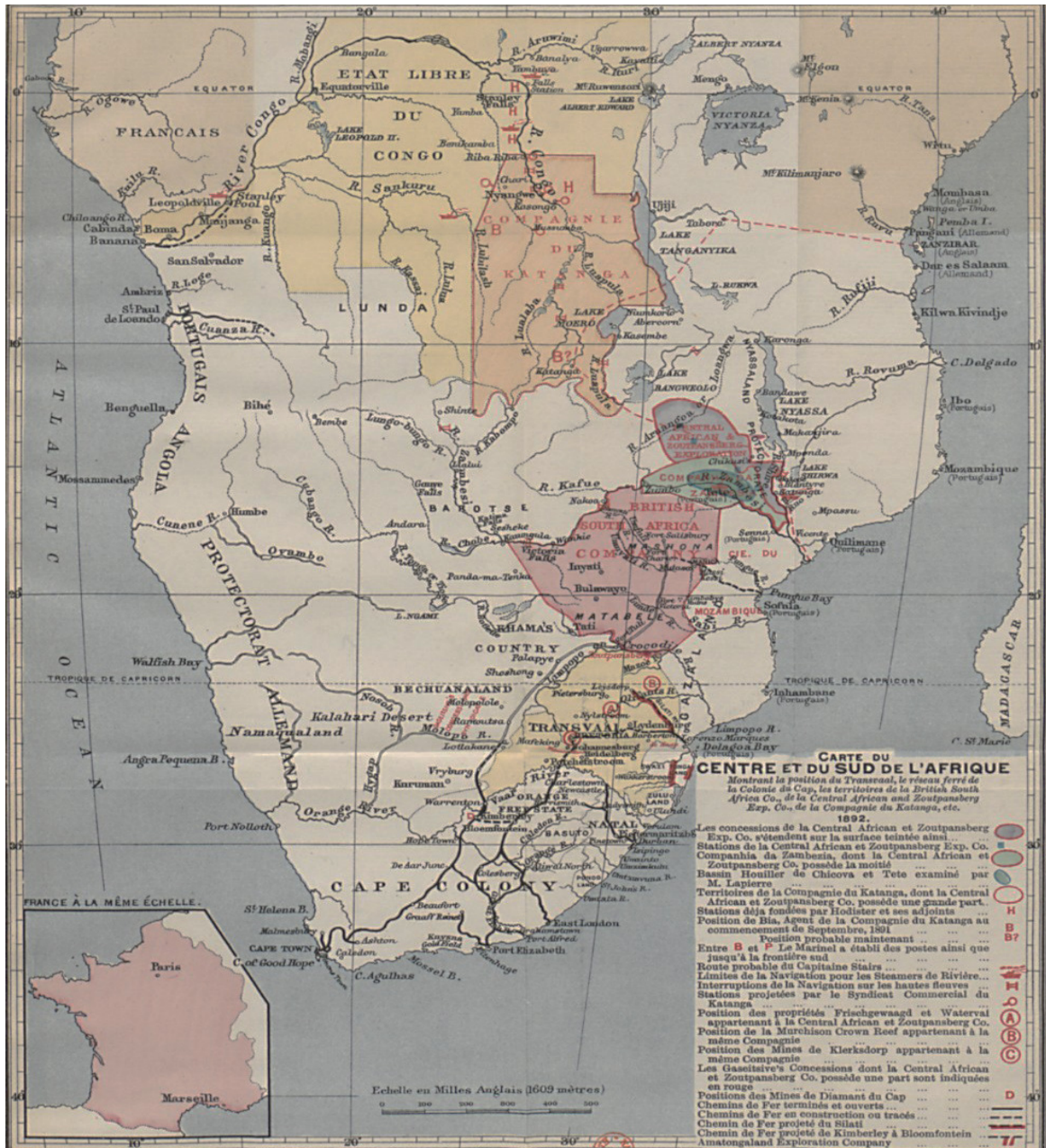


Figure 12 : Réseau ferroviaire des riches provinces aurifères en Afrique du sud (Sources : P. Vibert, 1897)

Nous pensons, qu'il serait opportun avant de clore cette partie, de nous pencher sans trop nous attarder dessus, sur les questions de transport des personnes et du financement des infrastructures durant cette période de conquête et d'expansion économique européenne en Afrique. Nous l'avons vu, le transport des personnes, n'était pas une priorité, c'est l'acheminement des produits, des matières premières qui demeure largement prioritaire. Il fallait cependant bien assurer les déplacements des fonctionnaires de l'administration coloniale, mais aussi des populations locales. Ce qui faisait que, seules quelques voitures, wagons étaient réservés au transport des personnes ; c'est le transport des marchandises qui assuraient de très loin les bénéfices des compagnies ferroviaires. Dans les premières années d'exploitation des différents réseaux de chemin fer en Afrique, les tarifs étaient jugés trop élevés comparés à ceux métropolitains²³⁹²³⁸, le député René Le Hérissé parlant des transports dans la colonie du Dahomey, souligne parfaitement cette problématique : «les wagons de voyageurs sont d'un type très simple, mais confortable et pratique, ils ont été m'a-t-on dit fabriqué en Amérique. La voiture est mixte pour premières et secondes classes, sièges en rotin montés sur pivot, garnitures en velours. Les voitures de troisième classe, destinées aux noirs sont de simples plates-formes couvertes, sans sièges : on n'y empile les voyageurs, et ce mode de transport est tellement primitif qu'il est impossible à un blanc de prendre un billet de troisième classe. Si nos fonctionnaires ou nos commerçants veulent se déplacer, il leur faut payer leur transport en première ou seconde classe, c'est-à-dire payer le prix excessif de 0,50 francs en première et 0,25 francs en seconde par kilomètre... Le tarif des troisièmes classes au Dahomey étant supérieur au tarif des premières en France... Et, puisque nous parlons de tarifs de chemins de fer du Dahomey, nous exprimerons ici le désir de voir la compagnie d'exploitation abaisser le plus tôt possible ses prix de transport de voyageurs et de marchandises... J'ai vu à Porto-Novo, un jeune fonctionnaire qui, désigné pour aller occuper un poste dans la région du Nord, préféra partir directement à pied, avec ses porteurs, plutôt que de payer au chemin de fer le

²³⁹ ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Histoire économique du Dahomey (1890-1920)*, Thèse de Doctorat d'État, Université de Paris-Sorbonne Paris IV, UFR d'Histoire, 1987, 1039 p.

²³⁸

transport de ses boys, de son cuisinier et de ses bagages. Il établit devant moi le décompte exact des dépenses qu'il aurait à faire s'il prenait la voie ferrée : c'était pour sa petite bourse une dépense supplémentaire de cinquante à soixante francs devant laquelle il dut reculer²⁴⁰ ».

La cherté des tarifs de transport des marchandises et des personnes pose la question de la réalisation, de la gestion des infrastructures de transports dans les colonies africaines. La construction des infrastructures dans les colonies était particulièrement coûteuse et cela pour plusieurs raisons sus évoquées. Le chemin de fer a absorbé pratiquement l'essentiel des dépenses d'infrastructures. Les tableaux suivants sur la construction de la ligne de chemin de fer du Dahomey, donnent un aperçu sur les dépenses des infrastructures :

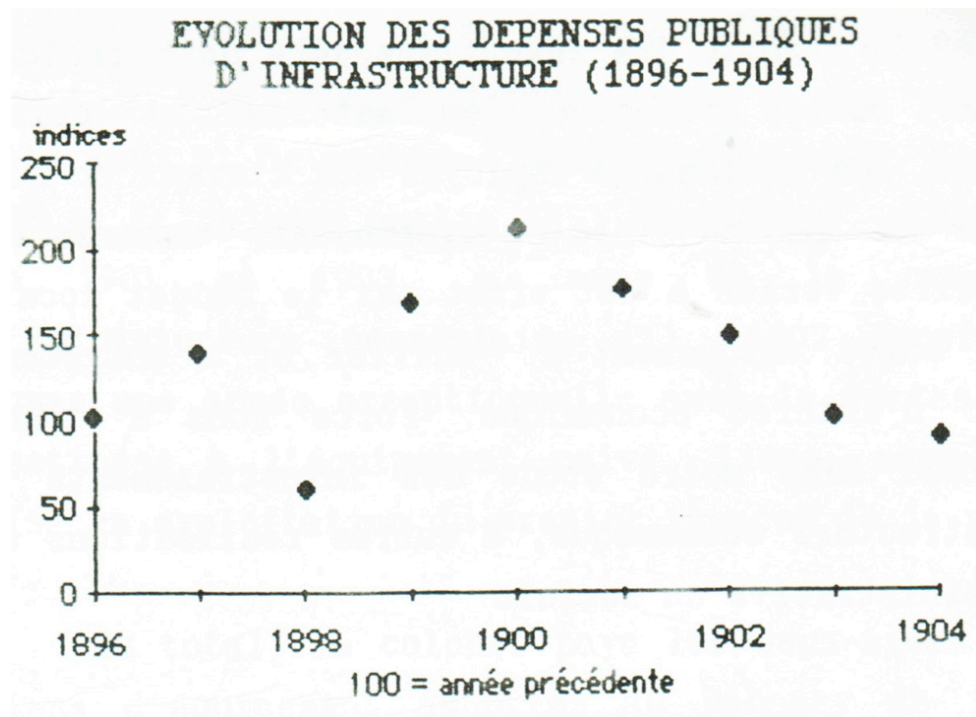
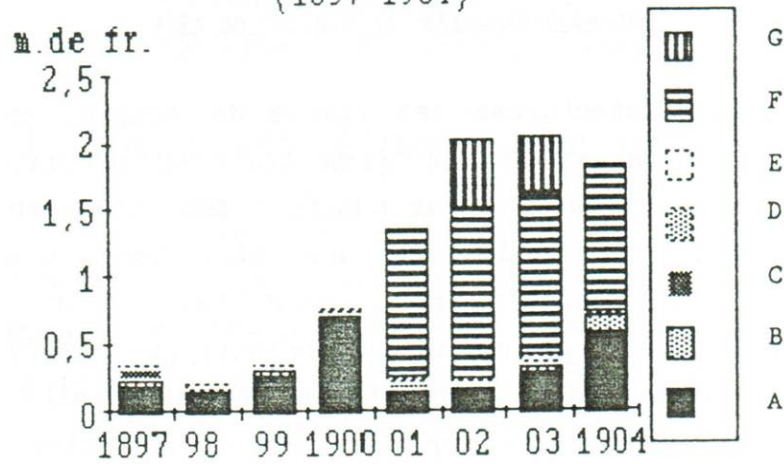


Tableau 1 : Évolution des dépenses publiques en A.O.F 1896-1904 (Sources : H. d'Almeida Topor 1987)

²⁴⁰ LE HERISSE R., *Voyage au Dahomey et à la Côte d'Ivoire*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1903, 267 p.

REPARTITION DES DEPENSES
PUBLIQUES D'INFRASTRUCTURE
(1897-1904)



Sources : Comptes définitifs - ANNEXE

Dépenses :

- G = dépenses "extraordinaires" pour travaux.
- F = chemin de fer
- E = garantie d'intérêts du wharf
- D = Jardin d'essai
- C = Construction, réfection de lignes télégraphiques
- B = services des Ports et rades, et de la Flottille
- A = service des Travaux Publics

Tableau 2 : Répartition des dépenses publiques d'infrastructures A.O.F 1897-1904 (Sources : H. d'Almeida Topor 1987)

Ainsi, selon Hélène d'Almeida Topor, « l'infrastructure s'effectua donc selon diverses méthodes : en régie, par appel d'offres, par concession mais dans tous les cas, l'État apporta une participation financière, totale ou partielle, directe ou indirecte²⁴¹²⁴⁰ ». En Afrique, plusieurs lignes de chemins de fer furent gérées par des compagnies concessionnaires. Au Sénégal, la Compagnie du chemin de fer Dakar-Saint-Louis, une filiale de la Société de Construction des Batignolles, se chargera de la construction de la première ligne de chemin de fer en Afrique occidentale française, au Dahomey, « le décret

²⁴¹ ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Op. Cit.*, 1987, p. 298.
240

du 26 juin, 1900 accorda, à l'homme d'affaire marseillais, la concession de la voie ferrée à titre provisoire. Peu de temps après, il se substitua la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey. Cette société anonyme dont le siège social était à Paris et la direction de l'exploitation à Marseille, fut fondée le 22 mai 1901, pour une durée de 75 ans, avec un capital de 6 400 000 francs composé de 64 000 actions de 100 francs entièrement libérées²⁴² ».

2-b : Les débuts d'un réseau de communication prenant à la fois en compte les besoins économiques et les besoin de mobilité des populations locales

A la lecture de ce qui précède, il semblerait que la mise en place des grands axes de réseau de communication dans le continent africain a de tout temps été dictée par les nécessités de mobilité - dans le sens de mieux tirer profit - des différents systèmes d'échange. D'abord le commerce transsaharien avec toutes ces pistes qui partent de l'intérieur de l'Afrique vers le Maghreb au Nord, ensuite le commerce transatlantique, qui déplacera les réseaux de communications de l'intérieur du continent vers les côtes, la période qui suivra, c'est-à-dire la période coloniale ne fera qu'accélérer ce processus avec la construction de réseaux ferroviaires qui partent des côtes vers l'intérieur.

Il ne s'agira pas dans les lignes qui vont suivre, d'opposer deux systèmes, voire des systèmes de réseaux de communication qui ont été ou qui sont mis en œuvre dans le continent africain et particulièrement en Afrique de l'Ouest et au Sénégal. Sans vouloir étendre notre problématique de recherche à l'ensemble du continent africain - nous avons trouvé à l'entame de ce travail, nécessaire d'évoquer la problématique de la mobilité en Afrique de façon globale, dans la mesure où les différentes entités qui la composent, s'inscrivaient dans un cadre global de politique d'infrastructures développé par les puissances colonisatrices, visant à asseoir un système de domination politique et d'exploitation économique, ce qui fait que selon les ensembles, les réseaux de communication mis en place étaient pratiquement similaires. Nous éviterons de verser dans

²⁴² ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Op. Cit.*, 1987, p. 330.

le débat qui fait état d'une certaine concurrence, voire même d'un divorce entre la route et le rail²⁴³ - déjà en 1954, un rapport consacré à « l'étude sur la coordination des transports au Sénégal²⁴⁴ » dégageait de façon claire les avantages de chaque moyen de transport qui pourrait jouer un rôle de complémentarité dans le cadre de cette économie de traite : « le chemin de fer présente pour les consommateurs des avantages incontestables. Permettant d'évacuer de gros tonnages et de transporter en vrac, d'utiliser au maximum les instruments de chargement et déchargement mécaniques ou pneumatiques, souvent meilleur marché par l'institution conventionnelle de primes et de ristournes, il a la préférence des consommateurs. Mais ceux-ci ne sont pas toujours maîtres des moyens de transport, qui sont au contraire à la disposition des traitants. Ajoutons que pour une fraction limitée de tonnage consommé, la souplesse du transport par camion permet aux usines et aux exportateurs de mieux régler le mécanisme délicat de l'utilisation optimum de leur capacité. Le camionnage est certainement le moyen de transport préféré par les traitants et sous-traitants. Il leur permet de réaliser un bénéfice supplémentaire en transportant eux-mêmes la marchandise, puisque commerçants de détails pour la plupart, ils ont souvent un fret de retour assuré en marchandises consommables ». Ni de nous lancer dans le genre d'argumentaires qui privilégient un moyen de transport, de voie de communication au détriment de l'autre. Il s'agira pour nous, d'essayer d'analyser objectivement les différentes trajectoires des politiques, des nécessités infrastructurelles qui ont conduit à privilégier par exemple « la stratégie du tout routier²⁴⁵ » au Sénégal au détriment du réseau ferroviaire, ainsi que l'évolution des infrastructures durant cette phase « postcoloniale ».

²⁴³ C'est le titre de la communication de LESOURD M. et NINOT O, « Un divorce au Sénégal. Le chemin de fer « Dakar-Niger » et la route nationale », prononcée lors d'un colloque tenu le 23 et 24 septembre à l'Université de Paris VII sur le chemin de fer en Afrique.

²⁴⁴ *Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal. Mission du Laboratoire de l'Institut de Géographie de l'Université de Strasbourg* (10 juin-20 août 1954).

²⁴⁵ LESOURD M. et NINOT O, « Un divorce au Sénégal. Le chemin de fer « Dakar-Niger » et la route nationale », in, CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR C. et BERANGER C. (eds), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, PRODIG SEDET, 2006, 401 p.

A la lecture des actes consacrés aux transports, à la mobilité en générale en Afrique, l'un sur les transports en Afrique du XIX^e au XX^e siècle²⁴⁶, l'autre sur le chemin de fer en Afrique²⁴⁷, nous avons l'impression d'être en face d'une part d'un discours qui tente de prouver l'échec des premiers réseaux de communication, en l'occurrence de la voie ferrée en Afrique comme le souligne Francis Simonis : « la mise en place par les militaires d'un réseau de transport au Soudan semble donc au terme de cette brève étude, s'être effectuée dans la plus grande confusion. Soucieux avant tout de parer au plus pressé et d'obtenir rapidement des résultats, les commandants supérieurs furent souvent tentés de sacrifier l'efficacité à long terme à la rentabilité immédiate. La construction du chemin de fer, hâtive et mal étudiée, se solda par une débauche d'efforts et de moyens. Ainsi des porteurs d'eau étaient-ils chargés de remplir les réservoirs des locomotives pour lesquels aucune prise d'eau n'avait été prévue²⁴⁸ » ; et d'autre part, un discours aux allures nostalgiques : « le chemin de fer n'a plus le rôle qu'il a pu avoir dans la première moitié du XXe siècle. Entré en crise dans de nombreux pays, il a subi les critiques des sociétés publiques dans le monde entier et de l'état rentier en Afrique subsaharienne, qui ont présidé à la privatisation dans de nombreux pays africains. Après un apogée durant la première moitié du XXe siècle, le « rail » a connu un déclin prononcé à partir des années 1980. Un grand nombre d'exposés reviennent sur l'importance du train étroitement associé à la pénétration européenne et fer de lance de la « mise en valeur » coloniale, fondée sur l'exploitation des ressources et le commerce de la traite, ainsi que sur les conditions de sa mise en place. La mise en place des voies ferrées est intrinsèquement liée au projet colonial. À une époque où les routes étaient peu nombreuses et difficiles à entretenir, les véhicules rares, il a permis l'essor d'une économie de traite dont l'un des exemples le plus achevé fut l'arachide au Sénégal, mais qu'on retrouve ailleurs (café et cacao dans le sud-est ivoirien par exemple). Les gares et les escales, lieux de rassemblement et d'expédition des

²⁴⁶ ALMEIDA-TOPOR (d') H., CHANSON-JABEUR C., M., LAKROUM M., (eds), *Les transports en Afrique XIX^e-XX^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 1992, 365 p.

²⁴⁷ BERANGER C., *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, PRODIG SEDET, 2006, 401 p.

²⁴⁸ SIMONIS F., *Op. Cit.*, 1992, p. 113.

produits primaires, ont joué un rôle économique dans l'organisation de l'espace essentiel²⁴⁹ ».

2-c : Les premières tentatives de l'automobilisme en Afrique

Dans un article intitulé « la situation coloniale, approche théorique²⁵⁰ », Georges Balandier oppose deux civilisations « radicalement hétérogènes », d'un côté, une « civilisation à machinisme, à économie puissante, à rythme rapide et d'origine chrétienne²⁵¹ » incarnée par les nations européennes qui s'impose à « des civilisations sans machinisme, à économie 'arriérée', à rythme lent et radicalement non 'chrétiennes'²⁵² » représentées par les colonies d'Afrique, d'Asie - nous refusons en revanche de le suivre dans cet antagonisme religieux entre d'un coté de « civilisation chrétienne » et de l'autre « civilisation radicalement non chrétienne » -. Il soulève ainsi la problématique de l'introduction de l'automobile dans les colonies, dans la mesure où « l'essor de la civilisation automobile participe pleinement du processus de domination coloniale²⁵³ » et s'inscrit dans la logique traditionnelle de la pensée coloniale, selon laquelle « l'automobile et la route ont longtemps été présentées avec l'école et les hôpitaux, comme des éléments centraux de la mission civilisatrice des colonisateurs sur les colonisés²⁵⁴ ». Nous pouvons dire que c'est fort de toutes ces idéologies, que par exemple, Félix Dubois (1862-1943), qui fut sans conteste le « pionnier de l'automobilisme dans l'empire colonial français d'Afrique noire²⁵⁵ » est parti plusieurs fois en missions en Afrique²⁵⁶. Félix Dubois « a une

²⁴⁹ CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR C., « Le chemin de fer en Afrique, de l'état des lieux aux perspectives », in, CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR C. et BERANGER C. (eds), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 401 p.

²⁵⁰ BALANDIER G., « La situation coloniale, approche théorique », in, *Cahiers internationaux de Sociologie*, XI, 1951, p. 44-79.

²⁵¹ BALANDIER G., *Op. Cit.*, 1951, p. 36.

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ ABECASSIS F., *La mise en place du réseau routier marocain. Aperçu historique*. www.cjb.ma/evenements/Lettres_CJB_N9.pdf.

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 614.

²⁵⁶ Sa première mission consistait d'étudier le tracé de chemin de fer de la Mellacorée au Niger et de délimiter la frontière entre la Guinée française et la Sierra Leone ; dans la seconde mission par contre, il était chargé d'étudier les relations commerciales dans la boucle du Niger, les possibilités de mise en valeur du Soudan et les problèmes de transport. Pour plus de détails sur les différentes missions de Dubois - journaliste de

fois de plus mesuré quel fléau représente le portage : quelle contre-propagande pour la colonisation civilisatrice qu'il envisage, quel frein à une mise en valeur qui justifierait aux yeux de l'opinion les dépenses de l'expansion en Afrique²⁵⁷ ». Il décide de mettre sur pied une compagnie de transport, la *Soudauto*, un véritable défi technique d'autant plus que pratiquement à la même période, plusieurs expériences, tentatives de rejoindre des grandes villes soudanaises échouèrent. Ainsi dans le *Journal des Transports* du 2 août 1902 pouvait-on lire : «...en janvier 1899 ces deux véhicules partirent de Kayes à destination de Bamako distant de 200 kilomètres. On dut au bout de 75 kilomètres renoncer à faire continuer la route aux deux voitures par leurs propres moyens et comme, pour des motifs administratifs, il fallait arriver cependant à Bamako, on fit traîner les automobiles par des mulets²⁵⁸ ». Les deux véhicules arriveront à Bamako qu'à la mi-mars avec l'aide des populations locales. Cette initiative de Dubois ne manqua pas de susciter des échos outre Atlantique, le *New York Herald Tribune* titrait le 6 février 1900 : « *Autocar through Soudan*²⁵⁹ ». La tentative de création d'une société d'automobiles au Soudan, mérite que nous y portions une attention particulière.

Nous avons vu dans les précédentes lignes, que le portage constituait un véritable fléau ; qui était non seulement décrié par les officiers des présents sur le terrain, mais aussi coûtait cher à l'administration coloniale. Ainsi, par exemple, rien que dans le Soudan - la colonie du Mali pour être plus précis -, « 1 200 porteurs étaient utilisés en permanence sur la piste de ravitaillement : 40 hommes et 15 jours de marche pour acheminer une tonne de marchandises à Bamako ; coût : 1 000 franc-or. La 'compagnie auxiliaire des conducteurs soudanais d'artillerie' assurait les liaisons officielles avec des mulets et des voitures

formation qui fit aussi des études 1880 à 1882 à l'École Supérieure de commerce de Paris - voir, l'article suscit.

²⁵⁷ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 592.

²⁵⁸ « Les automobiles au Soudan », in, *Le Journal des Transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation*, n° 31, 25^e année, 2 août 1902, pp. 632-636.

²⁵⁹ La suite de l'article mentionnait les lignes suivantes : « *Gouverneur of Western French Africa inaugurates an Automobile Transportation Service. Ran 15 km an hour made in five days a journey that on the old way takes 14 days* » (En automobile à travers le Soudan! Le gouverneur de l'Afrique occidentale française inaugure un service de transports automobiles. A la vitesse de 15 kilomètres à l'heure, il a effectué en 5 jours un voyage qui en prend 14 par le moyen habituel).

Lefebvre- dont la charge utile était de 300 kilogrammes²⁶⁰ ». Dans un de ces rapports qui date de juin 1899 au ministre, le colonel de Trentinian, lieutenant-gouverneur en résidence à Kayes, fait état des chiffres suivants concernant la piste de ravitaillement Bamako-kayes : « pour une capacité maximale de 144 tonnes par mois, elle (la piste) avait un effectif permanent de 16 officiers, 37 gradés européens, 120 gradés et soldats indigènes, 750 auxiliaires, 800 mulets, 800 voitures Lefebvre, 50 chevaux, et on l'a vu réquisitionner jusqu'à 2000 porteurs²⁶¹ ». Tout ce trafic représenterait « un joli denier » d'autant plus que l'État devait assurer le ravitaillement et l'entretien de plus de trente postes - rien qu'au Soudan -. Il fallait assurer en outre les missions de relève, mais aussi les différentes expéditions et missions dans la boucle du Niger, « on peut estimer à 1 500 tonnes au bas mots les marchandises et matériaux divers qui suivent la ligne de ce chef-lieu et auxquelles il convient d'ajouter au moins 1 800 voyageurs, dont 300 blancs et 1 500 indigènes²⁶² ». Ayant visité le premier Salon de l'automobile dans le Jardins des Tuileries à Paris en 1898, Dubois, imagina à la vue du camion à essence fabriqué par De Dietrich, un substitut potentiel des porteurs au Soudan : « Il proposa à Trentinian, alors dans la capitale, de créer un service régulier qui prendrait voyageurs et marchandises au terminus provisoire du chemin de fer- alors à Dioubeba, à 160 kilomètres de Kayes- et les conduirait à Bamako, par 350 kilomètres de route spécialement aménagée. A mesure que les travaux ferroviaires avanceraient, on ouvrirait des lignes automobiles en aval de Bamako, vers Ségou et Tomboutou²⁶³ ». Une idée qui est favorablement recueillie par le Colonel Trentinian qui écrivit à ce propos au Gouverneur général Roume : « Je me fis un devoir de l'aider d'une façon bien simple et bien naturelle en lui promettant de lui donner le transport du personnel et du matériel militaires le jour où il aurait réussi à réaliser un service régulier de transport par automobiles. L'allègement considérable des charges que notre service de ravitaillement imposait aux populations, l'emploi de transports mécaniques dans un pays où tous les

²⁶⁰ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 594.

²⁶¹ *Rapport de Trentinian au ministre des colonies*, juin 1899, Archives départementales des Deux-Sèvres, Fonds de Puyraveau.

²⁶² « Les automobiles... », *Op. Cit.*, 1902, p. 17.

²⁶³ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 594.

transports se faisaient presque uniquement à dos d'hommes, c'était là deux motifs bien suffisants pour me faire souhaiter le succès de M. Dubois²⁶⁴ ». Fort du soutien de cet officier et de certains hauts cadres de l'Administration française - dont Binger, Directeur d'Afrique au Ministère des Colonies - ; Dubois, commença par fonder « une Société générale d'études pour le transport par automobiles, Félix Dubois et Cie²⁶⁵ ». L'objectif était de mettre au point un matériel adapté, car comme nous le verrons, si la partie administrative du projet est gagnée, il reste celle technique qui sera plus complexe et décisive quant à la réussite de ce projet. Ainsi, comme le prévoit l'article 6 du traité qui sera signé en juin 1898 entre le Ministre des colonies Albert Decrais et Félix Dubois, les essais se feront en France, « sur une route pavée raboteuse dont le profil présentera des rampes de 90 millimètres et une élévation moyenne de 25 mètres par kilomètres, déduction faite des parties en pente ». Le deuxième « Concours international des automobiles à poids lourd » organisé à Versailles le 12 octobre 1898, donnera l'occasion à Félix Dubois de présenter ses véhicules au grand public, « il s'agit d'un camion et d'une voiture légère (break) De Dietrich, améliorés sur les conseils de Léon Bollée. Ils sont présentés par les constructeurs, le baron De Dietrich et M. de Turckheim, au ministre des colonies en personne, M. Trouillot, escorté de Binger, Liotard, Roume, Lamothe, Mouttet et de nombreux officiers coloniaux²⁶⁶ ». En effet, les textes du traité sont particulièrement stricts quant aux dispositions techniques des voitures qui devaient assurer le transport des hommes et des marchandises au Soudan. Celles-ci, ne devaient pas peser plus de 4 tonnes dont 2 tonnes par essieu au maximum, tandis que la largeur des jantes ne devait pas dépasser 8 centimètres. Sur le plan technique, « les camions du Soudan » avaient les caractéristiques suivantes²⁶⁷ : charge utile 1 000 kilogrammes, ou 12 voyageurs, vitesse normale 16 km/h, sur forte rampe : 4 km/h, autonomie : 75 km, puissance : 9 CV au frein, avec « un moteur

²⁶⁴ *Lettre du Colonel Trentinian au Gouverneur général Roume*, 1^{er} octobre 1907, Archives Nationales du Sénégal, N 29, pièce 40.

²⁶⁵ La société avait un capital de 200 000 francs, majoritairement fournis par des journalistes, des directeurs d'organes tels que : Perivier, Directeur du Figaro, L. Marc, Directeur de L'Illustration, H. Poidatz, Directeur du Matin. Dubois a tout simplement bénéficié de l'appui, de la confiance de ses collègues.

²⁶⁶ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 595.

²⁶⁷ Détails techniques fournis dans *L'Avenir de l'automobile* de décembre 1899.

fonctionnant - au Soudan ! - à température constante, l'eau du réservoir restant froide, et un mécanisme enfermé dans un carter clos fixé par quelques boulons aux châssis qui sert de bâti²⁶⁸ », malgré cette apparente robustesse des « camions du Soudan » dont les journaux de l'époque n'ont pas fini de tarir d'éloges, « le service des automobiles doit avoir lieu au Soudan exclusivement dans la saison sèche, heureusement, car pendant l'hivernage, une voiture de trois tonnes ne ferait pas 50 mètres sans s'enliser jusqu'aux moyeux²⁶⁹ ». Au-delà de tous ces aspects techniques qui semblent convaincre une partie de l'élite administrative coloniale française, se pose le véritable problème, celui des routes, souvent présentées de la manière suivante : « tous ceux qui sont allés au Soudan savent que quatre mois d'hivernage font disparaître absolument les vestiges de pistes sous une végétation invraisemblablement puissante. Il faudra pourtant débroussailler avant le passage de l'automobile²⁷⁰ ». Nous le verrons plus loin, l'absence de route praticable fut l'arme des détracteurs de ce projet, qui préférèrent au lieu que l'Administration coloniale investisse

dans la construction et la réfection de routes, continuer plutôt la construction des voies ferrées, l'outil de pénétration. Les essais sur le terrain se dérouleront en fin janvier 1899, et « le rapport de Palâtre (16 mars 1899) conclura la nécessité de renforcer le véhicule :



Figure 13 : Débarquement d'un véhicule en caisse, Kayes 1899 (Sources Saint-Martin 1973)

²⁶⁸ *L'Avenir de l'automobile*, décembre 1899.

²⁶⁹ « *Les automobiles au Soudan* », *Op. Cit.*, 1902, p. 634.

²⁷⁰ *Ibid.*

roues trop petites, essieux et ressorts à réviser, usure des pignons dentés ; les cylindres chauffent et s'érodent par la poussière pénétrant dans un moteur peu protégé. Le bâti résiste mal aux cahots, les sièges sont inconfortables... Tous défauts auxquels Dubois va demander aux constructeurs et à Léon Bollée de remédier²⁷¹ ».



Figure 14 : Les premiers passagers, Badumvbé, 1900 (Sources : Saint-Martin 1973)



Figure 15 : Le premier atelier de montage automobile en AOF, Kayes, 1899 (Sources Saint-Martin)

²⁷¹ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 598.



Figure 16 : Le Gouverneur Chaudié dans le break De Dietrich pavoisé (Sources : Saint-Martin 1973)

Le point le plus saillant évoqué par ce rapport de Palâtre, reste la médiocrité de « la piste de ravitaillement ne convient guère. Il faut vraiment une bande de roulement, et de sérieux travaux²⁷² », nous nous dirigeons vers les premières routes modernes au Soudan. Les dispositions du traité²⁷³ prévoyaient *grosso modo* une mise en service provisoire de 42 voitures pour le 15 novembre 1899. Le nombre devrait ensuite évoluer à 85 voitures au 1^{er} mars 1900, une desserte bimensuelle à partir du terminus de chemin de fer de Bamako, un trajet quotidien de 60 kilomètres minimum, le quart du tonnage et des places seront réservés au public, pour lequel les tarifs seront plus élevés d'un tiers environ que pour l'administration. Le service postal est réservé aux automobiles, à cet effet, la colonie versera un forfait de 30 000 francs par an et procurera une escorte pour les envois de fonds. C'est l'article 32 du traité qui paraît important dans la mesure où il stipule que : « les

²⁷² *Rapport de Palâtre du 16 mars 1899 au Lieutenant-Gouverneur Trentinian*, Archives départementales Deux-Sèvres.

²⁷³ Il est signé le 28 juin 1899 par Félix Dubois, Jolly Binger et l'inspecteur général des Travaux publics des colonies Bricka, il a été validé par le ministre des colonies Decrais en juillet de la même année.

travaux d'amélioration de la route une fois exécutés, l'entrepreneur utilisera cette route dans l'état où elle se trouvera au 15 novembre 1899, et assurera l'entretien de la chaussée ; ponts, bacs et rampes d'accès restent à la charge de la colonie...les travaux sont terminés de Kati à Kita et la compagnie va commencer son service²⁷⁴ ». Estimant les dépenses liées à ce projet excessives pour l'État - tout comme l'étaient d'ailleurs les gains car d'après les calculs, les recettes de la première année seraient estimées à 1 750 000 francs contre 900 000 francs de frais généraux concentrés aux mains d'une société privée - , les détracteurs du projet, privilégient la construction de chemins de fer et procédèrent aussitôt à une comparaison entre le projet automobile et la poursuite/construction de voie ferrée : «...une comparaison s'impose, celle avec le 'grand frère' chemin de fer. Trois cents kilomètres de chemins de fer à soixante mille francs le kilomètre, cela fait dix-huit millions. L'intérêt à 5% de dix-huit millions, cela fait une annuité de 900 000 francs. Sous une autre forme, un trafic et des garanties représentant 1 800 000 francs ne sont-ils pas largement suffisants pour rémunérer un chemin de fer de trois cents kilomètres ? Nous estimons que si. Par conséquent pour le même prix l'État pouvait avoir sa ligne de pénétration entièrement construite et il économisait, en outre, les dépenses assez considérables qu'il fait chaque année pour pousser à l'avancement, *cahin caha*, la voie actuelle vers Kita. Il pouvait avoir chemin de fer complet au lieu de 42 automobiles, tout en dépensant moins d'argent²⁷⁵ ». Malgré la ténacité de Dubois - pour prouver l'efficacité de son projet, il transporta le Gouverneur général Chaudié et sa suite de Kati à Kita en seulement 2 jours dans un break De Dietrich pavoisé - le projet de la *Soudauto* échoua face aux multiples agissements de ses détracteurs, notamment dans la presse, actionnée selon Dubois par des officiers de l'administration coloniale²⁷⁶. Un concours d'événements défavorables dont : la dislocation du Soudan en 1899, le retard dans l'acheminement des véhicules destinés au projet, l'état des routes surtout qui ne favorisait pas la régularité du service a causé la

²⁷⁴ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 601. L'auteur a eu accès aux archives personnelles du fondateur de société, Félix Dubois, ainsi que celles familiales du Général Trentinian, raison pour laquelle, il donne des informations détaillées sur certaines questions.

²⁷⁵ « *Les automobiles au Soudan* », *Op. Cit.*, 1902, p. 636.

²⁷⁶ Un journal satirique parlera d'*automaboulisme* (cité par Dubois, carnets personnels)

déchéance du projet de Dubois. A sa faillite, la *Soudauto*, disposait d'un parc automobile de 55 véhicules - sur les 85 fixés par le traité -, le parc était composé de : 35 camions, 16 break pour voyageurs, 1 omnibus, 1 fourgon et 2 quadricycles Peugeot²⁷⁷.

Nous voyons qu'à travers ce projet d'automobile initié au Soudan par Dubois, que les décisions, les volontés d'aménagements du territoire - dans le cadre du Soudan par exemple, le projet *Soudauto*, impliquait la construction et l'entretien de routes, qui partiraient des terminus ferroviaires vers les grandes villes où le rail n'était pas encore arrivé, ou bien d'autres villes où se développaient des activités économiques et/ou administratives importantes - sont inextricablement liées aux politiques de gouvernance, qui d'ailleurs justifieraient les premières.

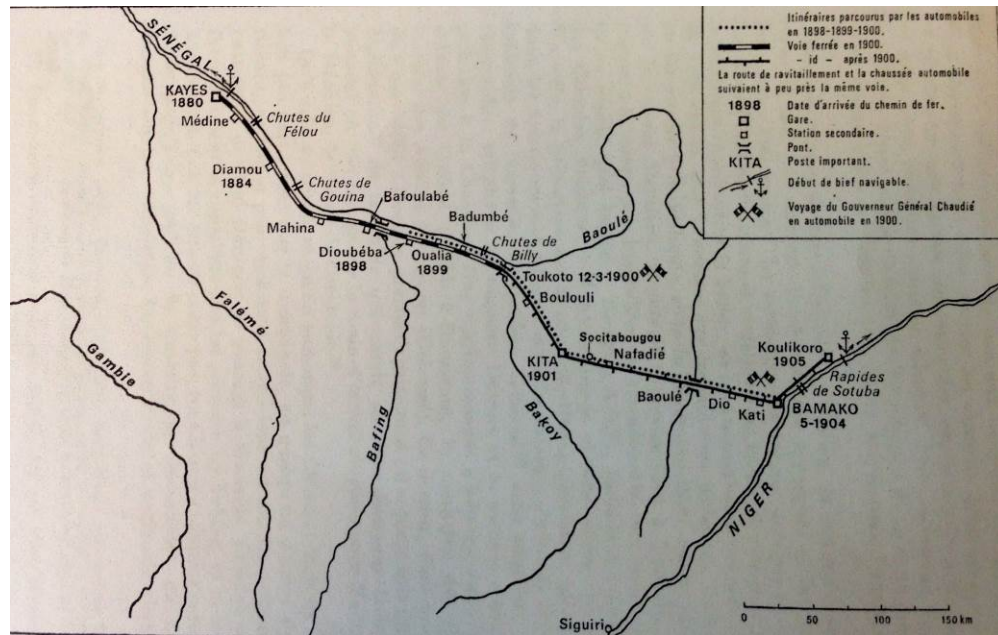


Figure 17 : Circuits prévu par la compagnie Soudauto de Dubois (Sources : Saint-Martin 1973)

²⁷⁷ SAINT-MARTIN Y.-J., *Op. Cit.*, 1973, p. 602.

Ainsi la construction des routes et surtout son entretien, qui occasionnerait de surcroît des dépenses, n'était pas une priorité pour l'administration coloniale, car celle-ci, est considérée comme moins efficace en termes de pénétration, de domination politique et d'exploitation économique comparée à son « grand frère » le rail qui a fait et continuait aux yeux de la majorité de l'élite coloniale ses preuves. Recadrant « la mise en place du réseau routier marocain²⁷⁸ », Frédéric Abécassis 'démodalise' l'histoire de la route - qui pour nous s'inscrit bien sûr dans le cadre plus globale de l'histoire de la mobilité, des circulations -²⁷⁹ et touche par la même occasion la problématique soulevée quelques lignes plus haut. Il s'agit pour lui de l'envisager comme « une histoire des décisions d'aménagement, il tente d'en restituer les logiques et de montrer le lien entre aménagement de l'espace et mode de gouvernance, entendus comme autant de formes et de pratiques de légitimation de la domination²⁸⁰ ».

2-d - Mise en place d'un réseau routier en Afrique : volonté politique ou continuité logique ?

« En premier lieu, la 'guerre' des modes de transport n'aura pas lieu. Ou plutôt elle est gagnée d'avance par la route » Stefano Chmielewski²⁸¹

Il ne s'agit pas encore une fois de plus, à travers cette citation de Stéphane Chmielewski de faire l'apologie de la route au détriment des autres moyens de transport comme certains auteurs et chercheurs l'évoquent fréquemment quant à l'histoire des transports en Afrique. Dans cette logique, l'auteur poursuit : « il y aurait meilleur compte à

²⁷⁸ ABECASSIS F., *Op. Cit.*, 2009, p. 2.

²⁷⁹ L'auteur considère que l'histoire de la route, ne devrait pas se résumer tout simplement aux termes ou groupe de mots suivants : irrigation de l'espace, fluidité du trafic, grandes artères ou à l'inverse congestion du trafic, points noirs ou conduite anarchique, qui réduiraient la route en un simple objet naturel, un support de communications.

²⁸⁰ ABECASSIS F., *Op. Cit.*, 2009, p. 1.

²⁸¹ CHMIELEWSKI S., « Préface », in, FLONNEAU M., PASSALACQUA A. (dir), *Utilités de l'utilitaire*, Paris, Descartes & Cie, 2010, pp. 174 p.

mobiliser les énergies et les moyens pour favoriser une comodalité efficace axée sur le développement optimal de chaque mode sur les distances et des applications pertinentes²⁸² ». C'est dire que la problématique de la concurrence rail/route a soulevé partout des questions - même si c'est à des époques et des contextes socioéconomiques différents pour ce qui est par exemple, des continents africain et européen - de concurrence entre les deux modes de transport.

En Afrique Occidentale, les transports ont joué un rôle majeur dans les économies de traite : de l'arachide au Sénégal, en passant par la banane et l'huile de palme de la Guinée, et le café, le cacao de la Côte d'Ivoire. Dans son article consacré au couple économie arachidière et transport au Sénégal, Bernard Moitt²⁸³ écrit ce qui suit: « *it shows that from around the mid-nineteenth century, when commercial activity revolving around peanuts began to accelerate, transport played a crucial role in the development of the Senegalese economy. By the 1880s, the Dakar-Saint-Louis railway pushed early forms of transport such as head-loading, canoe transport and animal transport into the background. The construction of Thiès-Kayes railway had similar effect. Together, the railways served to increase production dramatically. But their role also declined with the coming of truck transport from the 1920s. In spite of these changes, however, animal transport remained resilient and was used down to the 1940s* » (Cf. traduction²⁸⁴). Nous ne reviendrons pas sur la question des modes de transport « primitifs » à savoir le portage, le transport animalier, le transport fluvial pour le moment - car ces modes de transports sont toujours d'actualité dans de nombreux pays africains - nous nous focaliserons plutôt sur le transport routier, qui comme le mentionne Bernard Moitt dans son article a fini par supplanter tous les autres modes de transports bien qu'il soit le dernier chronologiquement parlant. En outre, sachant

²⁸² CHMIELEWSKI S., *Op. Cit.*, 2010, p. 18.

²⁸³ MOITT B., *Op. Cit.*, 2001, pp. 241-267.

²⁸⁴ Il démontre que, vers le milieu du XIX^e siècle, lorsque le commerce de l'arachide commença à prendre son essor, les transports jouèrent un rôle crucial dans le développement économique du Sénégal. Dans les années 1880, le chemin de fer Dakar-Saint-Louis a supplanté les formes antérieures de transport : le portage, barques et animaux. La voie ferrée Thiès-Kayes eut un effet similaire. Le chemin de fer contribua beaucoup à augmenter la production arachidière, mais son rôle déclina avec l'avènement du transport automobile routier dans les années 1920. Toutefois, le transport animalier demeura jusque dans les années 1940.

que plus on s'acheminait vers les cycles d'indépendances dans les colonies, plus les situations politiques et socioéconomiques des différentes entités de l'Afrique Occidentale française par exemple devinrent complexes, et les décisions de la métropole en terme de politique d'aménagement territorial, d'infrastructures s'adaptèrent d'une entité à une autre. Pour le Sénégal par exemple, le rapport d'une mission du Laboratoire de l'Institut de géographie de l'Université de Strasbourg mentionnait que « le problème du Sénégal, c'est le problème de l'arachide, le problème des transports au Sénégal c'est aussi le problème de l'arachide²⁸⁵ ». C'est dire que le Sénégal n'avait pratiquement pas les mêmes préoccupations en termes d'infrastructures²⁸⁶ routières particulièrement que le Mali ou la Côte d'Ivoire. Nous nous focaliserons plus particulièrement sur le Sénégal, qui est l'objet de notre étude tout en ne manquant pas d'aborder les questions d'infrastructures routières notamment dans les autres pays de la sous-région, ou de l'Afrique.

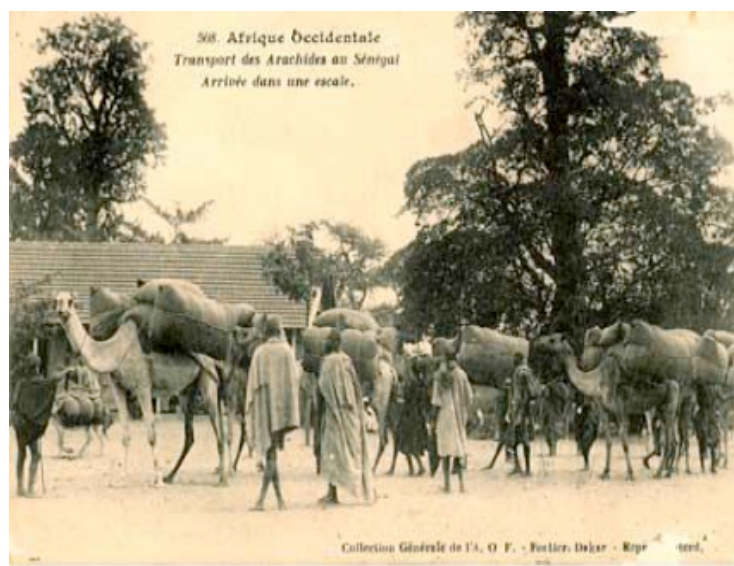


Figure 18 : Transport animalier de graines d'arachides (Sources : ANS)

²⁸⁵ *Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal* 133 p., Mission du Laboratoire de l'Institut de Géographie de l'Université de Strasbourg, 10 juin-20 août 1954. Archives d'Outre-Mer Aix-en-Provence, T-P III 54.

²⁸⁶ Selon le rapport, « il ressort de l'étude de l'économie sénégalaise que la structure des trafics est simple. D'une part un trafic « descente » vers les huileries et les ports d'exportation, c'est-à-dire surtout vers Dakar et Kaolack, les produits autres que l'arachide comptant peu. D'autre part un trafic « montée » consistant presque exclusivement dans la redistribution des marchandises importées », in, *Rapport de l'étude...*, *Op. Cit.*, 1954, p. 33.



Figure 19 : Transport maritime de graines d'arachide (Sources : ANS)

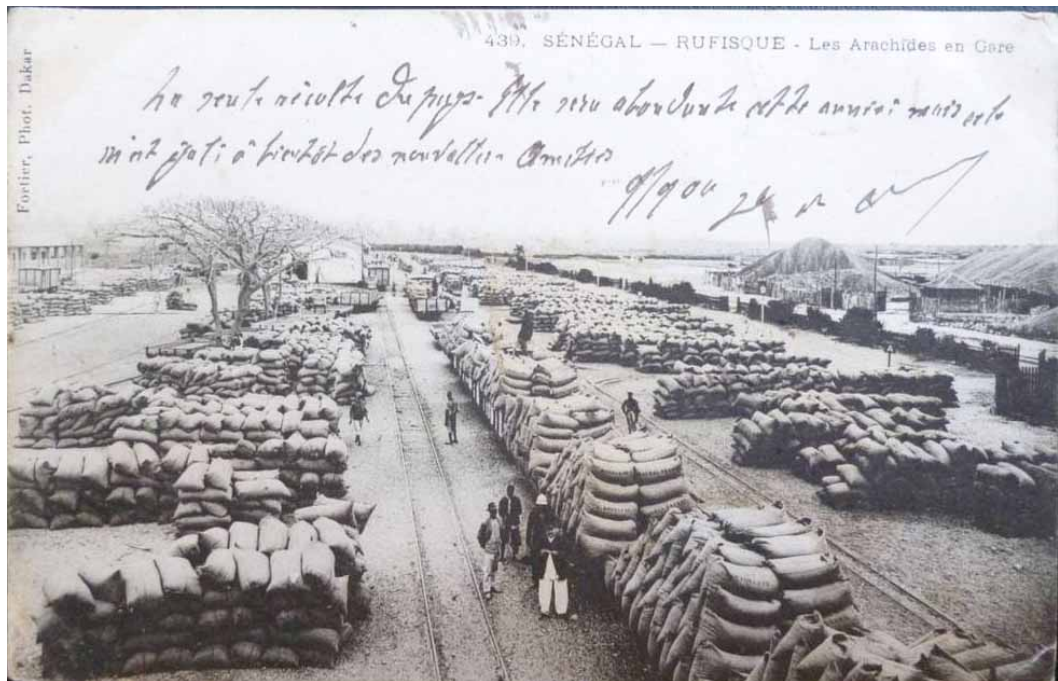


Figure 20 : Transport ferroviaire de graines d'arachide (Sources : ANS)

Ces trois images permettent de mettre en exergue les différents moyens de transports qui dominaient au Sénégal notamment dans le cadre de l'économie arachidière, laquelle rappelons-le est particulièrement liée à l'évolution des transports au Sénégal. Au début du XX^e siècle, les transports par voie terrestre sont très précaires, il ne s'agissait pas de routes mais plutôt de pistes - qui « sans cesse détériorées par les intempéries, pendant l'hivernage, détrempées, elles sont souvent impraticables. De plus, la couche de terre battue et séchée qui les recouvre se transforme rapidement en sable lors des passages fréquents des caravanes, ce qui rend l'utilisation des moyens de transport à roues très difficile et même dangereuse sans compter que le matériel souffre énormément. On a bien tenté d'employer des charrettes attelées dont les roues sont munies de jantes larges pour éviter qu'elles ne s'enfoncent ; ceci a le désavantage d'augmenter l'effort de traction des animaux qui sont vite exténués. Cet état est dû à la nature même des sols du Sénégal : terre sablonneuse et les pierres font défaut » - souligne Laurence Marfaing²⁸⁷. Les changements majeurs s'opérèrent dans les années 1920, avec l'introduction du camion, il fallait désormais améliorer l'état des routes, voire, en construire de nouvelles et plus performantes, d'autant plus que le nombre de camions et de véhicules importés au Sénégal en particulier ne cessait d'augmenter. Le tableau suivant donne un aperçu du nombre de camions et de voitures importés au Sénégal de 1925 à 1930 :

Année	Nombre de camions	Nombre de voitures	Total de véhicules importés
1925	Pas de données	Pas de données	935
1926	Pas de données	Pas de données	1538
1927	801	310	1111
1928	1090	744	1834
1929	749	332	1081
1930	1363	537	1936

Tableau 3 : Nombre de voitures et de camions au Sénégal de 1925-1930 (Sources : S. NDIAYE, 1978)

²⁸⁷ MARFAING M., *Op. Cit.*, 1991, 313 p.

Selon Bernard Moitt, c'est seulement quand les États-Unis ont commencé à produire des camions moins chers dans les années 1925, que le Sénégal a commencé à importer ceux-ci en grande quantité²⁸⁸. Les importations de véhicules utilitaires, dépassent largement celles des voitures ; la principale raison qui explique cette ruée sur les camions serait le plein essor de l'économie arachidière. Avant de rentrer dans plus de détails, voici un document qui fait un état des lieux des infrastructures routières ainsi que les différentes catégories de voitures en circulation en Afrique Occidentale Française en 1939.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE -

Pistes.....	27.000 km	
Routes terrassées.....	56.700 "	
" empierrées ou latéritiques.....	17.000 "	
" asphaltées.....	300 "	101.000 km
Sur ce total 13.831 km sont des routes définitives, autres routes en construction ; savoir :		
Sénégal et Dakar.....	125 km	
Guinée.....	3.066 "	
Côte d'Ivoire.....	5.740 "	
Dahomey.....	800 "	
Mauritanie.....	800 "	
Soudan français.....	3.000 "	
Niger.....	300 "	13.831 km

Par ailleurs, les routes automobilisables
toute l'année représentent une longueur de 27.000 km
savoir :

Sénégal	3.500 km	
Mauritanie.....	2.000 "	
Soudan	3.500 "	
Guinée.....	3.500 "	
Côte d'Ivoire.....	10.000 "	
Dahomey.....	2.000 "	
Niger.....	2.500 "	27.000 km

+
+
+

Circulation automobile -

En 1938 le nombre des véhicules automobiles en circulation s'élevait à 16.743 dont :

- 6.333 voitures de tourisme
- 10.134 camions et camionnettes
- 256 cars et tracteurs.

Figure 21 : Présentation des données sur les infrastructures routières en AOF en 1932 (Sources : ANOM)

²⁸⁸ MOITT B., *Op. Cit.*, 2001, p. 260.

Dans une circulaire du 31 mars 1954²⁸⁹, le Ministre de la France d'Outre-Mer demandait aux différents chefs de territoires de lui adresser un « rapport annuel sur la consistance, l'entretien et l'utilisation du réseau routier » dans les colonies. Ainsi, le document ci-dessus en est un extrait. Il apparaît à travers ce dernier que l'importation massive de camions et de camionnettes, n'est pas uniquement un fait isolé dans la colonie du Sénégal, mais de l'A.O.F, d'autant plus que l'importation des voitures utilitaires double pratiquement celle des autres types de véhicules, sur un total de 16 723 véhicules importés, les 10 134 sont des véhicules utilitaires. Il en est de même au Cameroun pendant la même année : camions et camionnettes : 2 022, voitures de tourisme : 871, tracteurs : 46, remorques : 37, au même moment, voici quelques chiffres des exportations au Madagascar : automobiles : 9 500, camions : 170, motocyclettes : 400²⁹⁰.

La facilité du camion à emprunter les routes malgré leur mauvais état, mais aussi sa capacité à transporter des produits rapidement dans un faible rayon lui a facilement valu son triomphe dans ces économies de traite. À cet effet, une enquête de *Marchés coloniaux du Monde*²⁹¹ reconnaît en partie « leur utilité (les camions) particulièrement pour les transports à courtes distances : ramassage des produits de traite... par ailleurs, l'expérience prouve sans aucun démenti possible, aussi bien en Afrique qu'en métropole, qu'un camion moyen porteur n'est rentable que sur un parcours maximum de 250 km environ aller-retour ». Ainsi, le camion répondait parfaitement aux besoins d'une économie de traite dans les colonies de l'A.O.F et de l'A.E.F pour parler des cas africains. Nous l'avons vu, là où celle-ci n'était pas dominante comme c'est le cas à Madagascar, l'importation des voitures utilitaires a été très faible comparée à celle des automobiles. En Côte d'Ivoire, le camion va permettre de transporter ainsi le café, le cacao et la banane, des produits périssables des lieux de récoltes vers les centres d'échanges. Il en est de même au Sénégal où la traite de

²⁸⁹ *Circulaire 2063/TP/I du 23 mars 1954*, Archive d'Outre-Mer d'Aix-en-Provence, Fonds de l'Inspection Générale des travaux publics (XIX^e siècle/1965), Dossier Afrique Occidentale Française/Sénégal.

²⁹⁰ *Inspection Générale des Travaux publics des colonies, note à Monsieur le Chef de Service des statistiques, mai 1954*, Archive d'Outre-Mer d'Aix-en-Provence, Fonds de l'Inspection Générale des travaux publics (XIX^e siècle/1965), Dossier Afrique Occidentale Française/Dossiers communs.

²⁹¹ « L'automobile dans les territoires d'Outre-Mer. Le projet de réglementation des transports en AOF, une enquête *Marchés coloniaux du Monde* », in, *Marchés coloniaux du Monde* n° 565, 12^{ème} année, 8 septembre 1956, pp. 23-25.

l'arachide nécessitait aussi un acheminement vers les zones d'échanges. Ce transport était jadis assuré par différents moyens qui vont du portage à dos d'homme, le transport animalier ou piroguier, au transport fluvial à l'aide de chalands, d'où les frais particulièrement coûteux, le chemin de fer, n'assurait que les transports sur de longues distances. Cette situation favorisait donc l'émergence et surtout l'affirmation du camion comme dans cette économie de traite, ce qui n'est pas d'ailleurs une exception africaine ; d'autant plus que souligne Mathieu Flonneau, « à chaque fois que cela s'avérait possible, tant dans les grandes métropoles que dans les campagnes, le mode de transport automobile s'impose, se substituant aux transports hippomobiles notamment²⁹² ». Si nous nous fions au rapport de la mission du Laboratoire de l'Institut de Géographie de l'Université de Strasbourg de 1954, seuls les ports dont celui de Dakar en premier et ensuite celui de Kaolack - qui ne fait que 17% des exportations et 0% des importations - ont joué un rôle majeur dans le commerce extérieur. Leur primauté sur le rail et la route est d'ailleurs incontestable à la vue des chiffres d'exportation - qui par ailleurs sont largement dominés par l'arachide et ses produits dérivés : par exemple sur les 504 000 tonnes de produits exportés en 1953, l'arachides et ses dérivés (tourteaux, huiles d'arachide) représentent 396 000 tonnes, ensuite viennent les phosphates avec 96 000 tonnes²⁹³, tandis que les carburants dominent les importations avec 168 000 tonnes et ensuite les produits végétaux, les matériaux de construction...

Cependant, là où le rail et la route entrent vraiment en jeu, c'est dans le commerce intérieur que le rapport schématise de la façon suivante : « il peut être défini tout entier par la 'traite' et ses activités complémentaires. C'est-à-dire qu'il s'agit d'un commerce caractérisé par la prédominance de deux trafics, que nous appellerons 'montée' et 'descente', et par la faiblesse des échanges interrégionaux²⁹⁴ ». Derrière ces mots qui symbolisent en quelque sorte un système « d'échanges pendulaires » - le trafic de

²⁹² FLONNEAU M., « Mondes originels, mondes essentiels, mondes parallèles, image des transports utilitaires et routiers, fin XIX^e - début XXI^e siècle », in, FLONNEAU M., PASSALACQUA A. (dir), *Utilités de l'utilitaire*, Paris, Descartes & Cie, 2010, 174 p.

²⁹³ Données tirées du *Rapport de l'étude ...*, *Op. Cit.*, 1954, p. 28.

²⁹⁴ *Rapport de l'étude ...*, *Op. Cit.*, 1954, p. 30.

‘descente’ est dominé par les produits arachidières en direction des huileries et des principaux ports d’exportation que sont Dakar et Kaolack ; tandis que le trafic ‘montée’ consiste tout simplement en la redistribution des marchandises importées vers l’intérieur du pays -, se cache une féroce concurrence entre les différents acteurs qui sont impliqués dans cette économie de traite. Situation bien mise en évidence par le rapport suscité : «...la nécessité pour les exportateurs et pour les huiliers de se procurer rapidement au début de l’année une masse considérable d’arachide entraine l’obligation de transports massifs dans une période relativement brève et dans une direction presque unique. La traite, qui consiste en fait dans la course à l’approvisionnement au meilleur prix pour la meilleure qualité possible, étant surtout réglée par les mécanismes propres de la concurrence privée, implique donc une grosse concentration des moyens de transports ». Le chemin de fer ainsi que le transport animalier et le portage²⁹⁵, ne pouvant pas absorber tout ce trafic, le camion va petit-à-petit s’imposer dans ce paysage de traite arachidière. Le nombre de transporteurs professionnels va augmenter très rapidement, entrainant une véritable concurrence entre les différents transporteurs. Il fallait aller chercher de l’arachide le plus loin et le plus vite possible avec la charge la plus lourde possible. Quoiqu’il en soit, l’introduction du camion dans les années 1925-1930 dans l’économie arachidière va propulser les exportations d’arachides - tout comme d’ailleurs la construction des chemins de fer d’abord Saint-Louis en 1885 puis Thiès-Kayes en 1923 l’avait occasionné quelques années plutôt -. Le tableau suivant permet d’observer l’évolution des exportations d’arachides entre 1840 et 1940.

²⁹⁵ Avant la mise en place du système de transport ferroviaire, le transport des arachides se faisait par voie fluviale et maritime mais aussi à dos d’ânes, de chameaux, de cheval, de bœuf et même d’hommes. Laurence Marfaing souligne à ce propos : « le choix de l’animal est délicat : si le chameau est capable de porter des charges de 300 à 350 kg jusqu’à 500 kg, il est sensible et sujet   la maladie, les ânes les plus résistants, ne supportent pas de charges de plus 100 à 130 kg et si les mules, tout aussi résistantes peuvent porter une charge plus importantes, elles coûtent cher. Les bœufs portent parfois des charges qui atteignent 300 kg. Le cheval est peu employé », MARFAING L., *Op. Cit.*, 1991, p. 32.

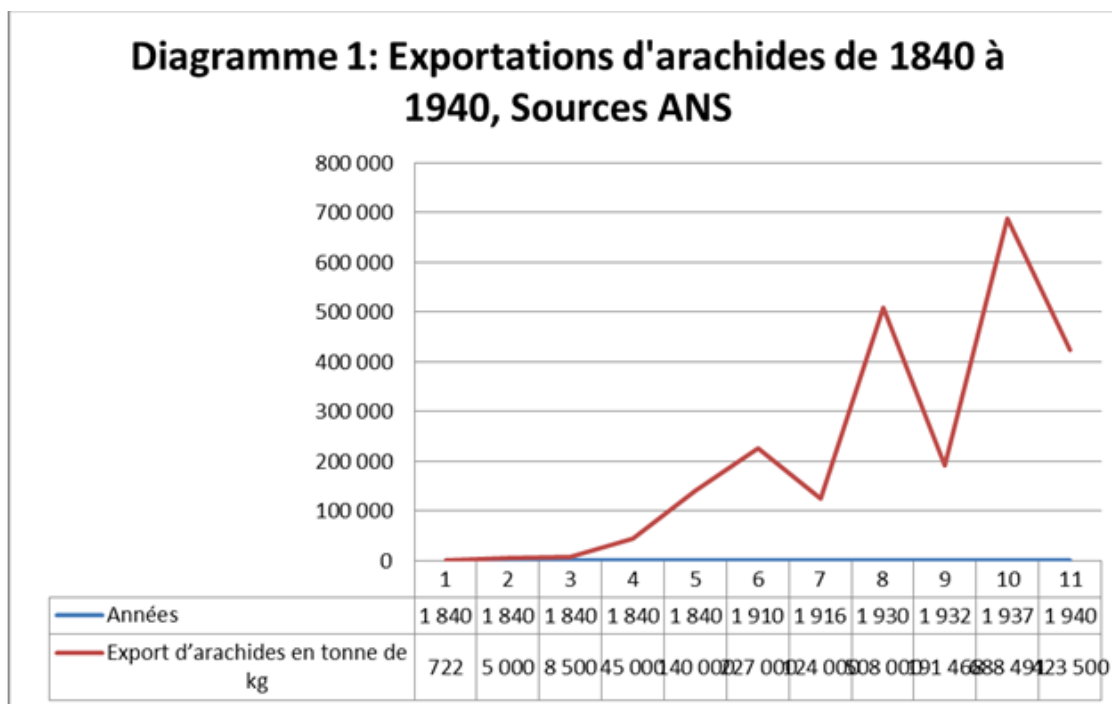


Tableau 4 : Exportation des graines d'arachide au Sénégal 1840-1940 (Sources : A. Kantoussan d'après ANS)

Le réseau ferroviaire ayant joué un rôle très important dans la déconcentration des zones de cultures, notamment avec l'ouverture de la ligne Thiès-Kayes, les cultures arachidières vont s'étendre jusqu'à Tambacounda.

2-e : Rail, route : une bataille de mobilités qui n'aura pas lieu.

Après leur *Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal*, Jean Tricart et Bernard Kayser ont tenté en outre de démontrer dans un article intitulé « Rail et route au Sénégal²⁹⁶ », que les principaux problèmes de transport du Sénégal notamment dans le cadre de l'économie arachidière viendraient du manque de coordination entre le rail et la route. Ils suggèrent ainsi que : « le Sénégal aurait intérêt à la mise en coordination qui pourrait être fructueuse. Mais les considérations politiques, les intérêts privés, les attitudes

²⁹⁶ KAYSER B., TRICARD J., *Op. Cit.*, 1957.

psychologiques et sociales tendent en général à entraver jusqu'à la conception même d'une telle coordination²⁹⁷ ». L'introduction du camion dans les économies de traite de manière générale, l'économie arachidière au Sénégal, celle du café, du cacao et de la banane en Côte d'Ivoire - pour ne citer que ces deux exemples -, a soulevé des antagonismes qui à l'époque où le rail était le principal moyen transport ne se posaient pas. Nous avons vu comment le projet d'introduction de l'automobile au Soudan par Félix Dubois a échoué face aux inconditionnels du rail. D'ailleurs, lors de la conférence de Maurice Giraud sur « la politique routière de l'A.O.F et ses conséquences économiques²⁹⁸ », le Gouverneur Xavier Torrè, Secrétaire général de l'A.O.F, n'a pas manqué de soulever les difficultés posées par les farouches opposants des projets routiers en A.O.F : « ceux qui ont suivi ici l'évolution du programme routier, se souviennent certainement de l'attaque massive lancée contre l'idée même de la route... Il y eut quelques jugements lapidaires, 'les routes en or' 'les routes plus larges que longues'... On exige parfois des réussites plus immédiates qu'ailleurs où l'on a été formé à la longue discipline des siècles et la critique est vive dès que l'on croit avoir saisi une défaillance de conception ou de réalisation²⁹⁹ ». Ainsi, la compréhension du manque de coordination - nous préférons ce vocable à celui de concurrence - entre le « grand frère »/le rail et le « petit frère »/la route, nécessite l'identification et la différenciation de plusieurs facteurs qui entrent en jeu. Celle-ci, passe par la compréhension de la politique d'infrastructures de la métropole en A.O.F, les rôles et les implications de chaque mode de transports dans l'économie locale mais aussi celle de la métropole etc.

²⁹⁷ KAYSER B., TRICARD J., *Op. Cit.*, 1957, p. 350.

²⁹⁸ Il s'agit d'une conférence des entrepreneurs tenue à Dakar du 26 au 30 novembre 1956, sur les : « Routes en A.O.F, L'effort fait par la France de 1947 à 1956 pour la modernisation et l'extension du réseau routier de l'A.O.F », Actes de la conférence sur les Routes en A.O.F, in, *Travaux*, n° 270, avril 1957, pp. 7-9.

²⁹⁹ Gouverneur X. Torrès Secrétaire général de l'A.O.F, discours de présentation de la conférence de M. Giraud, « La politique routière de l'A.O.F et ses conséquences économiques », Actes de la conférence sur les Routes en A.O.F, in, *Travaux*, n° 270, avril 1957, pp. 5-18.

En s'interrogeant sur la politique d'infrastructures en A.O.F, Ghislaine Mathy³⁰⁰, écrit que « du début du XX^e siècle jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, l'empire doit être le fournisseur de la métropole en produits tropicaux. Il doit lui permettre d'économiser ses devises. Malgré les velléités d'intervention de la puissance publique - Plan Sarraut de 1921, lois d'emprunts de 1931, programme quinquennal de travaux publics de 1939, Plan décennal d'équipement de la fédération de 194 -, pour créer et développer des réseaux d'infrastructures, aucun moyen substantiel n'a été dégagé depuis la loi de finance de 1900, qui supprime les subventions aux colonies et les oblige à vivre sur leurs ressources propres ». La politique infrastructurelle appliquée dans les colonies dépendait largement des ambitions politiques et surtout économiques de la métropole. Ainsi, jusqu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, les routes n'entraient pas dans les priorités de la métropole. « Lorsque les véhicules automobiles apparurent en Afrique on se contenta, d'abord d'élargir les pistes, qui permettent aux piétons et aux porteurs de se déplacer d'un village à l'autre, sur les itinéraires les plus importants, on remblaya les points bas et on construit des ouvrages provisoires » souligne Maurice Giraud³⁰¹. En effet, la question de la construction des infrastructures dans les colonies soulève une autre problématique - d'ailleurs abordée par Hélène d'Almeida-Topor dans son *Histoire économique du Dahomey (Bénin) 1890-1920*³⁰² - celle de la participation de l'État dans la mise en place des infrastructures d'intérêt économique. Selon l'auteur, la réponse est mitigée d'autant plus que si théoriquement les réalisations en termes d'infrastructures devraient être laissées au secteur privé, les réalités du terrain sont autres dans la mesure où « les nécessités de conquête et de l'installation coloniale exigèrent l'édification rapide de moyens de transports, de voies de transport, des voies de communication et d'un équipement dont l'exploitation intéressait le domaine de l'économie autant que celui de la politique³⁰³ ».

³⁰⁰ MATHY G., « Y a-t-il une politique d'infrastructure de l'AOF ? », in, BECKER C., MBAYE S. et THIOUB I. (dir), *AOF : réalités et héritages. Sociétés ouest-africaines et ordre colonial, 1895-1960*, Dakar, Direction des Archives du Sénégal, 2 tomes, 1997.

³⁰¹ GIRAUD M., « La route en AOF. La politique routière de l'AOF et ses résultats économiques », in, *Industries et travaux d'Outre-Mer*, n° 45, août 1957, 5eme année, pp. 537-540.

³⁰² ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Op. Cit.* 1987, 1039 p.

³⁰³ ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Op. Cit.* 1995, p. 178.

Plusieurs formes de collaboration entre l'État et les entreprises privées, verront le jour. Dans cette perspective, la mise en place des infrastructures sollicite diverses formes de collaborations : par la concession, par l'appel d'offre, par régie, bref dans tous les cas note Hélène d'Almeida-Topor : « l'État apporta une participation financière, totale ou partielle, directe ou indirecte³⁰⁴ ». Ces différents mécanismes de financement des infrastructures dans les colonies méritent qu'on y prête attention, d'autant qu'elle permet de saisir les différentes phases d'évolution de mise en place des infrastructures mais aussi les priorités de la métropole en termes de financement de celle-ci. - D'ailleurs revenant sur la notion d'investissements publics Sophie Dulucq et Odile Goerg³⁰⁵ soulignent que « ce terme recouvre des réalités bien différentes selon les époques et le statut politique des pays : colonies, protectorats, territoires sous-mandat puis États indépendants...ceci suppose des sources de financements diverses souvent difficiles à distinguer ». - Quoiqu'il en soit, trois étapes majeures se dégagent dans les formes d'investissements publics de la période des conquêtes au lendemain des indépendances principalement dans les colonies/ex colonies de l'A.O.F. D'abord, jusqu'à la conférence de Brazzaville, les investissements publics sont régis sous le régime de l'autonomie, consacré par la loi de finance du 13 avril 1900, l'article 33 de cette loi, qui a fini par soumettre toutes les colonies françaises à la même règle stipule que : « toutes les dépenses civiles et de la gendarmerie sont supportées en principe par les budgets des colonies. Des subventions peuvent être accordées aux colonies sur le budget de l'État...le principe est net : toutes les dépenses civiles, même celles dites de souveraineté, sont à la charge des colonies, les dépenses militaires, tout en étant payées par l'État, peuvent le cas échéant être remboursées, en tout ou en partie, par les colonies³⁰⁶ ». En clair, les colonies doivent vivre de leurs propres ressources, fiscales notamment et peuvent sous forme d'emprunt, bénéficier de l'aide de la métropole. Aide ou soutien qui va d'ailleurs progressivement disparaître ou diminuer de façon considérable. L'inspecteur des colonies Louis Mérat écrit à ce propos que « l'aide financière de la

³⁰⁴ ALMEIDA-TOPOR (d') H., *Op. Cit.* 1987, p. 92.

³⁰⁵ DULUCQ S., GOERG O., (direction), *Les investissements publics dans les villes africaines 1930-1985, Habitats et transports*, Paris, l'Harmattan, 1989, 222 p.

³⁰⁶ <http://www.histoiredroitcolonies.fr/OrgJudicParcours/bud1.html>. Consulté le 19-04-2013.

métropole tend à se borner à la garantie des emprunts des colonies, qui constitue une avance souvent productive d'intérêts et non une subvention³⁰⁷ ». Ensuite, vient le FIDES (Fond d'Investissement pour le Développement Économique et Social) au lendemain de la conférence de Brazzaville, programme d'investissement dans lequel la métropole allait fournir au moins 55% des ressources aux investissements publics et aux colonies ou territoires d'outre-mer les 45% restants. Ce programme d'investissements publics dépendait de la Caisse centrale de la France d'Outre-Mer (CCFOM), organe qui également pouvait faire des prêts aux colonies afin de leur permettre de financer leurs propres contributions. Dans cette perspective, « le FIDES mettait en œuvre des programmes d'action à long terme dont les centres d'intérêt étaient les infrastructures (ports, routes...), mais aussi le développement agricole- notamment vivrier- où l'équipement scolaire, sanitaire. C'est dans ce contexte que l'on prôna de réelles politiques urbaines³⁰⁸ ». Enfin, le Fond d'Aide et de Coopération (FAC), qui succédera en partie au FIDES - car il est maintenu pour les territoires d'Outre-Mer -, « finance non seulement les dépenses d'investissements mais aussi l'assistance technique et des subventions d'équilibres budgétaires³⁰⁹ ». Il est évident que ces différents programmes d'investissements publics vont se matérialiser de plusieurs façons selon les pays et/ou colonies.

L'infrastructure routière a été le parent pauvre du premier programme d'investissements publics dans les colonies françaises d'Afrique, matérialisé par la loi du 13 avril 1900 ; nous ne reviendrons pas particulièrement sur les causes pour les avoir évoqués de façon disparate dans nos précédentes lignes. La construction du chemin de fer absorba pratiquement plus de la moitié des financements alloués aux infrastructures comme le montrent d'ailleurs les tableaux précédents d'Hélène d'Almeida Topor qui a consacré son étude à l'histoire du Dahomey. Situation qui prévalait un peu partout dans les colonies françaises d'Afrique : « priorité était donnée aux constructions ferroviaires et

³⁰⁷ <http://www.histoiredroitcolonies.fr/OrgJudicParcours/bud1.html>. Consulté le 19-04-2013.

³⁰⁸ DULUCQ S., GOERG O., *Op. Cit.*, 1989, p. 12.

³⁰⁹ *Ibid.*

portuaires³¹⁰ » - ne disposant pas de données fiables et bien séries pour la colonie du Sénégal durant cette première phase de mise en place des infrastructures, nous préférons ne pas les mentionner -.

L'article de Bernard Moitt³¹¹, schématise parfaitement l'état des infrastructures de transport dans cette première étape d'investissements publics, notamment dans le cadre de l'économie arachidière au Sénégal: « *from very rudimentary forms such as head-loading, canoe and animal transport around the mid-nineteenth century, the peanut economy came to rely increasingly on the modern forms of transport- mainly from the 1880s and trucks from the 1920s*³¹² ». Ne bénéficiant pas de moyens conséquents³¹³, à l'image des travaux ferroviaires dans le cadre du budget accordé aux Travaux publics durant cette première phase, - il faut d'ailleurs préciser que jusqu'en 1920, la colonie du Sénégal bénéficiait de deux budgets : un budget d'administration directe d'autant plus que celle-ci abritait le siège de l'administration territoriale de l'A.O.F, et un budget des pays de protectorat. Cependant, les deux budgets ont été fusionnés à partir de 1921 en un seul budget de la colonie - les travaux de construction de routes, des ponts et ouvrage d'art, de pistes notamment ont été entrepris par les administrateurs commandants de cercles. Ces derniers s'appuyaient surtout sur la main d'œuvre locale pratiquement gratuite et diversifiée. À propos de celle-ci, Sérigne Samba Ndiaye³¹⁴ note que « sur les chantiers de travaux routiers, c'était surtout la main d'œuvre prestataire et la main d'œuvre salariée volontaire qui y étaient employées. Néanmoins, on a remarqué quelque cas d'utilisation de la main d'œuvre militaire et de la main d'œuvre pénale ». Une main d'œuvre qui répondait parfaitement aux besoins, car les

³¹⁰ DULUCQ S., GOERG O., *Op. Cit.*, 1989, p. 19.

³¹¹ MOITT B., *Op. Cit.*, 2001, p. 241.

³¹² « Des formes très rudimentaires de transports tels que le portage, le transport par pirogue ou par animaux des années 1880, l'économie arachidière va se greffer aux formes de transport modernes des années 1920 ».

³¹³ Nous pouvons à titre d'exemple mentionner que le budget des pays de protectorat n'accordait que 23 000 frs pour l'entretien des routes, des ponts, ainsi que la construction de nouvelles routes et des ponts, alors qu'au même moment, le budget accordé aux travaux par exemple des égouts de la ville de Saint-Louis ainsi que l'amélioration de la navigation sur le fleuve Sénégal, était respectivement de 200 000 frs et 600 000 frs.- *Procès-verbaux imprimés du Conseil Général du Sénégal, session ordinaire de 1905, discours d'ouverture du Gouverneur du Sénégal*, Archives nationales du Sénégal.

³¹⁴ NDIAYE S. S., *La mise en place du réseau routier au Sénégal 1900-1940*, Mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop, Facultés des Lettres et Sciences humaines, département d'Histoire, 1977-1978, 110 p.

tâches à accomplir ne nécessitant pas une qualification, d'autant plus que « pour la construction et l'entretien des pistes, on se contentait généralement de débroussailler et de niveler le terrain sur une certaine largeur, et de veiller à ce que la partie sablonneuse ainsi mise à nu ne soit pas de nouveau envahie par la végétation. Les facteurs naturels facilitaient les choses : le relief plat aidant le tracé de la piste n'exigeait pas de gros travaux de terrassement³¹⁵ ». Les techniques de construction de pistes, bien qu'elles soient rudimentaires pour l'essentiel, ont varié et se sont adaptées selon les milieux géographiques mais aussi les villes. Ainsi, dans l'aire géographique sablonneuse du nord, des techniques dites de « piste en terre améliorée³¹⁶ » ont été appliquées. Le Commandant de cercle du Baol expliquait à ce propos qu'en 1913 : « j'ai donné des ordres pour que la partie de cette voie (Bambey-Fatick) qui se trouve dans le Baol soit chargée avec de la terre de termitière ce qui la rendra plus dure³¹⁷ ». Dans le cercle du Sine Saloum et pour certaines pistes à Saint-Louis, ce sont les amas de coquillages anthropiques qui ont été utilisés pour endurcir les routes. Ces différentes infrastructures routières répondaient aux besoins de transports caractéristiques de l'époque - que Bernard Moitt qualifie de *'Early forms of transports'*³¹⁸ - notamment dans le cadre de l'économie arachidière. Il s'agissait pour ce qui est des routes du portage d'abord, ensuite du transport animalier : « *Head loading was perhaps one of the earliest means of transporting peanuts. Rarely used as a means of transport today, it may have been used for the short distance runs by peasant farmers who lived near entrepôts. In 1857, a man crossing with a load over the Leybar bridge or at Ganjool had to pay a levy of 25 centimes*³¹⁹ ». Quoique rudimentaires - Georges Peter note à ce titre, qu'« à l'époque de la traite, pour améliorer ces pistes sablonneuses, on y étendait des tiges de mil³²⁰ » -, les

³¹⁵ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 6.

³¹⁶ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 6.

³¹⁷ *Rapport politique d'ensemble du Commandant de cercle du Baol*, août 1913, Archive Nationale du Sénégal, 2G 13- 54.

³¹⁸ Transports primaires.

³¹⁹ « Le portage était peut-être l'un des premiers moyens de transport d'arachides. Rarement pratiqué aujourd'hui, il a été utilisé comme mode de transport sur de courtes distances par des paysans vivant près des entrepôts. En 1857, un homme avec une charge sur la tête traversant le pont Leybar ou à Ganjool devait payer une taxe de 25 centimes ».

³²⁰ PETER G., *L'effort français au Sénégal*, Paris, de Boccard, 1933, 330 p.

premières infrastructures routières notamment les ponts, étaient destinées à faciliter le transport des arachides des lieux de production vers les entrepôts³²¹³²⁰, mais aussi l'essor et le développement du transport animalier qui était plus rentable que le portage. Ainsi, selon Bernard Moitt³²², « *during the month of april 1857, 785 men of Kajoor crossed the Leybar bridge with peanuts and millet. The number of loaded donkeys which was equivalent to 8,000-9,000 large barrels of merchandise. In february, merchandise equivalent to 7,000 barrels had crossed, 2,000 barrels less than in January. These statistics highlight the relationship between the building of bridges and the developpement of animal transport. They show that donkeys, oxen and camels were used as transport from the very early stages of the developpement of the peanut economy*³²³ ». Ces infrastructures, du fait qu'elles soient rudimentaires, ne favorisaient la circulation qu'en saison sèche et souvent, leurs caractéristiques n'étaient pas disposées à accueillir des automobiles. Un rapport³²⁴ mentionnait que « ces ouvrages construits sommairement étaient constitués par des fils de pieux en rôniers moisés entre eux et qui supportaient un tablier en bois. Ils étaient peu adaptés à un trafic automobile et ne pouvaient supporter que des véhicules dont le poids maximum en charge n'excédait pas deux tonnes ». La mise en place des infrastructures routières a favorisé une expansion de la production arachidière - quoique timide comparée à celle observée au lendemain de la construction des lignes de chemin de fer d'abord et ensuite l'introduction du camion dans le transport arachidier - et la traite de l'arachide, se

³²¹ Bernard Moitt va plus loin dans son article « From pack animals to railway: Transport and the expansion of peanut production and trade in Senegal, 1840-1940 »: « *the construction of bridges, along with greater use of pack animals, facilitated the transport of peanuts from the interior in the early stages of the expansion of peanut production. Built around 1856, the bridge at Leybar was instrumental in promoting commerce between Kajoor and Saint-Louis. It alleviated the need for an inadequate and dangerous sea route and indeed, overshadowed it. But it also meant that commerce which previously passed through Ganjool now went on to Leybar* ».

³²⁰

³²² MOITT B., *Op. Cit.*, 2001, p. 248.

³²³ « Durant le mois d'avril 1857, 785 hommes du Kajoor traversaient le pont Leybar avec des chargements d'arachides et de mil. Le nombre d'ânes chargés qui équivalait à 8,000-9,000 grands barils de marchandises. En février, les marchandises équivalaient à 7.000 barils, 2.000 barils de moins qu'en Janvier. Ces statistiques soulignent le lien entre la construction de ponts et le développement des transports d'animaux. Ils montrent que les ânes, les bœufs et les chameaux ont été utilisés comme transports dès les premiers stades du développement de l'économie de l'arachide ».

³²⁴ *Rapport annuel d'ensemble des T.P.*, 1952, Archives Nationales du Sénégal, 2G 17-19.

pratiquant de façon saisonnière, a fini par attirer les chameliers Maures, qui traverseraient le fleuve Sénégal en décembre pour les besoins de transport d'arachides des lieux de production vers les entrepôts. Un rapport de l'administration³²⁵ durant cette période, fait état de l'abandon progressif du commerce de la gomme, qui était devenu moins rentable sur le marché, par les Maures. A propos de ces derniers, Bernard Moitt note que « *Governor Brière L'Isle observed that the Moors had become more merchants than warriors*³²⁶ », c'est dire qu'avec la traite de l'arachide, les Maures, dont l'une des activités favorites étaient les razzia - phénomène qui a suscité une certaine instabilité notamment chez les paysans, les principales victimes et provoqué par endroit des déplacements de ces derniers - vont désormais se convertir dans le transport arachidier.

Localité	Anes	Chameaux
Cayor	1885	316
Baol Est	2674	753
Baol Ouest	2865	779
total	7424	1848

Tableau 5 : Nombre de chameaux et ânes au Cayor et au Baol en 1904 (Sources : A. Kantoussan d'après ANS)

Le nombre important d'ânes³²⁷ s'explique par leur capacité de résistance, leur accessibilité sur le marché, ce qui faisait que les paysans qui n'avaient pas beaucoup de moyens pour se procurer des chameaux plus chers, se contentaient des ânes. Sérigne Samba Ndiaye est revenu dans son mémoire de maîtrise sur ces différents moyens de transports primaires, il note ainsi que « les bourricots transportaient 100 à 130 kg divisés en deux charges, une de chaque côté, les bœufs portaient 250 à 300 kg.

³²⁵ Affaires politiques, 1874-1877, Archives Nationales du Sénégal, 2B 73.

³²⁶ MOITT B., *Op. Cit.*, 2001, p. 249.

³²⁷ Thiès, 1904, Archives Nationales du Sénégal, 1G 296



Figure 22 : Chamelier Maure transportant des graines d'arachides (Sources : A.N.S)

Les chameaux pouvaient transporter suivant leur force 300 à 600 kg. Ils étaient avec les ânes les moyens de transport par excellence grâce à leur capacité de transport, leur endurance et leur sobriété surtout dans le cas où les lieux de production se trouvaient fort éloignés des points de traite et nécessitaient parfois un voyage de plusieurs jours. Le cheval était considéré comme un animal de race et de prestige. Il était peu utilisé peu comme animal de bât³²⁸ ».

Malgré les réticences d'augmenter les crédits destinés aux travaux routiers, l'introduction de l'automobile et notamment du camion à partir des années 1920, dans le cadre de l'économie de la traite de la traite au Sénégal, du café et du cacao en Côte d'Ivoire par exemple, va forcer la main à l'administration métropolitaine qui face à l'augmentation du trafic routier est obligé d'augmenter les sommes allouées aux travaux publics « pour la mise en valeur des colonies et notamment les voies de communication³²⁹ ». Ainsi, de 1924

³²⁸ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 43.

³²⁹ Procès-verbaux imprimés des délibérations du Conseil colonial, session ordinaire 1925, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54525243/texteBrut>.

à 1928, le budget est passé 49 205 903 francs à 129 578 141 francs³³⁰, cette augmentation du budget est freinée par la crise des années 1930-1931. Le budget qui a atteint la somme de 157 275 000 en 1931, a fortement chuté pour atteindre le chiffre de 62 277 366 en 1934³³¹. Cependant, malgré l'augmentation du budget général de la colonie du Sénégal, et celui des travaux publics, les fonds accordés à la construction des routes et à leur entretien étaient dérisoires, face à l'ampleur des travaux à réaliser sur place. Au cours de la session ordinaire de juin 1930 du Conseil colonial, évoquant la question de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor -, en effet, les conseillers coloniaux de la Casamance Benjamin Diatta et Abdoul Diallo souhaitaient que la liaison maritime Dakar-Ziguinchor soit rétablie avant l'hivernage. Le transport par automobile ne pouvant quelques puissent être les mesures prises par l'administration, assurer d'une façon normale et régulière, les mêmes conditions de voyage, de confort et de prix pour tous les voyageurs dont la plus grande partie ne dispose pas de ressources leur permettant de se rendre ou de venir de Casamance en payant près de 1 500 francs de frais de transport – M. G. Prolongeau, conseiller colonial et membre de la commission des finances leur répondit ceci : « Messieurs, l'Administration, il faut le reconnaître a fait l'impossible pour remédier à cette situation, une adjudication toute récente n'a pas abouti, des crédits sont accordés pour l'entretien des routes, mais les relations par voies terrestres sont très chères et peu faciles³³² ».

Derrière cette question, se cache la problématique des différents procédés techniques de construction des routes en Afrique - sachant que la rareté des matériaux notamment pour le cas du Sénégal³³³, de construction dans le sol et le sous-sol n'a pas favorisé des constructions aux assises routières solides - mais aussi les études techniques préalables. Si

³³⁰ Ces chiffres nous proviennent des *Procès-verbaux imprimés des délibérations du Conseil colonial, sessions ordinaires* des années 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56635245/texteBrut>.

³³¹ *Procès-verbaux imprimés des délibérations du Conseil colonial, sessions ordinaires* des années 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5455783k/texteBrut>.

³³² *Procès-verbaux du Conseil colonial, session ordinaire* de juin 1930, Saint-Louis, Imprimerie du Gouvernement du Sénégal, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5455783k/texteBrut>.

³³³ Outre le Sénégal oriental, Thiès et une partie de la presqu'île du Cap-Vert qui abritent des matériaux de construction résistants, d'origine volcanique, le reste du pays est constitué de sols meubles pas très aptes à la construction de route, d'où l'apport de matériaux extérieurs pour rendre solide les couches de base.

en 1952 un procès-verbal de la Commission consultative des Marchés de Travaux Publics mentionnait ceci : « M Denery (Inspecteur de la France d’Outre-mer, représentant la Direction du contrôle du Ministère de la France d’Outre-mer) critique ensuite, une fois de plus, le procédé qui consistait à lancer des travaux sans aucune étude préalable³³⁴ ». Nous osons dans ce cas nous poser la question de savoir qu’en est-il de la période qui concerne la première phase de mise en place des infrastructures routières ? Ce qui s’explique d’ailleurs par le fait que la majeure partie des routes et pistes construites - par une main d’œuvre pas du tout qualifiée dans la majorité des cas - de cette époque était certes praticable, mais nécessitait constamment des travaux d’entretien notamment après l’hivernage. À ce titre, Sérigne Samba Ndiaye écrit que : « les routes étaient de construction très légère. Elles étaient très rapidement défoncées par le trafic intense de la traite. Et l’hivernage venait achever leur détérioration³³⁵ ». Un autre aspect qui aussi, entrait en jeu c’est la platitude du relief au Sénégal, sauf encore une fois de plus pour le Sénégal oriental, et le plateau de Thiès, qui facilitait la construction des routes ou des pistes. Dans une circulaire de 1934 consacré aux travaux routiers dans les cercles, le Gouverneur du Sénégal écrit que : « dans les grandes lignes, le tracé n’est généralement pas dicté par les mouvements du terrain qui sont faibles mais plutôt par la nature des terrains, on préféra par exemple l’argile au sable³³⁶ ». Cependant, cette platitude du terrain se révèle être aussi un danger d’autant plus ne favorisant pas l’écoulement des eaux en période d’hivernage. « Ainsi, la majeure partie du réseau devenait-elle impraticable pendant la saison des pluies. A la fin de celle-ci presque tout était à refaire³³⁷ ».

Dans ce contexte de mise en place des infrastructures routières primaires caractérisées par des pistes pour la plupart d’entre elles, la construction de la route empierrée Dakar-Rufisque en 1924, constituait non seulement une innovation technique, mais elle a nécessité

³³⁴ Procès-verbal de la séance du 16 juin, Avenant n°2 au marché Dragage SOLIDITIT pour aménagement d’une section de la route Abidjan-Gnagnoa, Commission consultative des Marchés de Travaux Publics, Inspection Générale des Travaux Publics 2^{ème} Bureau, Ministère de la France d’Outre-mer, Archives d’Outre-Mer, Aix-en-Provence.

³³⁵ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 25

³³⁶ Circulaire au sujet des travaux routiers dans les cercles, 1934, Archives Nationales du Sénégal, RR, 5P 9.

³³⁷ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 25.

une hybridation technologique. D'ailleurs, Régine Nguyen Van Chi-Bonnardel par rapport au réseau routier du Sénégal souligne que - même si nous ne partageons pas entièrement son point de vue d'autant plus le réseau routier de la Côte d'Ivoire dépasse de loin celui du Sénégal que ça soit durant la phase coloniale mais aussi au lendemain des indépendances³³⁸ - « parmi les réseaux routiers des pays ouest-africains, celui du Sénégal est l'un des meilleurs, et aussi l'un des plus denses. Pour des raisons historiques et économiques, il a été l'un des plus tôt construits³³⁹ ». La route Dakar-Rufisque était une innovation à plus d'un titre. En effet, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, la construction des routes et des pistes était souvent l'œuvre des fonctionnaires de l'administration ou des militaires, qui avec des crédits limités - quand ceux-ci existaient -, avaient la tâche de construire et d'entretenir les routes et des pistes. Ils se rabattaient le plus souvent sur la main d'œuvre pénale et prestataire, ce qui faisait que la construction ne coûtait pratiquement rien à l'administration d'où ce mythe de « route qui ne coûtait presque rien en Afrique », ou « de route bon marché ». Les chantiers de la route Dakar-Rufisque ont nécessité une main d'œuvre qualifiée - et parfois militaire car les responsables militaires n'hésitaient pas à envoyer leurs hommes pour aller renforcer la main d'œuvre civile sur les chantiers -, un manoeuvre touchait 2 francs tandis que le mécanicien touchait 6 francs pour une journée de dix heures³⁴⁰. Le personnel engagé dans les chantiers est d'ailleurs bien mis en exergue par Sérigne Samba Ndiaye : « par la nature des travaux à effectuer (construction de route et ouvrages d'art obéissant à des normes techniques définies et utilisation à l'occasion d'un outillage mécanique), cette main d'œuvre était en partie qualifiée. Mis à part le personnel européen de conception et d'encadrement composé d'ingénieurs et

³³⁸ Une note de service de 1939 adressée au Chef du Service des Statistiques à l'Inspection Générale des Travaux Publics des Colonies, à la demande de ce dernier fait état du réseau routier de l'AOF à la même époque : sur un total de 101 000 km composés de : pistes (27 000 km), routes terrassées (57 700 km), routes empierrées ou latéritiques (17 000 km), routes asphaltées (300), seuls 13 831 km étaient des routes définitives et la Côte d'Ivoire venait en tête avec 5 740 km, suivie du Sénégal avec 125 km, en outre, pour les routes automobilisables toute l'année, elles représentent 27 000 km, dont 10 000 km pour la Côte d'Ivoire et 3 500 km pour le Sénégal. Ce qui est d'ailleurs très logique car contrairement au Sénégal qui n'avait que la monoculture de l'arachide, la production et les exportations de la Côte d'Ivoire étaient diversifiées avec le cacao, le café, la banane ainsi que les productions minières.

³³⁹ NGUYEN VAN CHI-BONNARDEL R., « *Le réseau routier Sénégalais* », in, *Bulletin de l'IFAN*, tome XXXIII, série B, n° 2, 1971, pp. 299-342.

³⁴⁰ *Route Dakar-Rufisque*, Archives Nationales du Sénégal, dossier C2.

d'ingénieurs adjoints, le personnel qualifié africain était composé d'ouvriers de mécaniciens, de chauffeurs et de conducteurs d'engins mécaniques...leur formation se faisait dans le tas par apprentissage...les conducteurs d'engins étaient initiés directement au maniement de leur matériel...³⁴¹ ». Tout ceci faisait que la construction de la route Dakar-Rufisque a mobilisé de « gros moyens » financiers - en plus des 2 175 000 francs accordés par l'administration. En 1922 les localités de Dakar et de Rufisque ont donné une participation respective de 250 000 francs et 100 000 francs en 1918. Le prix au kilomètre est estimé à 52 000 francs alors qu'au même moment celui du rail est estimé à 70 000 francs qui englobaient les travaux de terrassement, des ouvrages d'art, et de ballast, le matériel de voie ainsi que le matériel roulant - qui pour les détracteurs, habitaient à la 'route bon marché' était un énorme gâchis de crédits d'où les slogans de « routes plus larges que longues, routes en or ». Un autre aspect non moins important qui entre en jeu dans la construction des axes importants et stratégiques dans les colonies de l'A.O.F - la route Dakar-Rufisque s'inscrivait dans ce dernier registre car ce sont les autorités locales qui ont réclamé cette route, pour éviter d'être totalement dépendant du chemin de fer -, c'est l'environnement technique, d'autant plus que les techniciens ont essayé tout simplement de transposer les méthodes de construction routière de la métropole. Dans le cadre précis de la route Dakar-Rufisque, il s'agit de la technique de l'empierrement, cependant, dans sa plaidoirie du premier programme de financement des infrastructures dans le cadre du FIDES, Emile Crouzet, Inspecteur général des travaux publics de la France d'Outre-mer faisait cette remarque pertinente : « mais ne disposant (les techniciens) d'encore moins de moyens matériels que leur collègues de France, ils ne livraient qu'au 'compte-gouttes' des routes dites définitives avec empierrement, fossés, buses et dallots et ponts³⁴² ».

³⁴¹ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 15.

³⁴² CROUZET E., « La route dans les territoires d'outre-mer. Résultats et leçons d'une première tranche d'exécution du F.I.D.E.S », in, *Science et Industrie*, 1952, pp. 17-21.



Figure 23 : L'ancienne piste et ses tares selon E. Crouzet. (Sources : A.N.O.M)

Derrière leur volonté manifeste d'équiper les colonies en routes, en ouvrage d'art selon les mêmes procédés techniques appliqués en métropole, les techniciens n'avaient pas tenu compte via des études comme cela sera les cas au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, des réalités de terrain, caractérisées d'une part par le manque de matériel et de crédits financiers nécessaires, et d'autre part, des conditions géographiques différentes de celles de la métropole - donc les mêmes techniques n'étaient pas forcément transposables. Sachant que cette période est surtout caractérisée par un climat d'instabilité, d'insécurité dû à la phase de conquête des territoires, les techniciens avaient-ils la possibilité et le temps d'expérimenter de nouvelles techniques ? -, le manque de main d'œuvre qualifiée. Emile Crouzet a dépeint de façon sombre ces premières infrastructures routières : « il a surtout été réalisé ainsi des pistes en sol naturel, déjà peu homogènes de ce seul point de vue, et empiriquement améliorées au cours de l'entretien par des apports de matériaux proches du tracé, ce qui a notamment immoler à la route de très nombreuses termitières. Les autres défauts de ces pistes sont évidents et on les a signalé maintes fois sans indulgence : tracé défectueux, chaussées rugueuses pour ne pas dire chaotiques, nombreux ponts provisoires défiant souvent les lois de la résistance des matériaux, impraticabilité en saison des pluies

sur une bonne partie des itinéraires, et toutes leurs conséquences, boue, poussière, retard, etc³⁴³ ». L'auteur va plus loin dans sa démarche de justification de l'efficacité des programmes d'infrastructures du FIDES en opposant les deux photos suivantes (Cf. photos 13 & 14)- tout en prenant le soin de mentionner ceci l'ancienne piste et ses tares pour la première photo et la seconde : route FIDES.

Quoi qu'il en soit, au cours de « ces premiers âges modernes » des infrastructures routières en Afrique, les techniciens ont tenté selon les milieux - car entre les régions côtières généralement humides et boisées, avec de fortes précipitations, et les régions sahéliennes avec un climat sec notamment vers l'intérieur - d'appliquer les mêmes procédés de construction routières qu'en Europe³⁴⁴. Car tel que le soulignait M Bonnefant quelques années plus tard : « si on veut avoir une route durable en Afrique, résistant au trafic et au climat dans des conditions satisfaisantes, d'entretien raisonnable, le choix du type de chaussée n'a pas en général d'importance, car des considérations techniques orientent le plus souvent le choix sans laisser place à l'hésitation.

³⁴³ *Ibid.*

³⁴⁴ Dans sa communication sur les techniques routières en Afrique, Hsute du prénom Forien (Président de la section routière du SYMÉTRA) faisait savoir à propos du Macadam que : « cette technique n'est pas nouvelle et nous n'avons eu qu'à imiter servilement ce qui se fait en France ». FORIEN H., « Résumé des techniques routières en A.O.F, Équipement des entreprises », Conférence de. WALLART C.-J, (Directeur pour l'A.O.F du SOLIDITIT français, Délégué en A.O.F de la section routière du SYMÉTRA), in, *Route en A.O.F*, Dakar, 28 novembre 1956, Paris, Éditions Science et Industrie, n° 270, avril 1957, pp. 40-42.



Figure 24 : Route FIDES selon E. Crouzet (Sources : A.N.O.M)

Il suffit que les ingénieurs chargés de prendre la décision soient parfaitement avertis des techniques très variées dont on dispose actuellement pour résoudre le problème, Macadam, bétons de sols, sols bitumes ou sols ciment, de leurs franges d'application et de leurs contre-indications d'emploi³⁴⁵ », les différentes ressources, financières, locales en matériaux et main d'œuvre, le climat aussi étant des éléments déterminants dans le choix des techniques à mettre en œuvre. Par exemple la technique Macadam a été le plus souvent utilisée pour la voirie urbaine mais aussi pour les tracés situés à proximité des gisements de matériaux durs. La route Dakar-Rufisque qui répondait à un double objectif à la fois politique et surtout économique, car reliant deux villes importantes : Dakar, qui abritait le grand port, la gare ferroviaire principale etc., et Rufisque par où transitaient pratiquement les graines d'arachide - a fini par devenir une puissance économique locale -, a bénéficié des techniques de construction routières modernes à l'époque. Il est évident que le contexte

³⁴⁵ FORIEN H., *Op. Cit.*, 1956, p. 40.

de l'époque ne militait pas en faveur du développement d'infrastructures routières de qualité mais aussi en quantité : la quasi absence de voitures dans la colonie, le caractère saisonnier de la traite, le coût de celles-ci. Cependant l'administration avait bien saisi l'importance de la mise en place d'infrastructure routières pour son efficacité, d'où cette correspondance du Ministre des Colonies aux différents Gouverneurs généraux : « la route constitue un des principaux facteurs de l'expansion coloniale. Des liaisons rapides et sûres sont indispensables pour permettre une bonne administration. Il est nécessaire d'assurer la possibilité d'une circulation fluide pour faciliter les échanges commerciaux³⁴⁶ ». Outre ce « double objectif lié aux besoins administratifs et commerciaux³⁴⁷ », ces infrastructures routières primaires devaient assurer l'interconnexion entre les différents cercles, sachant que le réseau ferroviaire ne reliait que quelques grandes villes, « le transport du courrier et les déplacements des commerçants³⁴⁸ ». Ainsi dans la colonie du Sénégal, seule la route empierrée Dakar-Rufisque répondait plus ou moins aux normes techniques de l'époque, le reste du réseau routier étant constitué de pistes qui sont praticables qu'à une seule partie de l'année, en saison sèche. À cet effet, Jean Tricart et Bernard Kayser notent que « le croquis routier présente un réseau solidement charpenté, mais il ne doit pas faire illusion. Si les liaisons existent effectivement entre tous les centres dans ce pays de faible relief, dans bien des cas il ne s'agit que des pistes sommairement aménagés, et d'un parcours souvent très difficile, et à certaines saisons impossibles ». Cependant, l'utilisation accrue de l'automobile et notamment du camion dans le cadre de la traite arachidière à partir des années 1925-1930, obligea l'administration à désormais prendre en compte ce système de transport qui grâce à sa flexibilité ne cessait d'occuper de plus en plus de terrain. Il en résulte en 1928 un croquis du réseau routier dont l'objectif était de relier soit directement ou indirectement tous les centres économiques importants à Dakar. Sensiblement à la même

³⁴⁶ *Correspondance du Ministre des Colonies aux Gouverneurs généraux*, février 1932, Archives Nationales du Sénégal, 5 P 6 – 32.

³⁴⁷ NDAO M., *Op. Cit.*, 2009, 56.

³⁴⁸ NDIAYE S. S., *Op. Cit.*, 1977-1978, p. 19.

période³⁴⁹, un rapport du service des Travaux Publics établissait les données suivantes sur le réseau routier de la colonie du Sénégal :

- les routes empierrées : 38 km
- les routes non empierrées : 5000 km
- les chemins et pistes automobilisables : 61 177 km

Seuls les 38 km de routes empierrées étaient praticables en toutes saisons, les autres ne l'étaient pas du tout en saison des pluies. Certes, le caractère saisonnier des routes n'avait pratiquement pas d'incidences sur la traite arachidière, d'autant plus que celle-ci ne s'effectuait qu'en période de saison sèche, à partir des mois de novembre ou décembre, cependant, il constituait un sérieux obstacle quant à la redistribution et à la commercialisation des produits à l'intérieur du pays. Jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'administration s'est plutôt employée à étendre le réseau existant sans trop changer ni les méthodes et les procédés techniques.

³⁴⁹ *A.O.F, Travaux Publics, Rapport d'ensemble, 1927, Archives Nationales du Sénégal, 2 G 27-21.*

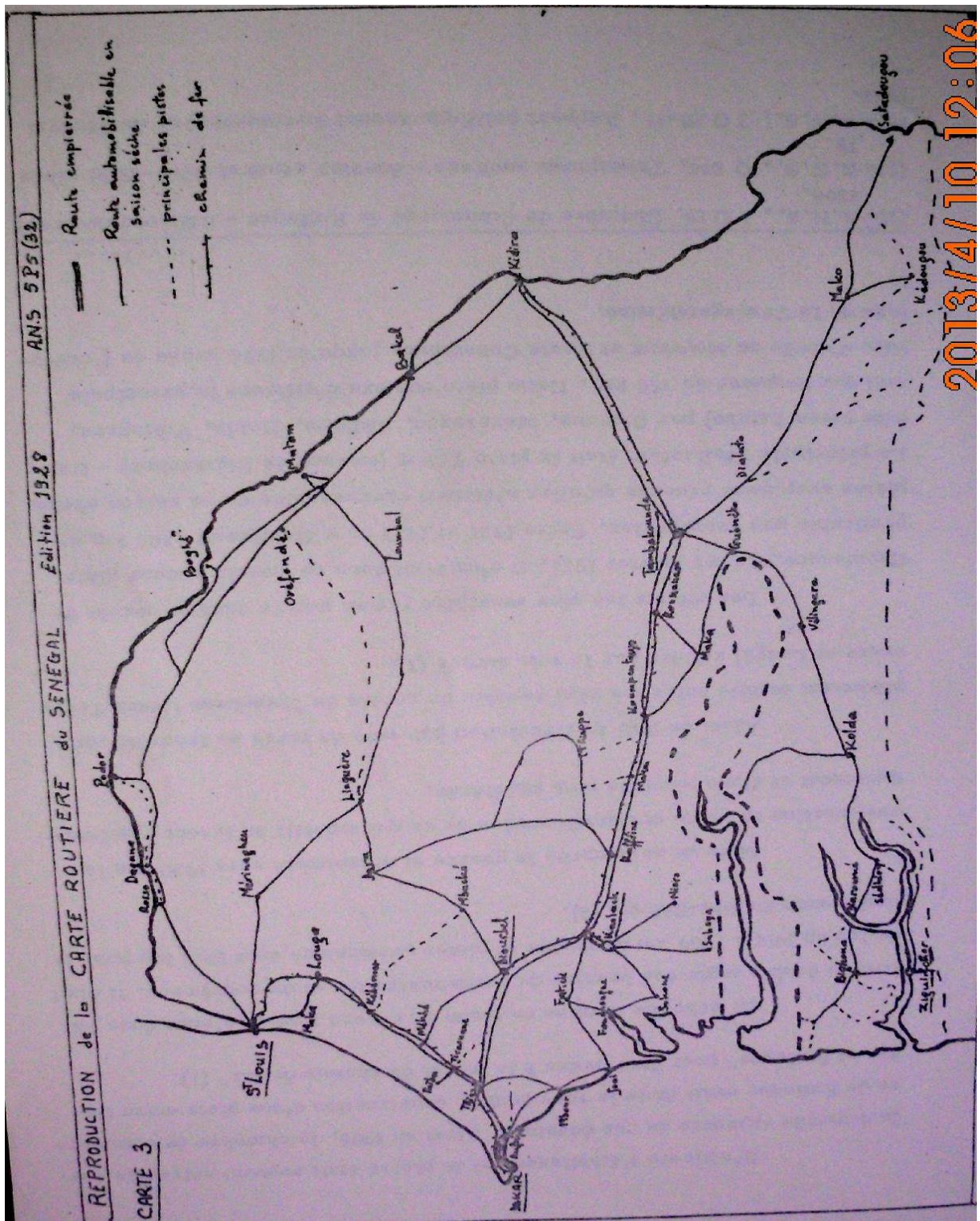


Figure 25 : Carte routière du Sénégal 1928. Source J. Tricart & B. Kayser

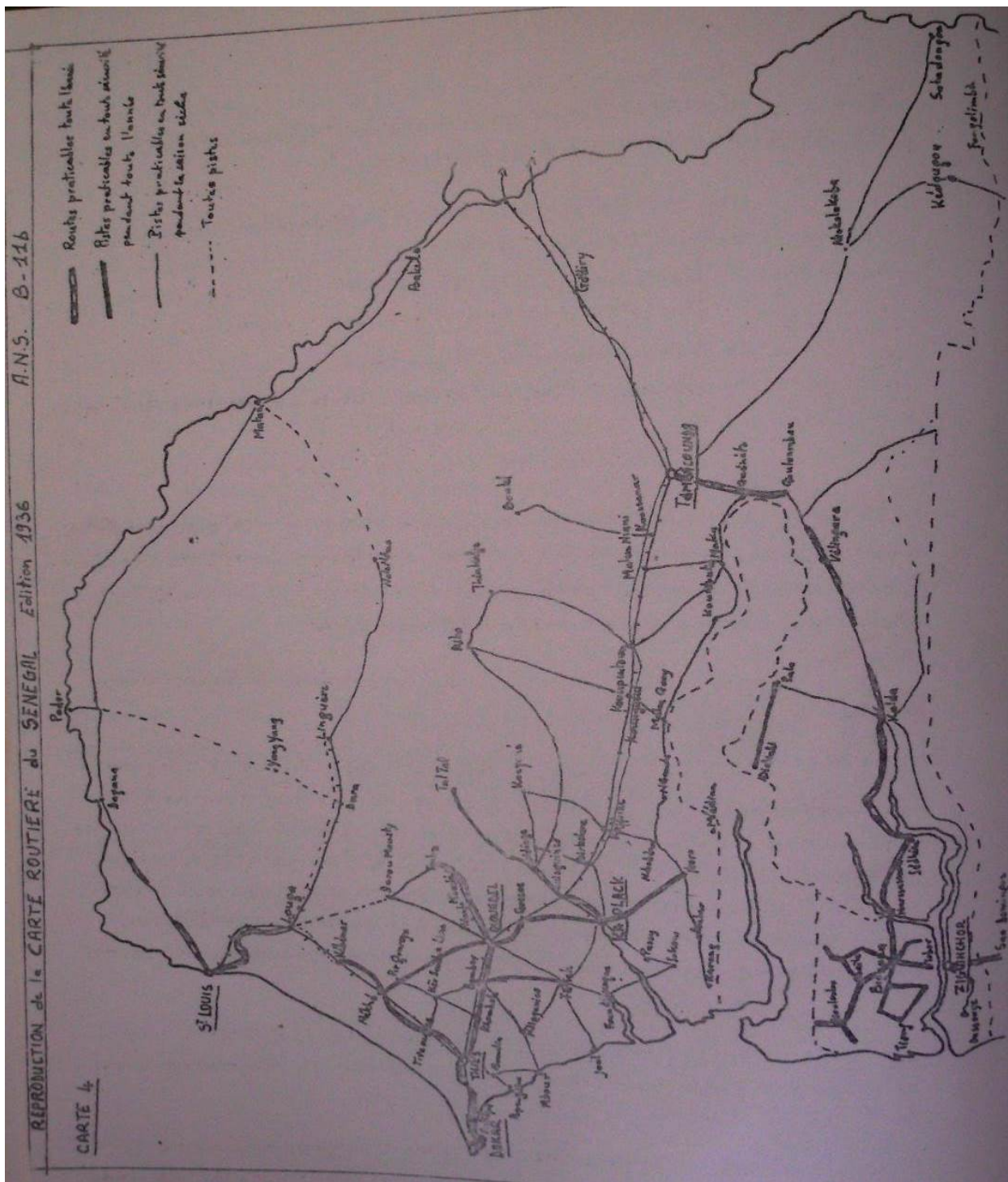


Figure 26 : Carte routière du Sénégal 1936. Source J. Tricart & B. Kayser

Ainsi, nous voyons à travers les cartes ci-dessus, que l'administration, face à l'intensification de la culture arachidière et de sa traite grâce aux transports ferroviaires et routiers - contrairement aux moyens de transport primaire : portage, transport animalier et par pirogue, les moyens de transport modernes à savoir le rail et le camion ont joué un grand rôle dans l'extension des cultures arachidières -, a plutôt maintenu les constructions de pistes 'automobilisables', de routes praticables qu'en saison sèche, tout en densifiant le réseau. Ce qui, comme nous le verrons pose d'énormes soucis non seulement aux transporteurs mais aussi aux commerçants.

La primauté de l'arachide sur l'économie de la colonie du Sénégal est assez connue, le tableau suivant dresse le tableau des exportations en 1953. Sur les 505 000 tonnes de produits exportés, l'arachide et ses produits dérivés occupaient largement la première place avec pratiquement 400 000 tonnes. Par conséquent, « sa localisation et l'évolution de cette localisation ont, pour l'économie des transports une importance décisive³⁵⁰ »

Produits exportés	Tonnes
Produits animaux	3 000
Arachides	176 000 (dont 25 000 en coques)
Gomme	5 000
Huile d'arachide	98 000 (dont 8 500 raffinées)
Tourteaux	122 000
Divers produits alimentaires transformés	3 000
Phosphates	96 500
Peaux	1 500
Total	505 000

Tableau 6 : Exportations du Sénégal en 1954. Sources J. Tricart & B. Kayser 1954.

³⁵⁰ *Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal*, Mission du Laboratoire de l'Institut de Géographie de l'Université de Strasbourg, 10 juin-20 août 1954, Service de la Coopération technique, Archives Nationales d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.

La traite arachidière a fini par modéliser le trafic, les transports de façon générale d'autant plus que ces deux activités sont inextricables, modèle qui fait l'objet d'une schématisation simpliste par Jean Tricart et son équipe dans leur *Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal* : « la physionomie générale du commerce au Sénégal peut être esquissée à traits relativement simples. Schématiquement on importe les carburants pour transporter les arachides, les matériaux de construction pour abriter, les produits vivriers pour nourrir les arachidiers, et on exporte l'arachide³⁵¹ ». La commercialisation de l'arachide et par ricochet de son transport des lieux de production vers les lieux de transformation ou d'exportation tels que les ports de Kaolack, Dakar ou les huileries de Diourbel ou Louga, a entraîné une véritable concurrence, une compétition entre les transporteurs du secteur privé mais aussi entre le secteur informel et le secteur public. Se déroulant sur une période bien limitée, il s'agissait pour les transporteurs, les camionneurs d'aller le plus loin possible, chercher la charge la plus lourde possible et cela autant de fois que possible. En effet, « la nécessité pour les exportateurs et pour les huiliers de se procurer rapidement au début de l'année une masse considérable d'arachides entraîne l'obligation de transports massifs dans une période relativement brève et dans une direction presque unique... la traite qui consiste en fait dans la course à l'approvisionnement au meilleur prix pour la meilleure qualité possible, étant réglée par les mécanismes propres de concurrence privée, implique donc une grosse concentration des moyens de transport³⁵² ».

Sur un autre tableau, nous devons en profiter pour souligner que c'est à la même période, dans les années 1927-1930 que les publicités d'automobiles font leur apparition dans les journaux dans les colonies. D'ailleurs Odile Goerg est revenue largement dans son article³⁵³ sur cet aspect : « la parution d'annonces publicitaires concernant les véhicules automobiles concerne une période somme toute limitée de 1927 à 1936 - mais significative puisqu'elle correspond à l'essor d'un nouveau type transport dans les colonies. Jusqu'au

³⁵¹ *Ibid.*

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ GOERG O., « Publicité et transports routiers en Guinée dans l'entre-deux-guerres », in, ALMEIDA-TOPOR (d') H., CHANSON-JABEUR C., LAKROUM M., (eds) : *Les transports en Afrique*, Paris, l'Harmattan, 1992, pp. 44-55.

début des années 1920 dominaient en effet le chemin de fer, les voitures Lefève ou tout simplement le portage pour les longues distances tandis que le cheval, la marche à pied ou l'utilisation d'un 'pousse-pousse' pour les colons et administrateurs européens résolvait les problèmes quotidiens de déplacement ». Les grandes marques : Ford, Renault, mettaient toutes l'accent sur la résistance de leur camion, qui « fait pour durer longtemps³⁵⁴ » et capable de travailler dans les plus mauvaises conditions. Tout comme les marques, les transporteurs se livraient à une rude concurrence et n'hésitaient pas, pour se faire, à tisser des relations de complicité avec les paysans en leur proposant des crédits afin de s'assurer que ceux-ci garderaient leurs récoltes pour leurs bienfaiteurs. De par leurs origines, trois catégories de transporteurs s'étaient lancées dans la course au transport de l'arachide. D'une part les autochtones qui possédaient à peu près 23% du parc de camions dédiés au transport de l'arachide. Concernant cette catégorie de transporteurs, le Rapport note qu'« en effet les achats de camions par les autochtones correspondent à des périodes d'abondance de numéraires, comme au lendemain de la guerre, lorsque les fonctionnaires et les militaires touchèrent d'importants rappels ou que les Lebou vendirent de nombreux terrains à bâtir³⁵⁵ ». Dans bien des cas, la voiture est une propriété familiale, collective, et « la partie du parc des camions qui est possédée par les africains échappe aux lois économiques habituelles du transport³⁵⁶ ». L'autre catégorie de transporteurs, qui domine avec ses 43% du parc de camions, est constituée par les Libano-Syriens, qui sont en général des commerçants basés dans les grands centres de collecte : Kaolack, Louga, Diourbel, Rufisque, Ziguinchor, etc. Ceux sont eux également qui tiennent la plupart des boutiques de brousse où le paysan vend ses arachides et achète les produits dont il a besoin. Du coup, ils n'hésitaient pas ainsi à donner des marchandises aux paysans à crédit en période de soudure, s'assurant ainsi l'exclusivité des produits de la récolte de milliers de paysans. La troisième catégorie de transporteurs est représentée par des Européens qui possédaient 33% du parc de camions ; ces derniers, malgré les moyens mis en place (achats de matériels

³⁵⁴ Publicité de la marque Ford, in, *Marchés coloniaux*, 13 mars 1954, p. 740.

³⁵⁵ KAYSER B, TRICART J, *Op. Cit.*, 1957, p. 335.

³⁵⁶ *Ibid.*

agricoles, de semences qu'ils mettaient à la disposition des paysans), ont souffert de la concurrence. Face à l'augmentation des importations d'automobiles dans l'espace de l'A.O.F à partir des années 1925, une question demeure, d'autant plus que l'administration coloniale soutenait que l'accroissement des importations des automobiles était lié à « l'effort particulier qui a été fait pour l'extension et l'amélioration du réseau des routes et des pistes de la fédération³⁵⁷ ». Plusieurs sources concordantes soutiennent le contraire, ça serait plutôt l'importation massive et son utilisation notamment des camions et camionnettes dans les différentes économies de traite qui poussèrent l'administration coloniale à investir plus dans l'amélioration des pistes et routes existantes, mais aussi à la construction d'un réseau de routes et de pistes plus moins modernes. Le diagramme suivant, fait état des importations des véhicules à partir de 1917 jusqu'en 1928 ; le constat est sans appel, les augmentations des importations ont pratiquement triplé à partir des années 1925 alors qu'au même moment - d'ailleurs comme l'atteste la carte ci-dessus du réseau routier de la colonie du Sénégal, le réseau était dans un état embryonnaire avec une large prédominance des pistes –

³⁵⁷ « Le réseau routier de l'Afrique occidentale française », in, *Exposition coloniale internationale d'Envers 1930, Section Française, Commissariat de l'Afrique Occidentale Française*, Paris, Librairie Larose, 1931, 27 p.

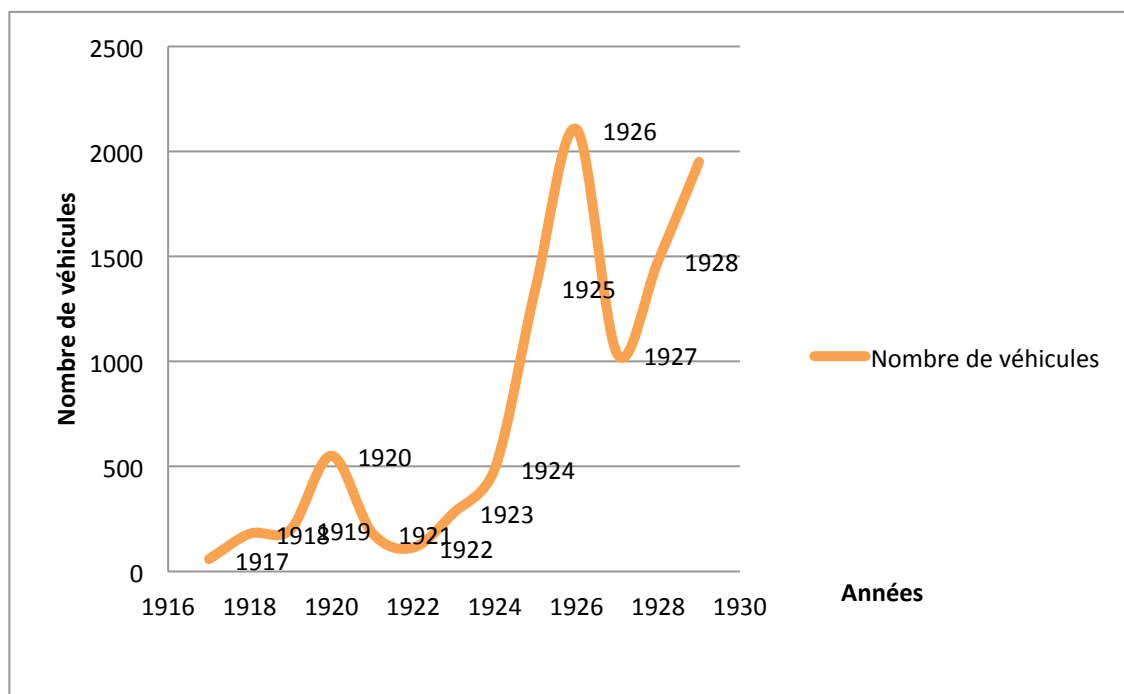


Tableau 7 : Nombre de véhicules en AOF 1917-1928 Sources : Exposition internationale coloniale Anvers 1930

Sur cette lancée, un recensement du 1^{er} janvier 1929 établit que le nombre de véhicules automobiles en circulation en A.O.F était de 6 913, dont 2 540 voitures de tourisme, 3 802 camions et camionnettes et 7 cars³⁵⁸. Nous pensons que les causes de ces importations soudaines d'automobiles dans les colonies seraient plutôt liées à la présence massive des marques de voitures américaines telles que Ford, moins chères et plus accessibles notamment aux autochtones - nous l'avons d'ailleurs souligné plus haut, c'est sensiblement à la même époque que les différentes marques d'automobiles vont se livrer à une concurrence publicitaire -.

³⁵⁸ « Le réseau routier... », *Op. Cit.*, 1930.

Colonies	Voitures de tourisme	Camions et camionnettes	Cars	Motocyclettes
Sénégal et circonscrip. de Dakar ..	1.459	1.963	5	116
Côte d'Ivoire	419	896	2	77
Soudan français	262	371	»	61
Dahomey	139	226	»	192
Guinée française	188	141	»	82
Haute-Volta	52	174	»	34
Niger	20	25	»	2
Mauritanie	1	6	»	»
	<u>2.540</u>	<u>3.802</u>	<u>7</u>	<u>564</u>

Figure 27 :: Recensement des véhicules en circulation en A.O.F en 1929. Source : Exposition internationale coloniale Anvers 1930

Les aménagements routiers représentent toujours des dépenses très importantes. Ainsi, malgré la présence de plus en plus accrue de l'automobile dans l'espace de l'A.O.F, et son rôle ascendant dans l'économie de traite, l'administration coloniale, plus précisément le département des Travaux publics, qui faisait toujours face aux déficits de crédits, a décidé de mettre sur place des programmes dits de « routes économiques ». Il s'agissait en résumé selon le Gouverneur Xavier Torrè, Secrétaire général de l'A.O.F, « de choisir parmi les bénéficiaires de la route...prenons le cas des véhicules lourds. Si nous faisons des routes peu nombreuses mais solides, les possesseurs de ces véhicules trouveront leur avantage et verront diminuer leurs frais de transport alors que les villages lointains, non desservis seront défavorisés. Si au contraire la route pénètre, profondément dans les pays, cet effort aura pour conséquence une réduction des caractéristiques routières et les fabricants de véhicules lourds se sentiront lésés...³⁵⁹ ». L'administration a fini par mettre en place en A.O.F un réseau d'infrastructures (pistes et routes notamment) légères désignées sous le vocable de routes économiques. A ce propos, le Ministère de la France d'Outre-Mer a créé, par arrêté du 10 février 1949, un Bureau d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer

³⁵⁹ TORRE X., *Op. Cit.*, 1957, p. 6.

(B.C.E.O.M), dont l'objectif est selon l'article 3 des statuts dudit bureau : « d'apporter au Ministère de la France d'Outre-Mer, aux départements d'Outre-Mer, aux Territoires d'Outre-Mer, aux États Associés et éventuellement aux départements ministériels, aux collectivités locales et aux organismes publics, mixtes et privés, concourant à l'exécution des plans de développement économique et social, sa collaboration pour les études des équipements entrant dans le cadre des dits plans et, d'une façon générale, d'assurer pour leur compte et à leur demande toutes missions techniques tendant à l'aboutissement des projets³⁶⁰ ». Il est évident qu'à travers ce bureau, l'administration coloniale a mis fin aux précédents procédés de construction routière qui n'impliquait pas obligatoirement des études préalables. Dans cette perspective, les « recommandations du comité technique crée pour l'Étude Générale des routes économique » reviennent sur les préalables notamment dans cette situation de déficits de crédits financiers accordés aux infrastructures routières, tels que l'étude des tracés³⁶¹, la conception technique et économique, mais aussi des types de routes selon les colonies. Malgré les efforts consentis par l'administration pour l'amélioration et l'extension du réseau routier existant, celui-ci est pratiquement demeuré dans un état précaire. Parlant du réseau routier de la colonie du Sénégal, - et cela en 1954, c'est-à-dire presque dix ans après les premiers programmes quinquennaux de financement des infrastructures - le Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal, note que « cette description (du réseau routier) est fort satisfaisante pour l'esprit. Mais elle ne correspond qu'à une réalité toute théorique car les itinéraires sont très loin d'avoir une quelconque homogénéité sur le plan

³⁶⁰ *Recommandations du Comité technique crée pour l'Étude Générale des routes économiques*, Bureau d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer, Service des routes, Paris, 4 avril 1951, brochure consultée aux archives de l'Académie des sciences d'Outre-Mer.

³⁶¹ Concernant les études de tracés, dans les « Recommandations du Comité technique crée pour l'Étude Générale des routes économiques », le premier point explique que : « le tracé exerce une influence décisive sur le prix final de la route. Le prix des ouvrages d'art courants (buse ou dalots) peut en effet, si leur nombre est multiplié par suite d'un tracé mal choisi, conduire à une majoration sensible du prix de la plate-forme. Le choix du tracé conditionne, en outre, le choix du type optimum de chaussée, car les routes les plus économiques (routes en terre ou chaussées légères en sol stabilisé) exigent des plates-formes parfaitement assainies. Un défaut initial d'assainissement conduira à exécuter une chaussée d'un type coûteux. Enfin le prix de revient d'une route en terre et celui d'une chaussée dépendent directement de la proximité des carrières ou des gîtes de matériaux. D'où la nécessité de tenir compte, dans l'étude du tracé, des ressources locales en matériaux et d'effectuer une prospection méthodique de ces ressources, en même temps que la reconnaissance du tracé ».

technique ou économique³⁶² ». La carte ci-dessous montre que malgré le tracé du réseau routier qui couvre l'ensemble du pays, seules quelques routes : en l'occurrence l'axe Dakar-Thiès, - pour maintenir la primauté du transport ferroviaire sur le reste du tronçon qui va jusqu'à Saint-Louis, l'administration a tout simplement préféré maintenir une piste délabrée, ce qui n'empêchera pas d'ailleurs le transport routier de prendre le dessus sur le transport ferroviaire sur cet axe Thiès-Saint-Louis -, la route Dakar-Kaolack sur 200 km via Mbour ainsi que la « *transgambienne* » ont été bitumées.

Le reste du réseau routier étant constitué de pistes « améliorées » secondaires, le plus souvent impraticables en hivernage ou d'un parcours très difficile voire impossible.

Cet état des routes a forcément un impact sur le parc automobile, et notamment le parc de camions qui transportent l'arachide dans le cas du Sénégal - nous avons vu précédemment que durant la saison de la traite, afin de maximiser leurs gains, les transporteurs faisaient plusieurs rotations entre les zones de production arachidières et les zones d'évacuation, les huileries ou les entrepôts -. Il en résulte « l'usure rapide du matériel qui ne roule souvent que deux ans et très rarement plus de quatre ans³⁶³ ». La pyramide d'âge des camions du Sénégal de la période d'avant 1945 à 1953, dressée par la mission Laboratoire de l'Institut de Géographie de l'Université de Strasbourg, met en exergue des variations irrégulières dans les importations de camions et camionnettes, caractérisées par des périodes de forte augmentation des achats comme c'était le cas en 1946, suivies de brusques diminutions des achats, qui sont une des conséquences de l'usure rapide du matériel roulant. Il est évident que l'usure rapide du matériel roulant a suscité des frustrations voire des rétractions de la part des propriétaires de camions - notamment les transporteurs européens contrairement aux transporteurs libano-syriens et les autochtones -, mais aussi a accru la concurrence entre les transporteurs. Pour ce faire, il faudrait revenir sur les mécanismes de trafic mis en place dans le cadre de la traite arachidière. Schématiquement, la structure de ce trafic peut être scindée en deux : un trafic dit de « montée » et celui dit de « descente ». Le premier trafic consiste particulièrement à la redistribution des marchandises importées à l'intérieur

³⁶² *Rapport de l'étude, Op. Cit.*, 1954, p. 33.

³⁶³ KAYSER B, TRICART J, *Op. Cit.*, 1957, p. 335.

du pays, tandis que le second, le trafic de « descente » correspond au transport des graines des lieux de cultures vers les lieux de transformation ou d'exportation. Sous cet angle, ce trafic est plutôt bénéfique pour la catégorie des transporteurs qui à la fois étaient de grands commerçants, qui d'ailleurs vont de plus en plus dominer le secteur de transport avec l'abandon progressif des transporteurs européens. Le transport des arachides n'étant qu'une activité secondaire pour la catégorie des commerçants transporteurs, ceux-ci pouvaient même se permettre de transporter à perte, ainsi « les libano-syriens ont en général quelques camions pour transporter les arachides qu'ils achètent eux-mêmes ; et les grosses maisons se font livrer par des sous-traitants ayant leurs propres moyens de transport. Il n'en reste pas moins qu'une fraction importante des arachides circule en utilisant des transporteurs professionnels : camionneurs et chemin de fer³⁶⁴ ». Face à ce type d'organisation tous les éléments étaient en place pour susciter une concurrence entre les différents transporteurs. Cependant qu'en est-il des principaux modes de transport en l'occurrence le rail et la route ?

³⁶⁴ *Rapport de l'étude, Op. Cit.*, 1954, p.38.

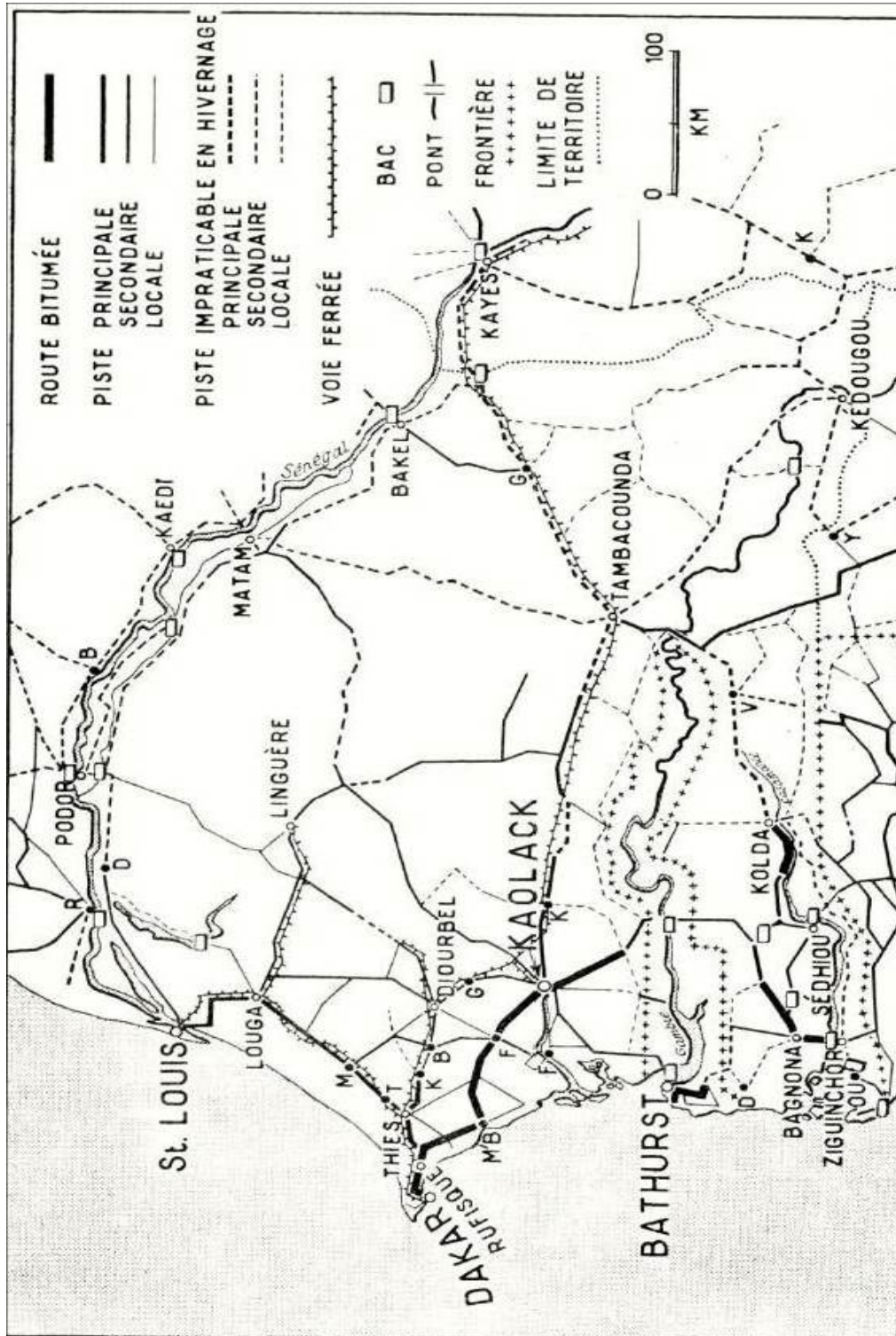


FIG. 2. — Réseau de circulation. — Échelle, 1 : 5 000 000.

Figure 28 : Réseau routier du Sénégal 1954 du Sénégal. Source J. Tricart & B. Kayser

Grâce à sa capacité de transport de gros tonnages et de transport en vrac, le chemin de fer présentait des avantages pour les consommateurs, il permet en outre : « d'utiliser au maximum les instruments de chargement et de déchargement mécanique ou pneumatique, souvent meilleur marché par l'institution conventionnelle de primes et de ristournes³⁶⁵ ». Le camionnage permet notamment aux traitants et sous-traitants de réaliser des bénéfices supplémentaires d'autant plus qu'ils assuraient par la même occasion le transport dans les deux sens du trafic, celui de « descente » dans lequel les camions étaient chargés de graines d'arachides en direction des huileries, les entrepôts des grandes maisons de commerce européennes, les ports etc. et celui de « montée » dans lequel les camions étaient chargés de produits importés, de marchandises consommables. Petit à petit, ces sous-traitants et traitants finirent par jouer un rôle déterminant et même devenir incontournables dans ce système de traite arachidière. En plus de livrer des graines d'arachides - de surcroît de bonne qualité et en quantité - aux grandes maisons de commerce européennes, ils assuraient les ravitaillements dans les campagnes en denrées de première nécessité : riz, sucre, farine, des matériaux de construction et parfois les semences. - Ils finirent par tisser de vrais liens avec la majorité des paysans qui leur confiaient aussitôt les récoltes -. Devant ce rôle grandissant des sous-traitants et traitants, qui dans la majorité des cas étaient des Libano-Syriens et des autochtones, les grandes maisons de commerce vont progressivement se retirer des campagnes et se focaliser sur le grand commerce d'import-export dans les grandes villes. Ainsi, les transporteurs Libano-Syriens et les transporteurs autochtones grâce à la rentabilité de leurs activités, vont accroître leur parc de camions et finir par s'adjuger une bonne partie du trafic routier au Sénégal et par la même occasion se livrer à une rude concurrence, qui s'intensifie avec l'interdiction pour les traitants et sous-traitants³⁶⁶ de se rendre dans les lieux de production

³⁶⁵ *Rapport de l'étude, Op. Cit.*, 1954, p.39.

³⁶⁶ Dans ce schéma, il ne faudrait pas ignorer le rôle des « bourricotiers » qui s'interposent entre le producteur et l'acheteur, généralement c'est eux qui se chargeaient de ramener l'arachide des champs vers les points de traite, mais ces derniers qui étaient de connivence avec les traitants, leur permettaient de contourner facilement ces interdictions fixées par l'administration.

des arachides. En conséquence, ceux-ci devaient uniquement se rendre dans les lieux, les points de traite, des sortes de petits marchés, des « loumas ».

Concernant les parts respectives des deux modes de transport à savoir ferroviaire et routier, deux tendances générales se dégagent, tendances bien matérialisées par les cartes ci-dessous, de la mission de 1954 du laboratoire de l'institut de géographie de l'Université de Strasbourg. Outre sa capacité de transport de grands tonnages, de transport en vrac, le rail desservait pratiquement tous les grands centres de consommations à l'exception de la Casamance. Ces situations, ajoutées à d'autres facteurs - tels que l'impraticabilité totale des pistes, le manque de connexion routière de Dakar à Bamako - ont permis l'immense prédominance du transport ferroviaire sur les longues distances notamment sur l'axe Dakar-Niger. Nous avons vu que les moyens de transport modernes ont surtout permis l'extension des cultures d'arachide notamment sur l'axe ferroviaire Dakar-Niger. Désormais le rail va drainer vers les ports et les huileries toutes les productions arachidières de ces « lointaines zones » comme le montre la carte « d'approvisionnement de l'huilerie Lesieur à Dakar pendant la traite de 1953-1954. Il en est de même pour le trafic « montée³⁶⁷ », sur de longues distances et particulièrement l'axe Dakar-Niger. D'autant plus que « le fer, à la montée, transporte même un peu plus vers le Soudan que vers les autres points du Sénégal : environ 80 000 tonnes contre 70 000 tonnes³⁶⁸ ». Il est évident qu'en dehors de certains rares axes de grandes distances, comme c'est le cas sur l'axe de la Mauritanie - le chemin de fer ne s'arrêtant qu'à Saint-Louis -, le transport routier ne s'implique pas dans les grands transports. Le camion rentre en jeu dans un rayon faible, proche de Dakar ; rayon estimé à environ 250 km. Les auteurs du rapport soulignent concernant l'aire d'intervention des deux modes de transport que « la concurrence est concentrée dans un rayon de 250 km autour de Dakar et plus encore dans un rayon de 100 km³⁶⁹ ». Grâce à sa souplesse, et la facilité d'effectuer des allers et venues rapides malgré l'état des routes, des pistes, le mode transport routier a fini par assooir sa domination sur les courtes distances que ce soit pour le

³⁶⁷ KAYSER B, TRICART J, *Op. Cit.*, 1957, p. 341.

³⁶⁸ *Rapport de l'étude, Op. Cit.*, 1954, p.64.

³⁶⁹ *Ibid.*

trafic de « montée » ou celui de « descente ». Il arrive cependant que certains produits fassent plus ou moins l'exclusivité d'un mode de transport pour des raisons pratiques liées à la conservation ou à la sécurité tel que le montre le tableau suivant :

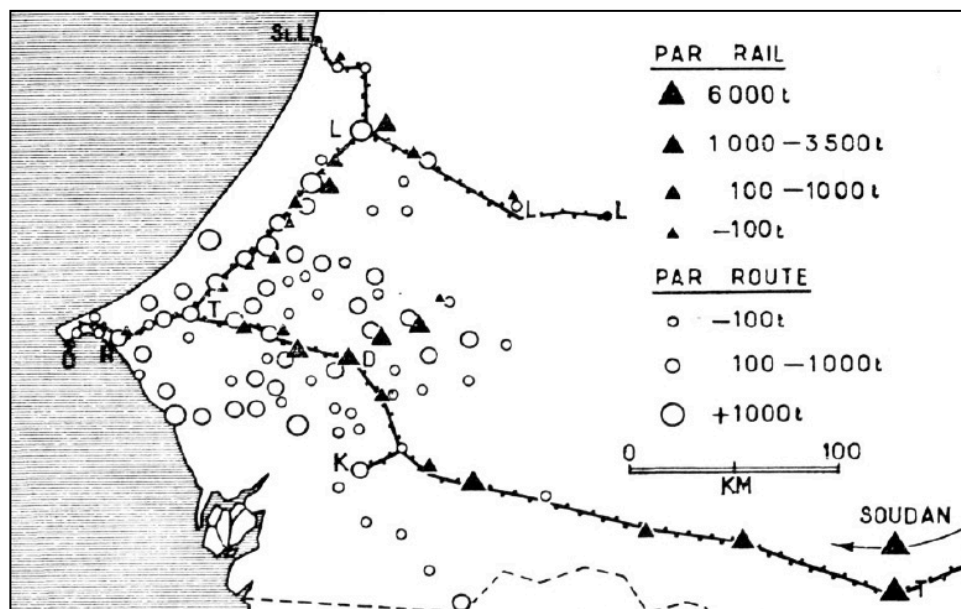
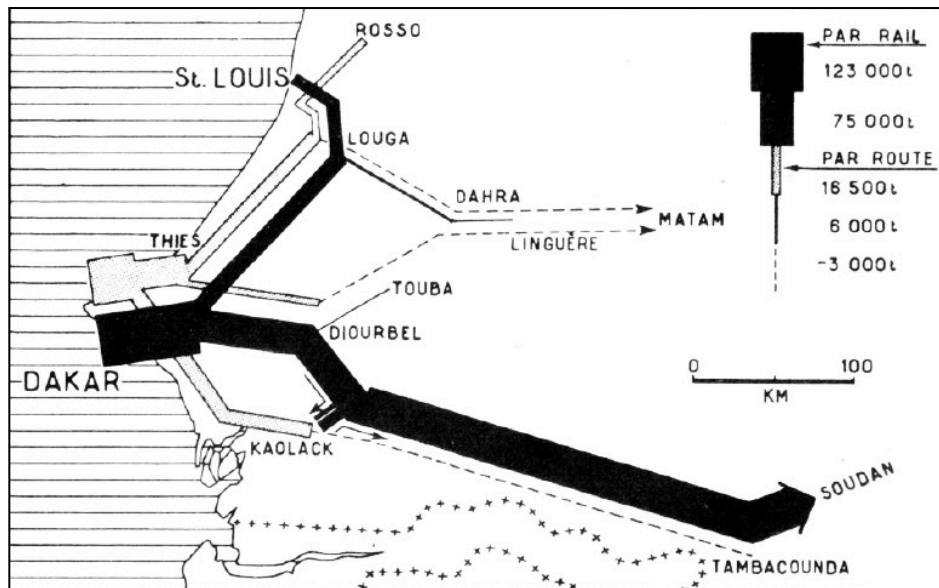


Figure 29 : Drainage des produits selon les modes de transport. (Sources J. tricart & B. Kayser 1953)

Type de produits	Rail	Route
Produits alimentaires	30%	70%
Matériaux de construction	52%	48
Carburants	95%	5%
Sel	20%	80%

Tableau 8 : Répartition des marchandises entre le rail et la route dans le trafic "montée" en 1953. Sources J. Tricart 1953

Marchandises	Tonnages	Pourcentages
Produits alimentaires	85 000	51%
Matériaux de construction	23 000	12%
Carburants	16 000	10
Sel	10 000	7%
Autres marchandises	36 000	20%
Total	170 000	100%

Tableau 9 : Répartition des marchandises dans le trafic montée en 1953. (Sources J. Tricart 1953)

Sur la totalité des 170 000 tonnes de marchandises, les 70 000 tonnes sont transportées directement par chemin de fer vers le Soudan, selon le rapport suscité.

Il ne s'agit pas pour nous de procéder à une sorte de catégorisation radicale des modes de transports selon les types de marchandises transportées. Cependant, il apparaît clairement que selon le type de marchandise, un mode de transport prend l'ascendance sur l'autre notamment pour ce qui est du trafic de « montée ». C'est le cas par exemple pour le transport des carburants dont nous pourrions dire que le rail possédait l'exclusivité, tandis

que la route prenait largement le dessus sur le transport des produits alimentaires. Il en est de même pour le trafic « descente ». Nous avons vu que les deux modes de transports : routier et ferroviaire, présentaient chacun des avantages, le premier pour les traitants et sous-traitants, le second pour les consommateurs mais aussi pour l'administration - il faut oser voir derrière cette dualité rail-route la confrontation de deux systèmes : le système formel incarné par le rail, qui est sous le contrôle de l'administration, qui y tire des profits considérables et le système plus ou moins informel incarné par la route, via les commerçants - transporteurs privés, qui dominent de plus en plus le secteur des transports routiers -. Donc la concurrence rail/route tant évoquée n'avait pas sa raison d'être si de réelles politiques de coordination des modes de transports étaient mises en œuvre. Cependant, du fait de la courte durée de la traite arachidière : de décembre à mars, les transporteurs se livraient à une véritable course afin de maximiser les gains comme le souligne d'ailleurs l'article de Jean Tricart et Bernard Kayser : « les transporteurs au Sénégal, concentrent leur activité sur une courte période... On fait à Kaolack, pendant la traite, un voyage aller et retour par jour, on fait à Louga quatre fois plus de trafic pendant la traite que le reste de l'année. Pendant la période creuse, au contraire, le manque de fret à la montée ou à la descente, oblige certains transporteurs à travailler à perte ou à se contenter de petits transports d'occasion, le chemin de fer étant, de plus, beaucoup moins aléatoire pendant l'hivernage³⁷⁰ ». Cette situation est évidemment la conséquence de la politique dite de la spécialisation des colonies de l'Afrique Occidentale Française qui consiste à ne développer ou favoriser qu'une seule activité, qu'elle soit agricole ou minière dans chaque colonie. Ainsi la colonie du Sénégal s'est spécialisée dans la culture de l'arachide, celle de la Côte d'Ivoire dans les cultures du café, du cacao. Tandis que d'autres colonies à l'image du Soudan Français ou l'actuel Mali et la Haute Volta, des pourvoyeuses de main d'œuvre d'où le phénomène des « *navétanes* » dans la colonie du Sénégal, dans le cadre de la traite arachidière. L'utilisation partielle et moins intensive de la route - certes intense pour une période donnée c'est-à-dire celle de la traite arachidière -, ajoutée au fait que

³⁷⁰ KAYSER B., TRICART J. *Op. Cit.*, 1957, p. 347.

l'administration ne tirait pas grands profits, comparés au trafic ferroviaire, ne militaient pas en faveur d'une réelle politique de modernisation et d'extension du réseau routier existant - ce qui a même poussé certains grands commerçants-transporteurs à financer des travaux de réfection ou de construction de pistes sur certains axes routiers -.

Ainsi, nous pouvons affirmer que l'un des problèmes techniques posé par l'introduction de l'automobile en Afrique durant les années 1925 - cette phase va même s'atteler au-delà de la Deuxième Guerre mondiale, c'est-à-dire avant les premiers programmes quinquennaux du FIDES dans les années 1947 -, c'est l'inadaptabilité du réseau routier ou des pistes face à un parc automobile quasi neuf. C'est le parc des camions qui a payé le plus lourd tribut du fait de l'exploitation intense de ceux-ci, notamment en période de traite comme en témoigne la figure suivante. Nous constatons une forte importation des différentes catégories d'automobiles avec un pic en 1946, suivi d'une baisse qui peut être expliquée par le début de la mise en place d'un réseau routier plus moderne qui fait que la durée de vie d'une automobile est plus longue. La forte reprise des importations notamment de la catégorie des 17-20 CV peut s'expliquer par la décadence ou la forte diminution du transport ferroviaire dont le matériel qui souffre de vétusté n'a pas fait l'objet de remplacement systématique.

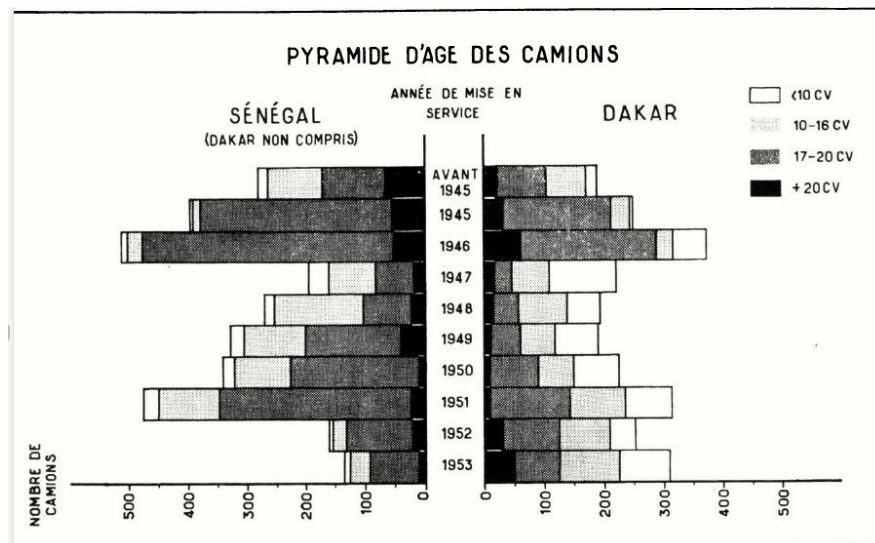


Figure 30 : Pyramide d'âge des camions. Sources J. Tricart & B. Kayser, 1957.

Ces réseaux routiers ou ces pistes, qui malgré les récriminations des transporteurs surtout, avaient jusque-là suffi, étaient désormais dépassés à partir des années 1940. « Les exigences des véhicules automobiles, et le divorce s'est nettement accentué depuis lors. Ces véhicules sont en effet construits pour les grands pays consommateurs où la route est d'autant plus parfaite et roulante que le trafic est plus intense. Ainsi l'automobile moderne se fait de plus en plus fragile dans sur les routes coloniales. Les américaines elles-mêmes ayant perdu leur ancienne rusticité au fur et à mesure de la construction des 'highway'³⁷¹ ». Une fois de plus, il semblerait selon certains auteurs, techniciens qui sont intervenus directement dans la mise en place du second programme routier, - nous faisons allusion ici aux premiers programmes de financements des infrastructures publiques avec le FIDES - que ce sont les nécessités techniques qui ont présidé à la mise en place d'un réseau routier moderne, ainsi qu'à son extension. Car, l'automobile se faisant « de plus en plus fragile pour les routes africaines ». De surcroît, « le marché est trop restreint pour qu'on puisse envisager de construire, a des conditions de prix admissibles des engins spéciaux » se défendait Emile Crouzet (Inspecteur général des Travaux publics de la F.O.M.), après les premières tranches de financement du FIDES. Donc la solution passait par une construction de routes plus adaptées, aptes à accueillir ce nouveau type d'automobile. Pourtant ce n'est pas ce que semble indiquer certains travaux d'universitaires, dont celui d'Odile Goerg³⁷² qui souligne dans un article consacré à la terminologie que l'administration coloniale française employait pour désigner les différentes composantes de la ville dans les colonies : « il faut attendre l'après-guerre, sous la pression des colonies et dans un contexte politique nécessitant l'alliance avec des membres d'élite, pour que des concessions soient faites, dans le cadre des plans d'aménagement prévus en 1947. Elles vont de pair avec une mutation de l'image de la ville et du discours. Alors que les premiers plans de ville étaient uniquement cadastraux, les schémas d'urbanisme sont basés sur la notion de zoning, différenciaient les espaces selon

³⁷¹ CROUZET E., *Op. Cit.*, 1952, pp. 17-21.

³⁷² GOERG O., « Domination coloniale, construction de la « ville » en Afrique et dénomination », in, *Afrique & histoire*, 2006,1 vol. 5, pp. 15-45.

les fonctions mais aussi selon les habitants ». Conséquences d'une « pression des colonisés » ou pas, un constat demeure, c'est qu'au lendemain de la conférence de Brazzaville, et après la mise en place du FIDES, les financements publics et notamment les crédits accordés aux investissements d'infrastructures publiques vont augmenter et sont beaucoup plus consistants que ceux de la période d'avant FIDES. Ainsi, dans son allocution sur *La politique routière de l'A.O.F et ses conséquences économiques*, le Gouverneur Xavier Torr , Secrétaire général de l'A.O.F note que « l'accomplissement du programme routier constitue l'opération la plus importante qui a été entreprise dans la Fédération au cours de ces dernières années. Le premier plan quadriennal FIDES y a consacré 12 milliards 902 millions de francs CFA, soit près de 27% de son montant total... Au total, les programmes routiers envisagés sur le sur FIDES représentent un montant voisin de 23 milliards de francs CFA, soit 23% de l'ensemble des investissements³⁷³ ». Cependant, malgré ces tendances budgétaires revues à la hausse, la mise en place d'un réseau routier demeura une difficulté face « aux attaques massives », « au jugement lapidaire » « des inconditionnels » du rail, « aussi, afin de poursuivre notre programme a-t-il fallu toujours rogner sur la dépense et essayer de justifier le terme de « routes économiques », vocable par lequel on désignait toutes les réalisations routières dans les Territoires d'Outre-Mer » d plora le Gouverneur général Xavier Torr , Secrétaire de l'A.O.F, dans son allocution. Une importante augmentation de la circulation routière a été notée à partir des années 1950, alors que la consommation de carburants dans l'ensemble de la Fédération a été estimée en 1938 à 38 900 km³, elle passera à 296 886 m³, dont 224 433 m³ d'essence et 72 453 m³ de gas-oil³⁷⁴. Cette augmentation de la circulation routière est-elle à mettre uniquement sur le compte de l'amélioration du réseau routier ? Il est évident qu'une amélioration du réseau routier favorise une faible consommation de carburants ; cependant, il faudrait nuancer la réponse d'autant plus que comme nous l'avons noté précédemment, cette augmentation de la circulation routière et corrélativement des importations de véhicules particulièrement des

³⁷³ CROUZET E., *Op. Cit.*, 1952, pp. 17-21.

³⁷⁴ TORR  X., *Op. Cit.*, 1952, p. 7.

véhicules utilitaires, pourrait aussi se justifier par la baisse progressive du trafic ferroviaire dans la Fédération en général.

Le rail, par sa capacité à transporter de gros tonnages sur de longues distances, a largement participé à l'épanouissement économique des zones traversées dans les colonies en particulier dans le cadre des économies de traite, en tant que moyen de transport moderne pionnier dans les colonies, il permit non seulement à la métropole d'asseoir son autorité mais a activement participé à l'essor des activités économiques entre la métropole et les colonies. Quant à la route, elle a permis l'accroissement du volume de produits exportés, en rendant possibles par exemple les cultures dans des régions qui n'avaient jusqu'alors aucun contact avec les circuits commerciaux. Elle a en outre favorisé l'émancipation de la classe paysanne particulièrement dans les économies de traite comme c'était le cas dans les colonies du Sénégal, de la Côte d'Ivoire, en les incluant désormais dans ce système d'échange. La route a largement favorisé le transport des personnes, vu sous cet angle, elle a joué un double rôle : économique et social.

Chaque moyen de transport, jouait bien sa partition du jeu. Les supposés antagonismes entre le rail et la route seraient plutôt à voir du côté des intérêts politiques et socio-économiques des différents acteurs engagés dans cette économie de traite en général. D'autant plus que « les camions, ajoutés aux wagons du Dakar-Niger, suffirent largement à assurer le trafic nécessaire à l'économie du pays » notent Jean Tricart et Bernard Kayser dans les conclusions de leur article³⁷⁵.

Par ailleurs face à une insuffisance des moyens financiers, - le plus souvent volontaire - les administrateurs coloniaux ont dû mettre en place un réseau routier fragile, qui nécessitait chaque fois, après les saisons pluvieuses un entretien, d'où les coûts d'entretien des réseaux routiers dans les colonies d'A.O.F très importants. Son amélioration au fur et à mesure des différents programmes de financements publics et conjointement la décadence du transport ferroviaire ont permis une croissance à partir des années 1950 du trafic routier en Afrique. Cependant le type de réseau routier mis en place qui n'était pas un réseau

³⁷⁵ KAYSER B., TRICART J., *Op. Cit.*, 1957, p. 339.

maillé - seuls les centres d'une importance économique ou administrative étaient desservis -, faisait que après les indépendances, les nouveaux États souffraient toujours d'une carence en termes de réseaux routiers et d'une façon plus globale de mobilité.

Deuxième partie :
Dakar et son autoroute à péage : une innovation majeure

Infrastructures de transport lourdes dans la lignée des Lignes à Grande Vitesse, plus récentes, les autoroutes ont fini de faire les preuves de leur efficacité, de leur utilité dans les économies modernes et cela malgré les contestations et polémiques que suscitent souvent les projets. Pourquoi une autoroute alors que nous avons des routes³⁷⁶ ? Une autoroute, c'est d'abord son tracé, qui doit permettre aux véhicules, aux poids lourds entre autre, de rouler très vite dans des conditions de sécurité optimale. Deux vocables : vitesse et sécurité, mais aussi confort qui fondent la différence entre une route et une autoroute - il ne s'agit pas bien sûr de minimiser les routes au profit des autoroutes -.

L'évolution du phénomène autoroutier est loin d'être homogène et cela, même dans les pays dits développés du même continent par exemple. C'est ainsi que dans les premières décennies des années 1900, « alors que la France s'enorgueillissait d'un réseau routier d'une densité et d'une qualité inégalées au monde, commençait à naître en divers pays la nouvelle route exclusivement réservée au transit automobile : AVUS, prototype de 10 km, à péage, à l'Ouest de Berlin en 1919, autostrade Milano-Laghi de 80 km en 1925, et aux Etats-Unis la Bronx River Parkway 24 km au Nord de New York en 1921-1924, qui devait déclencher le premier de parkways³⁷⁷ ». Dans cette logique, le premier programme autoroutier de la France, était censé compléter le réseau routier comme le soulignait vers les années 1968, Gilbert Dreyfus, Ingénieur en Chef des Ponts-et-chaussées, Directeur des Routes et de la Circulation routière : « le programme autoroutier complète heureusement un réseau routier, bien adapté à la desserte et à la distribution des pôles d'activité, et sans cesse amélioré³⁷⁸ ». Ainsi le retard de la France³⁷⁹ peut en partie s'expliquer par le fait que les

³⁷⁶ Question que beaucoup de citoyens sénégalais se sont posés quand ils ont eu échos du projet autoroutier Dakar-Diamniadio ? « Pourquoi une autoroute sur laquelle on paiera pour rouler alors que nous avons des routes, la RN1 par exemple (route nationale n° 1) qui va d'ailleurs jusqu'à Thiès, Mbour » m'interpella mon voisin de quartier un jour.

³⁷⁷ LADRET D., *Autoroutes et paysages, paysage environnement*, Paris, La documentation Française, 1974, 103 p.

³⁷⁸ DREYFUS G. (introduction), « Le réseau routier Français routes et autoroutes », in, *Revue Périodique publiant l'inventaire permanent des richesses et des virtualités françaises*, 12^e année - avril 1967, N° 40, Paris, 351 p.

³⁷⁹ En France, le projet de loi portant statut des autoroutes fut présenté au Parlement par le ministre des Travaux publics, des transports et du Tourisme, M Antoine Pinay, en février 1952, ce n'est que trois ans après

Français n'ont pas perçu très tôt la véritable révolution que l'autoroute allait procurer à la circulation routière. La citation de Voltaire selon laquelle « Les Français arrivent tard à tout mais enfin ils arrivent » est particulièrement justifiée dans ce cas précis, d'autant plus que « la France qui n'a dépassé le premier millier de kilomètres d'autoroute qu'en 1968, approchera les 5 000 km à la fin de 1979. La longueur du réseau français qui n'atteignait qu'à peine le quart du réseau allemand il y a dix ans, en représente plus que deux tiers aujourd'hui³⁸⁰ ».

Juste pour dire qu'au moment où les anciennes métropoles se lançaient dans une course de mise en place d'un réseau autoroutier, reliant notamment les grandes villes c'est le cas dès 1940 en Allemagne :

- l'autoroute Aix-la-Chapelle-Berlin par Cologne et Magdebourg ;
- l'autoroute Sarrebruck-Breslau par Mayence, Erfurt et Dresde ;
- l'autoroute Sarrebru-Munich, prolongée vers Salzbourg et Vienne après l'annexion de l'Autriche ;

en Italie, en France, aux Etats-Unis dans les années qui suivirent la Seconde Guerre, au même moment la majeure partie des pays africains nouvellement indépendants luttait pour connecter, unifier leurs différents territoires, signe d'une intégrité territoriale. Sous cet angle, la mise en place d'infrastructures autoroutières en Afrique est récente et même embryonnaire pour le cas du Sénégal. Pris sur le plan continental, il existe de fortes disparités entre les États tels que le Maroc, l'Afrique du Sud, l'Algérie dont le réseau autoroutier dépasse aujourd'hui le millier de kilomètres, les pays tels que le Sénégal, dont le linéaire autoroutier déroule à peine son ruban, et les pays qui n'en possèdent pas du tout.

Avant de nous pencher sur le projet autoroutier Dakar-Diamniadio dans le deuxième chapitre de cette partie, nous analyserons d'abord dans le premier chapitre, le phénomène autoroutier en plein essor aujourd'hui dans tous ces « pays en développement ». A ce

en avril 1955 que la loi fut votée. Dans le premier article de cette loi on pouvait lire concernant l'autoroute : « voie routière à destination spéciale, sans croisement, accessible seulement en des points aménagés à cet effet, et essentiellement réservée aux véhicules à propulsion mécanique ».

³⁸⁰ FEVE M., « La politique des autoroutes concédées en France, Historique et perspectives », in, *Revue Générale des routes et des aérodromes*, n° 553, mai 1979, pp. 3-125.

propos, il faudra relativiser cette approche dans la mesure où, si le processus de construction d'autoroutes n'est pratiquement plus à l'ordre du jour dans la majorité des anciennes puissances industrielles qui ont très tôt développé ces infrastructures en réseau, cela n'est pas le cas pour des puissances économiques telle que la Chine, mais aussi les pays en plein essor économique qui sont particulièrement demandeurs de ces puissants vecteurs de croissance économique.

Chapitre 3 : Les autoroutes en Afrique et dans les « pays en développement »

Face aux flux sans cesse croissants des marchandises, des biens, aux déplacements de plus en plus massifs des personnes, les infrastructures de transport jouent particulièrement un rôle de plus en plus important. Ainsi, leur performance et leur efficacité sont déterminantes pour la bonne marche de l'économie d'un pays. De surcroît, de par leur rôle de vecteur physique des échanges, les infrastructures de transports impriment durablement leurs marques sur les territoires qu'elles desservent, ou traversent. En outre, elles peuvent être déterminantes quant aux orientations économiques des territoires desservis. Il faut dire que les effets des infrastructures structurantes, et plus particulièrement des autoroutes sur les territoires, ont fait l'objet de plusieurs débats entre scientifiques mais aussi entre élus locaux. Opposant ainsi les pro-autoroutes qui soutiennent souvent à propos de celles-ci « que le rejet d'une infrastructure nouvelle, là où elle est nécessaire, représente en réalité la pire des solutions. Car, laisser le trafic engorger une voirie inadaptée, c'est accepter le risque d'infliger des nuisances (nuisances économiques, mais aussi écologiques) bien plus graves que celles qu'apporterait la nouvelle infrastructure³⁸¹ ». À l'opposé, les détracteurs des infrastructures autoroutières invoquent souvent les impacts sur l'environnement, qui peuvent entraîner des mutations paysagères.

Sur un autre tableau, la problématique des infrastructures de transport et plus particulièrement des autoroutes, cache en toile de fond des questions plus complexes mais inhérentes telles que les politiques d'aménagement territorial - les comportements de mobilité -, le choix de système économique. Aussi, les acteurs politiques, économiques et les aménagistes : « leur donnent un rôle des plus stratégiques et les placent au cœur des politiques publiques de développement régional³⁸² ». Avant de nous pencher sur le phénomène autoroutier dans le continent africain ainsi que dans certains « pays en

³⁸¹ FEVE M., *Op. Cit.*, 1979, p. 6.

³⁸² MUNAFO S., « Autoroute, mobilité et habitat. Étude des effets territoriaux du tronçon autoroutier de la Vue-des-Alpes », in, *Géo Regards, Cahier de l'Institut de géographie Université de Neuchâtel*, Suisse, n° 70, 2007, 122 p.

développement », il serait opportun de revisiter l'histoire des infrastructures autoroutières à travers le monde, afin d'en saisir les méandres qui aboutirent aux normes actuelles que nous connaissons des autoroutes.

3-a : Autoroutes : depuis quand et pourquoi ?

Il est souvent indiqué que l'Italie est le pays précurseur du phénomène autoroutier avec la fameuse « autoroute des lacs », totalement mise en service en septembre 1924³⁸³. L'idée est partie d'Allemagne en 1909 et va vite se propager, d'autant plus que 5 ans après, en 1914, les Etats-Unis ouvrirent une autoroute de 65 km de long, aux environs de New York, à Long Island. Une autoroute qui traverse une banlieue peuplée pour desservir un ensemble de résidences d'hommes d'affaires riches qui d'ailleurs en sont les principaux bailleurs de fonds. Dès 1926, le V^e congrès de la route tenu à Milan, s'est penché sur la question des autoroutes pour en fixer une charte. Ce qu'il serait convenu d'appeler les premières notions essentielles sur les autoroutes, qui « réservées aux automobiles, résultent d'une démarche économique équilibrant les bénéfices à venir avec les coûts de la construction et de l'entretien de la voie. Elles garantissent la sécurité et l'équilibre des transports dans la zone qu'elles desservent. Enfin, l'autoroute relève de l'État qui concède éventuellement sa construction et son exploitation après avoir déterminé le tracé et fixé le montant du péage³⁸⁴ ». Le texte souligne *in fine*, l'exclusivité de l'automobile sur ces nouvelles routes, du fait toujours de la présence durant ces années des véhicules hippomobiles, ce qui faisait que les deux se partageaient la même chaussée. Les hippomobiles allaient devenir de plus en plus encombrantes sur les chaussées envahies désormais par les automobiles.

Une fois ces premières bases de l'autoroute définies, l'Allemagne principalement et l'Italie, se lancèrent dans un vaste programme de construction d'autoroutes, dites de

³⁸³ Il s'agissait d'une autoroute à péage de 85 km entre Milan et Varèse, avec une voie par sens, « avec pour séparation une simple ligne blanche. Cette autoroute est à péage. La révolution initiée par Puricelle, est la réalisation de croisement à niveaux séparés. Désormais, toute route qui croise l'autoroute passe au-dessus ou dessous ». <http://www.info-autoroute.com/hier.html>

³⁸⁴ *Paris – Normandie, Une autoroute se souvient...de 1963 à 1993*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1993, 159 p.

« dégageant ». Ainsi, avant la deuxième Guerre mondiale, les allemands, les italiens et les Nord-américains étaient les véritables pionniers du phénomène autoroutier, ayant compris très tôt avec le développement fulgurant du marché de l'automobile corrélativement à une massification de la mobilité. Derrière cette volonté manifeste de l'Allemagne et de l'Italie, se cachaient des ambitions militaires, des propagandes politiques. Ainsi « en Allemagne, l'accession au pouvoir d'Adolf Hitler en 1933, confère à l'autoroute une visée encore plus étendue. Les grands chantiers deviennent un exutoire au chômage, un facteur de relance commerciale mais aussi, fait nouveau, le moyen d'une stratégie militaire offensive. La guerre-éclair, la fameuse *Blitzkrieg* que prône l'État-Major allemand depuis la fin du XIX^e siècle, dispose désormais de voies rapides performantes, qui augmentent la puissance et la rapidité de l'armée allemande, dans le sillage d'une arme nouvelle, les chars...³⁸⁵ ». A la même époque, de l'autre côté des Alpes, Mussolini s'exhibe torse nu sur un chantier autoroutier avec une pioche en main. C'est dire qu'au-delà des besoins de mobilité, les premiers projets autoroutiers ont servi des causes différentes selon les pays. Aux États-Unis, on évoqua même le nom de « routes de riches » pour désigner ces nouvelles voies protégées qui relient les quartiers riches au centre-ville.

Leur dénomination a varié selon les pays précurseurs : *autobahnen* en Allemagne, *autostrada* en Italie, *motorways* aux États-Unis, il en est de même pour les circonstances dans lesquelles les autoroutes ont émergé. En effet, « elles n'avaient à l'origine aucune caractéristique commune bien définie : certaines comportaient une seule chaussée, d'autres deux chaussées, généralement parallèles ; leurs carrefours n'étaient pas toujours dénivelés ; la largeur des voies de circulation variait de 3 à 4 m³⁸⁶ ». Il faut attendre après les propositions de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) - qui s'est réunie à Genève en 1950 -, pour que la conférence européenne des ministres des transports adopte les normalisations proposées par le congrès en 1957. Après cette seconde phase de normalisation, une définition du vocable autoroute a été dégagée : « les autoroutes sont des routes réservées exclusivement à la circulation automobile, accessibles seulement

³⁸⁵ « Paris – Normandie, Une ... », *Op. Cit.*, 1993, p. 16.

³⁸⁶ RICKARD C., *Les autoroutes*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1984, 123 p.

en des points spécialement aménagés et ne comportant aucun croisement à niveau, les routes de ce type comportent généralement deux chaussées à sens unique, séparées et indépendantes, chacune ayant au moins deux voies de circulation de 3,50 m de largeur ».

En analysant les trajectoires de l'autoroute en tant que complexe technique, nous nous rendons compte que celle-ci a beaucoup évolué. En effet, la première autoroute constituée d'une voie par sens avec comme séparation une simple bande blanche en Italie, est loin de l'approche actuelle d'une autoroute. Sous cet angle, nous serions amenés à croire qu'avant la normalisation proposée en 1957 par la conférence des ministres des transports européens, « l'autoroute est à chaque époque le route qui permet les déplacements les plus rapides, les nombreux et globalement les plus sûrs³⁸⁷ ». Sous cette acceptation, nous pouvons considérer que les premières infrastructures routières modernes en Afrique, notamment au Sénégal et en Côte d'Ivoire pour ce qui est de l'Afrique de l'Ouest, à la veille des indépendances, étaient des autoroutes comme l'indiquent d'ailleurs les mentions sur les photos ci-dessous.



Figure 31 : Vue du ciel autoroute et d'Abidjan 1962. Sources Archives M.A.E.E. Paris

³⁸⁷ <http://www.info-autoroute.com/definition.html> . Consulté le 10 mai 13.



Figure 32 : Vue du ciel "autoroutes" de Dakar 1962. (Sources Archives M.A.E.E. Paris)

Aujourd'hui, ces infrastructures sous la pression urbaine, c'est le cas de la RN1 (route nationale n°1) à Dakar (Cf. figure n°16), qui de nos jours sous la forte pression des habitations et des différents aménagements sur les rebords, paraissent si minuscules, qu'on aurait dit qu'elles se sont rétrécies.

C'est au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et précisément après la convention de 1957, qui conféra aux autoroutes leur acceptation moderne, que s'accéléra - commença pour certains pays comme la France³⁸⁸ - le phénomène autoroutier, dans de nombreux pays, avec la construction de réseaux nationaux et internationaux. La nouveauté ici, c'est qu'il ne s'agit plus « d'autoroutes de dégagement », mais plutôt « d'autoroutes de liaison ». Il s'agit désormais, de construire des autoroutes, afin de rallier les grands centres

³⁸⁸ Après le V^e congrès de la route qui s'est tenu à Milan, plusieurs projets de construction d'autoroutes ont fait l'objet d'étude : projet d'autoroute en 1927 à l'ouest de Paris, projet d'autoroute entre 129-1930 sur la Côte d'Azur, projet d'autoroute urbaine en corniche entre la Place Tolozan et la Croix-Rousse à Lyon en 1930. Aucun de ces projets d'autoroute n'a abouti car la France fière de son réseau routier a négligé la construction d'autoroutes (pour plus de projets d'autoroutes en France, voir le site suivant : <http://www.info-autoroute.com/hier.html>).

urbains en un minimum de temps. Mais il s'agit également de faciliter les flux de déplacements massifs entre les lieux de production - qui peuvent être des aéroports, des ports ou tout simplement une zone de travail - vers les zones de résidences. Ainsi, avant la guerre, l'Allemagne possédait le réseau d'autoroute le plus vaste en Europe avec près de 3 000 kilomètres d'autoroutes sur son territoire. Au même moment, « l'Hexagone ne dispose d'aucun kilomètre d'autoroute, bien que les travaux de construction du tunnel de Saint-Cloud et de l'autoroute de l'Ouest aient débuté, enfin de désengorger le trafic entre Paris et sa banlieue Ouest³⁸⁹ ». Après la guerre, le réseau allemand a été sérieusement bouleversé, voire partagé entre les deux Allemagnes, une partie du réseau avait tout simplement été annexée par les nouveaux occupants de ces territoires conquis : la Pologne a ainsi hérité de 272 km, et l'URSS 107 km. Cependant, l'Allemagne a vite repris la reconstruction de son réseau et de ses ponts détruits (au total 514 ponts), « il s'agissait de « mailler » la totalité du territoire fédéral par des voies nouvelles qui se raccorderaient par autant de « nœuds » (*Kreuzen*) qu'il faudrait pour qu'aucun habitant ne se trouve en 1986 à plus de 40 km d'un échangeur autoroutier³⁹⁰ ». Pour y parvenir, l'État Allemand a mis en place plusieurs plans quadriennaux - celui de 1958-1962 par exemple a permis de mettre en service les parties qui manquaient au premier projet autoroutier, l'*HAFRABA* - ces derniers étaient en partie financés par l'État ainsi que les provinces. Les autoroutes italiennes tout comme celles allemandes, ont subi d'énormes dégâts sous les bombardements, - le réseau italien était avant la guerre largement inférieur comparé à celui de l'Allemagne - le vote de la Loi Romita en 1955 qui a permis de mettre sur pied des sociétés concessionnaires à économie mixte qui relancèrent - grâce au péage pour justifier un financement en partie privée - le réseau autoroutier de l'Italie, celui passera en 1975 de 1 915 km à 4 622 km. Un peu partout en Europe, durant les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre, les États par le biais des sociétés concessionnaires et donc du péage, vont se mettre à développer leur réseau. La France, qui faisait confiance à son réseau routier avant la guerre, et ne trouva pas nécessaire de construire un réseau autoroutier, va vite se retrouver au lendemain de la Seconde Guerre

³⁸⁹ Paris – Normandie, *Une...*, *Op. Cit.*, 1993, p. 32.

³⁹⁰ RICKARD C., *Op. Cit.*, 1984, p. 24.

dans une situation pratiquement contraire. En effet, prise dans la tourmente des « Trente glorieuses », avec une passion grandissante de l'automobile, le parc automobile de la France a explosé durant cette période, passant de 2,3 millions de véhicules en 1950 pour atteindre 6,4 millions d'unités en 1960. Après plusieurs tentatives et des projets de lois, notamment celui présenté au Parlement par Antoine Pinay alors ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme en février 1952 - car malgré le besoin de plus en plus pressant d'extension et de développement du réseau routier, autoroutier afin de l'adapter au parc automobile, « il apparut très vite que la France n'avait pas les moyens, ou la volonté, de toutes ses ambitions, ou, en tout cas pour les responsables du budget, que la ne constituait une véritable priorité. D'ailleurs pour beaucoup de nos concitoyens, la France avait le meilleur réseau routier du monde, en tout cas le plus dense : 1,2 de route par km² » soulignait Claude Abraham³⁹¹ - la France finit par recourir aux sociétés concessionnaires et au système de péage pour étendre et développer son réseau autoroutier. Il en sera de même pour les autres pays européens : la Suisse, l'Angleterre, l'Espagne, et les pays Scandinaves, se sont lancés dans la construction d'un réseau autoroutier en mettant en place, malgré les différences au niveau des mécanismes selon les pays, des systèmes de concession et de péage.

³⁹¹ ABRAHAM C., *Les autoroutes concédées en France 1955-2010*, Paris, CELSE, 2011, 183 p.

Réseaux autoroutiers européens (31 décembre 2007).

Longueur du réseau autoroutier (km)		Km/100 000 hab.		Km/1 000 km ²	
Espagne	13 014	Chypre	32,2	Pays-Bas	62,2
Allemagne	12 594	Luxembourg	29,8	Belgique	57,8
France	10 958	Slovénie	28,5	Luxembourg	56,5
Italie	6 588	Espagne	28,4	Allemagne	35,3
Royaume-Uni	3 673	Portugal	24,6	Suisse	33,7
Portugal	2 613	Autriche	20,3	Slovénie	28,5
Pays Bas	2 582	Danemark	20,2	Portugal	28,4
Suède	1 806	Suède	19,5	Chypre	27,6
Belgique	1 763	Suisse	18,1	Danemark	25,8
Autriche	1 696	France	17,5	Espagne	25,7
Suisse	1 393	Belgique	16,4	Italie	21,9
Danemark	1 111	Pays Bas	15,7	Autriche	20,2
Grèce	1 103	Allemagne	15,4	France	20,1
Hongrie	858	Finlande	13,4	UEE	15,3
Finlande	700	UEE	13,1	Royaume-Uni	15,1
Pologne	663	Italie	11,0	Hongrie	9,2
Rép. tchèque	657	Grèce	9,8	Grèce	8,4
Slovénie	579	Lituanie	9,2	Rép. tchèque	8,3
Bulgarie	418	Hongrie	8,6	Slovaquie	7,4
Slovaquie	365	Estonie	7,2	Lituanie	4,7
Lituanie	309	Slovaquie	6,7	Suède	4,0
Roumanie	281	Rép. tchèque	6,3	Irlande	3,8
Irlande	269	Irlande	6,0	Bulgarie	3,8
Chypre	257	Royaume-Uni	6,0	Estonie	2,1
Norvège	239	Bulgarie	5,5	Pologne	2,1
Luxembourg	147	Norvège	5,0	Finlande	2,1
Estonie	96	Pologne	1,7	Roumanie	1,2
		Roumanie	1,3	Norvège	0,7

Figure 33 : Réseau autoroutier en 2007. (Sources C. Rickard)

L'explosion du phénomène autoroutier durant cette période après-guerre ne s'est pas seulement arrêtée en Europe puisqu'ailleurs, la construction d'un réseau autoroutier « maillant » la totalité du pays faisait partie des grandes priorités des gouvernements dans les années 1950. Il faut dire que dopé par la reprise économique des « Trente Glorieuses » et la massification des échanges qui suivirent du fait de l'apparition d'une nouvelle société de consommation, il était désormais plus que nécessaire de construire un réseau routier, autoroutier adéquat, surtout que l'automobile était devenue à la fois un outil indispensable de travail, phénomène de mode, qui devenait de plus en plus puissant³⁹². Ainsi, les États-Unis qui avaient par ailleurs construits les premières autoroutes de dégagement se lancèrent dans la construction d'un « réseau fédéral stratégique, il est destiné à répondre à des besoins civils, essentiellement ceux des camionneurs...L'incomparable machine à construire des Américains se mit en marche... Un tapis en béton se déroula sous les roues des camions et des autocars de voyage, atteignant une longueur de 73 000 km. Certaines années, le rythme de construction fut de 10 km par jour !³⁹³ ». Le Japon aussi se lança à partir des années 1956 dans la construction d'un immense réseau autoroutier qui atteindra 3 232 km en 1983.

3-b : autoroutes : attention, dès que l'on s'y engage on est obligé de payer !

D'emblée, il faut noter qu'une autoroute coûte cher et très cher même. Selon Charles Rickard « pour construire un seul kilomètre, il faut en moyenne acquérir H ha de terrain, déplacer 120 000 m³ ! ». C'est dire que tous ces pays qui se sont lancés dans un vaste programme autoroutier dans les années 1950 devaient soit posséder d'énormes capitaux disponibles pour financer la construction du réseau autoroutier. Ce qui ne semble pas être le cas - car la majeure partie des pays qui développèrent ces vastes programmes autoroutiers, en dehors des États-Unis, étaient touchés par la guerre, donc avaient plusieurs priorités à la fois -, soit mettre en place des mécanismes d'autofinancements des

³⁹² Selon Anne Françoise Garçon, en France, il y eut une épidémie d'accidents de la route dans les années 1970 parce que les voitures étaient devenues plus puissantes, alors que les routes n'ont pas changé.

³⁹³ RICKARD C., *Op. Cit.* 1984, p. 30.

infrastructures qui allaient alléger les charges financières des États. Ceux-ci, vont adopter la deuxième solution c'est-à-dire la mise en place de mécanisme de financement du réseau autoroutier, mécanismes qui cependant diffèrent d'un pays à un autre. Certains pays telles que la Grande-Bretagne et l'Allemagne Fédérale par exemple ont tout simplement choisi au départ, de prélever des taxes sur l'essence, d'autres par contre, d'appliquer le péage, c'est le cas par exemple de la France. Tandis que certains pays ont associé les deux types c'est-à-dire de prélever des taxes sur l'essence et d'appliquer le péage aussi. Pour des choix méthodologiques et pour les besoins de notre sujet de recherche, nous allons plus nous intéresser sur les systèmes de péage et de sociétés concessionnaires des autoroutes et mieux sur les modèles français car ayant en partie inspiré aujourd'hui le modèle Sénégalais.

Le péage et le régime de concession sont intrinsèquement liés car l'un entraîne souvent l'autre. Ainsi, Claude Abraham fait-il savoir que : « le régime de concession, et son pendant l'institution de péage, sont de vieilles traditions françaises³⁹⁴ ». Quoique le péage existait déjà dans les premières autoroutes d'avant la guerre, son développement et sa forme la plus aboutie, se situe dans les années 1950-1960, évidemment, quelques lois et textes supplémentaires ont été révisés. En France, si un décret de 1955 stipulait que « l'usage des autoroutes est en principe gratuit³⁹⁵ », - à ce propos, Charles Rickard ironise : « on peut sourire de cette gratuité de principe et de ce péage autorisé seulement dans des cas exceptionnels quand on constate que le péage est devenu la règle pour presque toutes les autoroutes de liaison et la gratuité l'exception³⁹⁶ » - le décret du 4 juillet 1960 va modifier cette loi en stipulant que :

« L'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, l'acte déclaratif d'utilité publique peut décider que seront concédées par l'État à une collectivité publique, ou à une chambre de commerce, ou à une société d'économie mixte dans laquelle les intérêts publics seront majoritaires, soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes telles

³⁹⁴ ABRAHAM C., *Op. Cit.*, 2010, p. 5.

³⁹⁵ Article 4 de la loi du 18 avril 1955, portant statut des autoroutes.

³⁹⁶ RICKARD C., *Op. Cit.*, 1984, p. 36-37.

qu'elles seront définies au cahier des charges. La convention de concession et le cahier des charges peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et des dépenses de toutes natures faites par l'État, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien et l'extension de l'autoroute, l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire ».

Fort de son expérience tirée, dans la gestion des chemins de fer, l'État Français a mis sur place une cadre juridique qui lui a permis, - bien sûr associé à d'autres facteurs que nous évoquerons - de rattraper son retard, voire d'être en tête de peloton dans les années 1980 en termes d'infrastructures autoroutières en Europe. Même s'il a suscité des polémiques, le système du péage a vite montré son efficacité en France car il a permis d'étendre le réseau.



Figure 34 : Première gare à péage et aire de service en Italie. Source info-autoroute.com



Figure 35 : Première gare à péage et aire de service en Italie. (Sources info-autoroute.com)

L'une des définitions du mot péage dit ceci : « taxe perçue au passage de certaines voies ou ouvrages publics importants (autoroutes, ponts, tunnels) et dont le recouvrement est destiné à amortir le financement, à assurer l'entretien et le développement de ces voies³⁹⁷ ». C'est dire que le système de péage est impartial d'autant plus que ce sont les usagers, les automobilistes qui en quelque sorte financent eux-mêmes l'infrastructure. D'ailleurs, Charles Rickard abonde dans ce sens : « le péage paraît équitable. Les habitants de Limoges ou de Cahors trouveraient injuste de payer en tant que contribuables des autoroutes dont ils n'auraient pas la jouissance en tant qu'usagers. Et surtout le recours à la formule du péage donne aux concessionnaires l'avantage de pouvoir emprunter largement et donc de financer par avance, et d'une grande section de celle-ci³⁹⁸ ». La question du péage interpelle celle du régime de concession. Nous avons déjà vu qu'avec la construction des lignes de chemin de fer que ça soit en métropole ou dans les colonies, les États ont dû faire appel à ce type de

³⁹⁷ <http://www.cnrtl.fr/definition/p%E9age>. Consulté le 20-05-2013.

³⁹⁸ RICKARD C., *Op. Cit.* 1984, p. 38.

mécanisme pour financer la construction puis l'exploitation de celles-ci. Si le concept de concession a été imaginé au XIV^e siècle, le XIX^e siècle a été celui du triomphe de la concession : « il est le siècle de l'équipement, des grands travaux et vers la fin, des grands services publics : chemins de fer, canaux encore, routes et ponts, éclairage public, logements, métropolitain, Tour Eiffel³⁹⁹ ». A l'origine, le choix du concessionnaire était basé sur son savoir-faire, et sa capacité à financer le projet ou l'ouvrage. Ce qui ne sera pas forcément le cas particulièrement dans la mise en place du réseau d'autoroutes en France : les premières sociétés concessionnaires ont d'abord été des sociétés d'économies mixtes, et « les sociétés d'économies mixte d'autoroute n'ont pour actionnaires que des collectivités locales (départements et villes), des compagnies consulaires (Chambre de Commerce ou d'Agriculture), ou des organismes publics ou semi-publics tels que la Caisse des de Dépôts et Consignations et ses filiales⁴⁰⁰ ». Constatant à la fin des années 1960 que le programme autoroutier ne se déroulait pas comme prévu - à la fin des années 1960, la France était encore loin des 2 000 km prévu dans le premier Plan directeur - alors que les besoins en terme de mobilité dans le territoire français ne cessaient d'accroître, sous l'impulsion d'Albin Chalandon alors Ministre de l'Équipement, la France décida dans les années 1970 d'introduire les capitaux privés via les sociétés privées⁴⁰¹.

En France, la durée de la concession est de 30 ans voire 35 ans, cette durée peut faire l'objet d'une rallonge suite à des avenants, ce qui a pour objectif de permettre à la société concessionnaire de poursuivre la construction d'autres axes autoroutiers. La question des concessions autoroutières interpelle le brûlant sujet - dans le sens où le péage a longtemps, suscité des cas de frustrations, de polémiques, et cela dans tous les pays où ce système a été appliqué, à ce propos, Pierre-Henri Dericke⁴⁰² souligne que : « l'histoire des péages en

³⁹⁹ BEZANÇON X., LONG M., *Essai sur les contrats de travaux et de services publics*, Paris, Lgdj-Bibliothèque de droit public, 1999, 672 p.

⁴⁰⁰ RICKARD C., *Op. Cit.*, 1984, p. 41.

⁴⁰¹ D'abord il eut la loi du 24 décembre 1969 dans son article 74 qui autorisait l'État à garantir les emprunts souscrits par des concessionnaires privés, ensuite, un décret du 12 mai 1970, modifiant l'article 4 de la loi de 1955, lequel mentionnait en substance que les concessions autoroutières ne pouvaient être confiées qu'à des sociétés au sein desquelles les intérêts publics étaient majoritaires.

⁴⁰² DERYCKE P.-H., *Le péage urbain, Histoire-analyse-politiques*, Paris, *Economica*, 1997, 205 p.

France est sinueuse et tourmentée. Elle se complique en premier lieu par le fait le péage a souvent été confondu avec d'autres formes de prélèvements obligatoires : les impôts, taxes, droits des douanes et octrois sur les marchandises d'une part, et les véritables droits de passage ou de péage prélevés aussi bien sur les marchandises que sur les hommes d'autres part » -, tel que nous l'avons vu, les deux sont liés. Le système de concession fait appel au péage⁴⁰³, qui est reconnu comme mode de financement des grandes infrastructures. Il est vrai que si les usagers, les automobilistes se sont familiarisés à la gratuité sur les autoroutes urbaines, du fait que celle-ci sont financées par l'État, donc avec l'argent du contribuable. Cela est loin d'être le cas sur les autoroutes de liaison, dont « l'État autorise une société d'autoroutes à emprunter les sommes nécessaires à la construction de l'infrastructure, sous couvert d'autorisation du Ministère des Finances...l'État autorise également le concessionnaire à percevoir un péage auprès de l'automobiliste utilisant cette autoroute ; il en fixe le montant et le modifie au besoin⁴⁰⁴ ». Nous reviendrons sur cette notion du péage en abordant le cas de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Cependant il faut souligner que de nos jours, le recours au péage a beaucoup évolué selon les contextes et les pays ; ainsi, si dans certains pays, l'État fait recours au péage pour réduire les trafics dans les centres urbains, Pierre-Henri Derycke⁴⁰⁵ parle de « Péage de décongestion » ; dans d'autres pays qui commencent à développer ce genre d'infrastructures, comme c'est cas au Sénégal aujourd'hui, le péage joue son rôle d'antan, c'est-à-dire permettre de financer, de développer le réseau autoroutier. Cependant dans ce contexte de « déjà vu », une question demeure, sachant que dans ces pays, qui aujourd'hui développent des infrastructures autoroutières en réseau, où il y a des carences de mobilité, les centres urbains connaissent des congestions sans précédent, le péage ne va-t-il pas joué les deux rôles à la fois ?

⁴⁰³ Plusieurs chercheurs particulièrement des géographes, des historiens, des économistes et des sociologues se sont intéressés au péage du fait des questions d'ordre environnemental, social politique et économique qu'il soulève.

⁴⁰⁴ GRASSER M., VARLET M., BAKALOWICZ M., *Autoroutes et aménagements, interaction avec l'environnement*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2004, 328 p.

⁴⁰⁵ DERYCKE P.-H., *Op. Cit.*, 1997, p.9.

3-c : les autoroutes en Afrique : qu'y a-t-il de nouveau sous le soleil ?

« L'histoire a légué à l'Afrique des systèmes de transport et de communication totalement extravertis, orientés de l'intérieur du continent vers la côte pour servir les intérêts spécifiques des puissances coloniales⁴⁰⁶ ». Ce qui fait qu'au lendemain des indépendances, soucieux de mettre sur place un organisme africain fédéral, les gouvernements africains se sont lancés dans de vastes programmes d'infrastructures routières reliant les différents pays. Ainsi l'article II de la charte de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) adopté en mai 1963 à Addis Abeba stipule que les États membres doivent coordonner et harmoniser leurs politiques en matière de coopération économique, y compris en matière de transport et de communication, afin d'offrir aux gouvernements africains une plate-forme commune pour traiter ces problèmes au niveau régional⁴⁰⁷. C'est dire que les membres fondateurs conscients de l'état du réseau routier de l'époque ont compris la nécessité de développer des programmes de mise en place d'infrastructure de transport reliant les différentes capitales Africaines du Caire au Cap, de Dakar en Nairobi. Car « le régionalisme nécessite une infrastructure régionale efficace pour élargir et intégrer les marchés, réaliser des économies d'échelle, encourager la participation du secteur privé au développement et attirer les investissements étrangers directs⁴⁰⁸ ». Il faudra ajouter que sur le plan local, « le développement de réseaux routiers, surpassant le rail dès les années 1960, a contribué autant à la construction des territoires nationaux qu'à l'intégration économique et territoriale des campagnes et à la formation progressive mais quelque peu anarchique d'entités supranationales⁴⁰⁹ ». L'objectif à travers cette vision des architectes de l'intégration africaine, était de créer des infrastructures afin non seulement de faciliter les échanges intra-africains, mais aussi de permettre aux 15 pays sans littoral dont le Mali, le

⁴⁰⁶ AMOAKO K. Y., *Les transports et l'intégration régionale en Afrique*, Commission économique pour l'Afrique, Paris, Maisonneuve & Larose, 2004, 228 p.

⁴⁰⁷ http://www.afrimap.org/english/images/treaty/OUA_Charte_1963.pdf.

⁴⁰⁸ Commission Économique des Nations-Unies pour l'Afrique, Bureau Sous Régional pour l'Afrique Centrale, *Les infrastructures de transports et l'intégration régionale en Afrique centrale*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2005, 92 p.

⁴⁰⁹ LOMBARD J., NINOT O., « Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique. », in, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1, 2010, pp. 69-86.

Burkina Faso etc. d'avoir un accès à la mer - aujourd'hui par exemple, la majorité des frets d'importation et d'exportation du Mali passe par le Port Autonome de Dakar (PAD) via la route -. Néanmoins les deux ambitions se heurtent d'une part à la volonté des nouveaux États indépendants de consolider leurs territoires et d'affirmer leur intégrité territoriale en reliant les différentes régions ou provinces par des routes, des infrastructures de transport (ports, aéroports) et d'autre part à ce besoin d'interconnexion régionale qui faciliterait les déplacements des biens et des personnes dans l'espace africain. Malheureusement, comme le souligne Adebayo Adedeji «à l'instar de l'intégration économique, la coopération et l'intégration en matière d'infrastructures régionales n'ont pas été une réussite extraordinaire⁴¹⁰ ».

3-b-1 : la route : une infrastructure incontournable en Afrique ?

Dans l'introduction de son ouvrage, Michel Cohou⁴¹¹, essaie de faire le pont entre l'accroissement de la mobilité des hommes ainsi que des marchandises et les mutations géographiques survenues pendant la moitié du XX^e siècle. Pour le cas de l'Afrique, plus particulièrement de l'Afrique de l'Ouest et dans le cadre des économies de traite, nous avons mis en exergue dans les précédentes lignes, l'extraordinaire développement des transports routiers durant la fin des années 1950 et cela corrélativement avec la mise en place d'infrastructures routières plus modernes et praticables en toute saison. Cette tendance va se poursuivre au lendemain des indépendances. « Cela s'est opéré, non pas en rupture avec la période précédente, mais plutôt dans la continuité des orientations décidées par les puissances coloniales⁴¹² ». Petit à petit, la route qui en supplantant le trafic ferroviaire va jouer selon Jérôme Lombard et Olivier Ninot un double rôle : « d'une part la substitution au transport ferroviaire pour

⁴¹⁰ ADEBAYO Adedeji, une partie d'interview publiée dans le site suivant : <file:///french/ecosocdev/geninfo/afrec/>. Consulté en janvier 2013.

⁴¹¹ COHOU M., *Le destin d'une voie rapide : jeu d'acteurs, enjeu de développement*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2000, 166 p.

⁴¹² LOMBARD J., NINOT O., *Op. Cit.*, 2010, p. 70.

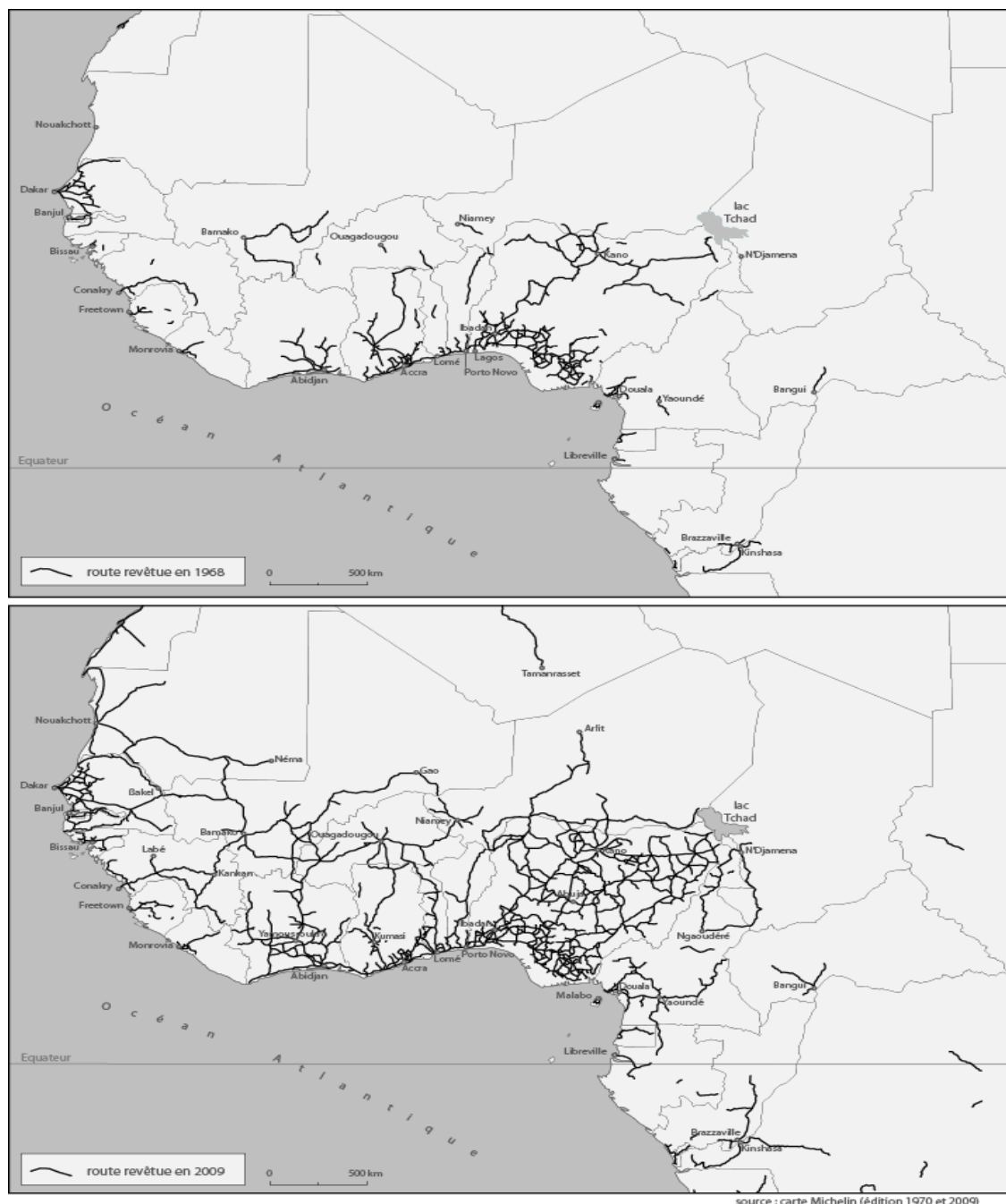


Figure 36 : L'évolution des infrastructures routières en Afrique de l'Ouest. (Sources O. Ninot & J. Lombard 2010)

desservir les zones agricoles et urbaines majeures. Le ‘bassin arachidier’ au Sénégal s’est vu ainsi traversé par de nouvelles routes bitumées qui ont permis de desservir les zones les plus peuplées et de transporter l’arachide. De même la ‘zone coton’ au Mali ou la ‘zone café cacao’ en Côte d’Ivoire, tout comme la région de Koumassi au Ghana ou le Sud-ouest et le nord du Nigéria, ont été équipées de la sorte. D’autre part, le rattachement à la capitale de parties du territoire nationales jusque-là oubliées⁴¹³ ». Si les transports constituent sans doute un élément déterminant du développement - permettant d’accéder aux zones d’emploi, aux soins de santé, à l’éducation entres autres -, les transports routiers demeurent le mode dominant en Afrique. Selon les documents des institutions financières mondiales - Banque Mondiale en l’occurrence -, « le transport routier représente de 80 à plus de 90% du trafic interurbain de marchandises dans les différents pays africains. Dans le cas du transport de passagers, sa contribution est même plus élevée, se situant entre 80 et 99%⁴¹⁴ » - Par extrapolation, nous pouvons dire que le transport routier joue pratiquement le même rôle dans le transport des marchandises particulièrement un milieu urbain -. Paradoxalement, le continent africain est celui qui souffre le plus en termes d’infrastructures routières. Il accuse un important retard comparé au reste du monde et cela sur « tous les aspects des infrastructures, quantités, qualité, coût et accès...dans de nombreux pays, les routes sont concentrées dans des zones urbaines ou autour des ports de mer (elles ont été construites à l’époque coloniale pour expédier des produits agricoles à l’étranger). Les routes qui relient le pays voisins au sein d’un réseau routier régional sont beaucoup moins nombreuses⁴¹⁵ ».

En 2004, la longueur du réseau routier en Afrique a atteint 2 064 613 kilomètres et il se répartit de la manière suivante :

- Afrique du nord : 292 790 km
- Afrique de l’ouest : 409 377 km

⁴¹³ LOMBARD J., NINOT O., *Op. Cit.*, 2010, p. 71.

⁴¹⁴ *Les transports et l’intégration régionale en Afrique*, Commission économique pour l’Afrique, Paris, Maisonneuve & Larose, 2004, 228 p.

⁴¹⁵ MUTUME G., « Construire un réseau routier performant. Le partenariat public privé : la solution au problème des infrastructures régionales », in, *Afrique Relance*, ONU, volume 16, 2-3, 23 p.

- Afrique centrale : 115 677 km
- Afrique de l'est : 445 018 km
- Afrique australe : 801 751 km

Mêmes si ces chiffres permettent d'avoir une vue d'ensemble sur le réseau africain en général, ils ne permettent pas de mesurer l'évolution. Ainsi, le tableau suivant permet de mesurer l'évolution du réseau routier de 1970 en 2003-2008 en Afrique de l'Ouest ; il apparaît clairement que les densités de réseaux routiers varient considérablement d'un pays à un autre.

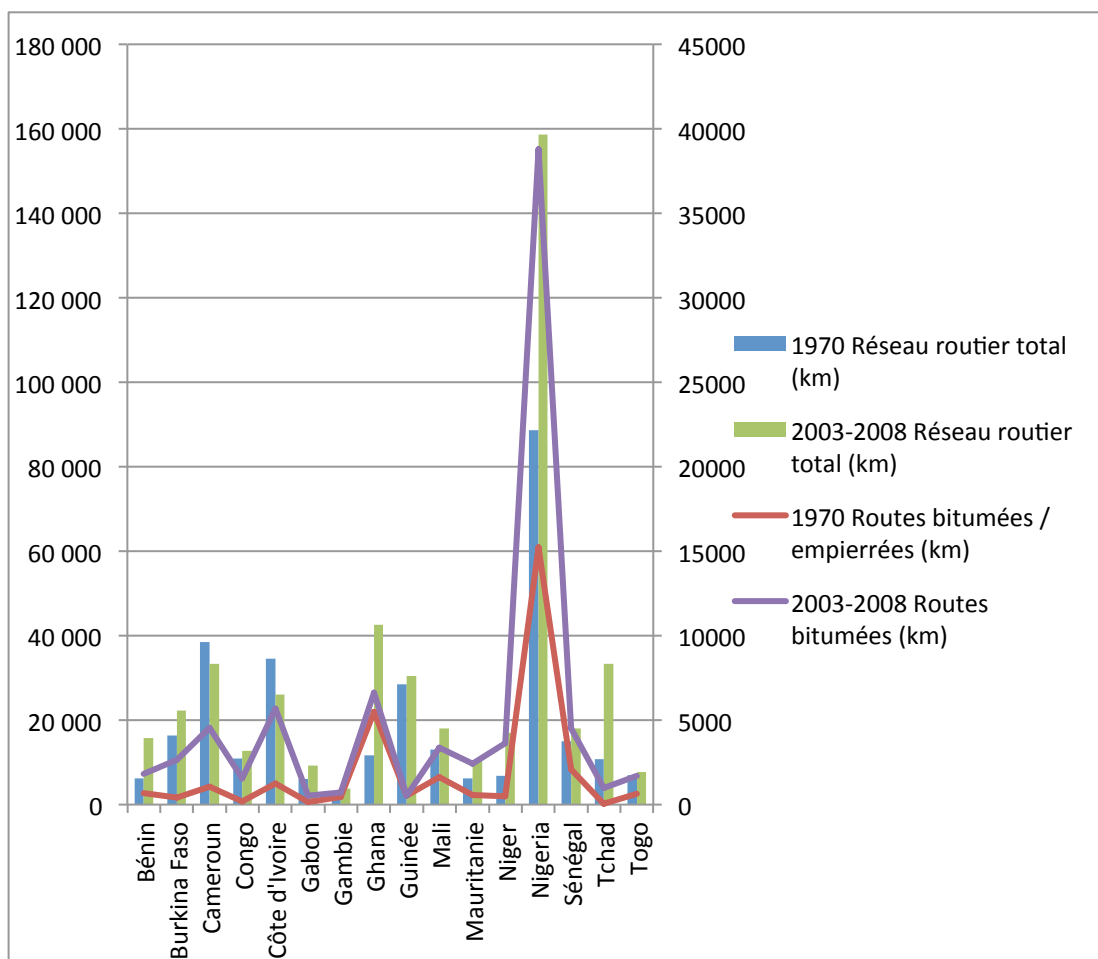


Tableau 10 : Évolution du réseau routier dans différents pays de l'Afrique de l'Ouest de 1970 en 2008.

Source O. Ninot & J. Lombard 2010.

Plusieurs rapports des institutions financières mondiales qui se trouvent être les principaux bailleurs de fonds des pays africains, pointent du doigt l'insuffisance d'infrastructures de transports en particulier routières, insuffisance qui se traduit par la cherté des coûts de transports. En effet, les coûts de transport de marchandises de l'Afrique, sont les plus élevés au monde, une étude déjà signalée⁴¹⁶, s'est penchée sur l'influence de la distance et du tonnage sur les prix du transport de différents pays de l'Afrique, de l'Asie Sud-est, de

⁴¹⁶ RIZET C., GWET H., « Une comparaison internationale des prix du camionnage. Afrique, Asie du Sud-est, Amérique centrale », in, *Recherche Transports, Sécurité*, n° 60 juillet-septembre 1998, pp. 69-85.

l'Amérique centrale. Il en ressort que les prix unitaires de camionnage sont nettement plus chers dans les pays africains tels que le Cameroun (0,48 francs à la tonne x km), la Côte d'Ivoire (0,44 francs à la tonne x km), comparés au pays de l'Amérique centrale avec le Costa Rica (0,35 francs à la tonne x km), l'Asie du Sud-est, avec l'Indonésie (0,25 à la tonne x km)⁴¹⁷. Prix qui constituent une sorte de barrière commerciale non tarifaire estime le Professeur Kenneth Button⁴¹⁸, quant aux études de la Banque Mondiale, elles montrent « qu'une diminution de 10% des coûts de transport pourrait se traduire par une augmentation de 25% du commerce africain⁴¹⁹ ».

Outre ces innombrables pertes dans les échanges commerciaux sur le plan international, dues en partie aux insuffisances et à la vétusté des infrastructures routières, le continent africain, d'ailleurs comme la majeure partie des pays de l'Asie du Sud-est et de l'Amérique centrale, désignés le plus souvent sous le vocable de « pays en développement », a dû faire face à une accélération de l'urbanisation - quoique à des degrés différents d'un pays à un autre, mais aussi sensiblement à des époques différentes - après les phases de décolonisation, au lendemain de la Seconde Guerre. La voirie existante le plus souvent héritée de la période coloniale - il ne s'agit pas non plus de rejeter tous les efforts consentis par les différents gouvernements africains en termes d'infrastructures routières au lendemain de la colonisation, car nous l'avons vu, la route « était devenue un des symboles de l'unité nationale⁴²⁰ » - est vite saturée. Ce qui fait que d'un côté, les gouvernements luttent pour étendre le réseau routier existant et mettre en place de nouvelles infrastructures routières. De l'autre côté, sous la forte pression, ajoutée à certains phénomènes telle que la surcharge des poids lourds, faute de l'application du règlement 14 de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) - d'ailleurs récent car il date de 2005 - visant à « l'harmonisation dans l'Union, des normes et du contrôle des

⁴¹⁷ RIZET C., GWET H., *Op. Cit.*, 1998, p. 81.

⁴¹⁸ BUTTON K, « L'internalisation de coûts sociaux du transport », Internaliser les coûts sociaux des transports, Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE), Conférence Européenne des Ministres des Transports.

⁴¹⁹ <file:///french/ecosocdev/geninfo/afrec/>. Consulté en novembre 2012.

⁴²⁰ LOMBARD J, NINOT O., *Op. Cit.*, 2010, p. 72.

gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises⁴²¹ », la voirie se détériore très vite.

De façon globale, Michel Cohou, pense que « l'aménagement d'une grande infrastructure routière a pour but de favoriser la circulation dans un monde où la mobilité des hommes et des marchandises est présentée comme une condition indispensable à la croissance économique, au dynamisme démographique, voire sociale⁴²² ». *In fine*, il s'agit d'améliorer, de faciliter l'accès aux grandes villes par des « axes de dégagements », qui peuvent prendre la forme d'autoroutes urbaines. De faciliter les déplacements d'un point à un autre par le biais d'autoroutes de liaison par exemple, pour enfin « ouvrir un territoire jusque-là mal desservi, en le reliant aux pôles de croissance par un axe de désenclavement et en retour, permettre l'irrigation de ce territoire⁴²³ ». La forte centralité des villes africaines, héritée de l'époque coloniale - nous aborderons de façon plus large cette thématique en évoquant le cas particulier de la ville de Dakar - a constitué au fur et à mesure du développement de celles-ci, un frein majeur à la fluidité de la mobilité.

3-b-2 : les autoroutes en Afrique

Le réseau autoroutier du continent africain est relativement jeune, puisque sa construction ne débute que dans les années 1975, 1980 pour les pays précurseurs sur le continent : Afrique du Sud, Algérie, Maroc ; son évolution saccadée est pour l'essentielle très inégale à travers le continent. Dans sa tentative de catégorisation des logiques de polarisation et d'aménagement du territoire, Michel Cohou distingue cinq propositions :

- 1) Accompagnement de la croissance, une nécessité économique
- 2) Une volonté politique forte
- 3) L'autoroute comme accélérateur
- 4) L'autoroute comme intrus

⁴²¹ Article 2 : Objet et champ d'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les États membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine. http://www.izf.net/upload/document/JournalOfficiel/Reglement_14_2005_CM_UEMOA.pdf. Consulté le 15 mai 2013.

⁴²² COHOU M., *Op. Cit.*, 2000, p. 15.

⁴²³ *Ibid*, p. 16.

5) L'autoroute facteur de recomposition territoriale

Hormis la quatrième proposition, l'autoroute comme intrus dans le sens où elle serait un élément perturbateur, qui remettrait en cause les stratégies des collectivités locales et celles des entreprises, les différents contextes de construction d'autoroute en Afrique peuvent être identifiés à travers les quatre autres propositions. Si nous prenons par exemple la première proposition : l'autoroute comme facteur d'accompagnement de la croissance, une nécessité économique, afin de soutenir le développement économique enclenché au lendemain des indépendances. Certains États ont très tôt compris la nécessité de mettre en place un réseau autoroutier, capable d'accompagner les besoins de plus en plus accrus en termes de mobilité. Ainsi peut-on lire sur le site d'Autoroute du Maroc (ADM) : « le développement économique rapide du Maroc notamment depuis les indépendances, a conduit la puissance publique à mener une politique vigoureuse d'investissement dans le domaine des infrastructures routières⁴²⁴ ».

Face l'intensité du trafic sur l'axe Casablanca-Rabat, les deux plus importantes villes au Maroc, avec un trafic estimé en 1971 à 8 300 véhicules par jours alors que les prévisions prévoyaient plus 18 000 véhicules par jours en 1980, le Maroc a décidé de construire une autoroute sur cet axe en 1975. Réalisé en plusieurs phases, l'autoroute a été complètement mise en service en 1987. L'année suivante, le gouvernement marocain a décidé de mettre en place un régime de concession, enfin de pouvoir entretenir l'autoroute avec les recettes du péage. C'est le début de l'accélération du processus notamment avec la création d'une Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM), d'un fonds routier et l'élaboration d'un schéma autoroutier. « Le système de la concession et du péage facilite la mise en œuvre de ce schéma qui prévoit la réalisation d'un réseau de 1 500 km autour de deux axes structurants : Nord-Sud reliant les frontières de l'Europe à l'Afrique subsaharienne et Ouest-Est dans le sens de l'Unité du Maghreb... Les premiers péages sont perçus en 1992, avant même la mise en place du cadre juridique destiné à rassurer les investisseurs étrangers, permettant sans risque de contestation, de les encaisser...⁴²⁵ ».

⁴²⁴ <http://www.adm.co.ma/history.cfm>. Consulté le 20 mai 13.

⁴²⁵ ABECASSIS F., *Op. Cit.*, 2009, p. 6. 5.

Ainsi avec un réseau autoroutier concédé qui sera porté à 1 800 km de linéaire, le Maroc fait partie des pays africains les mieux dotés en infrastructures autoroutières. Trois éléments ont principalement permis au Royaume Chérifien d'accélérer son programme autoroutier : c'est la mise en place durant la décennie 1989-1999 d'un cadre juridique adéquat, l'adoption d'un régime de concession et donc de péage - face aux pénuries budgétaires de la période d'avant 1989, la décision d'adopter le régime de concession a permis au Maroc de dérouler son programme autoroutier malgré la crise - et la création d'une société nationale chargée, Autoroute du Maroc (ADM).

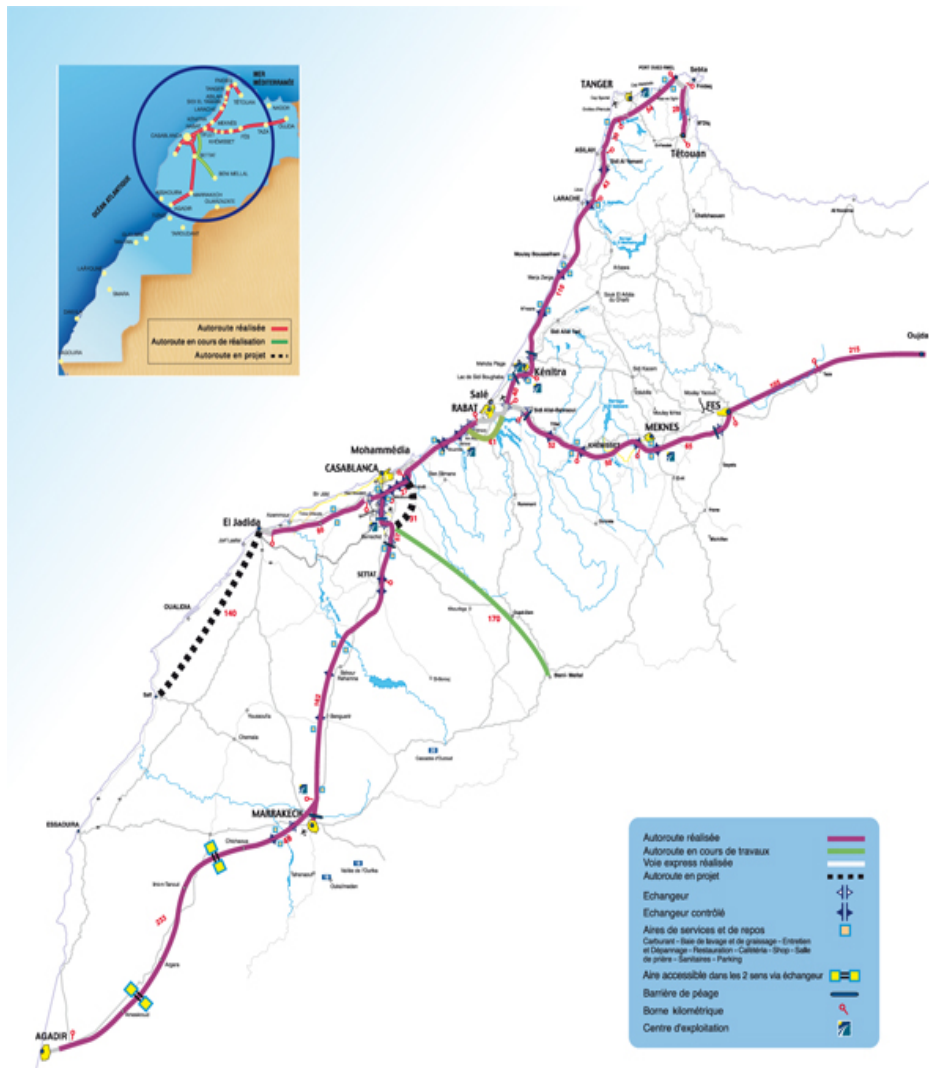


Figure 37 : Carte autoroutière du Maroc. (Sources ADM)

De nos jours, l’Afrique du Sud demeure le géant du continent africain en termes d’infrastructures routières particulièrement autoroutières avec son linéaire qui culmine à plus 9 000 km au moment où ses poursuivants peinent à atteindre les 2 000 km. A ce propos, les phrases suivantes d’un organe de presse en ligne, spécialisé sur les aspects économiques et financiers du continent résument parfaitement la situation : « sur le domaine des infrastructures routières comme plusieurs secteurs économiques, le géant d’Afrique australe fait bande à part tant les réalisations sont remarquables. Rien de très surprenant cependant puisque les immenses revenus tirés des ressources naturelles autorisent des investissements conséquents. Historiquement et indirectement, ce niveau élevé de développement s’explique par le fait les maîtres d’alors voulaient construire une Afrique du Sud à l’image des grandes nations développées⁴²⁶ ». Cependant, son schéma ainsi que le contexte d’évolution sont pratiquement identiques aux précédents, avec un début d’extension d’abord du réseau routier dans les années 1970, qui va s’accélérer corrélativement avec l’augmentation du parc automobile dans les années 1980. Les années 1990 constituent un tournant dans le secteur des infrastructures en Afrique du Sud, le développement économique et social fulgurant qu’a connu le pays durant ces années, a entraîné un accroissement des flux et des congestions. Le phénomène du péage est pratiquement nouveau en Afrique du Sud d’autant plus qu’il démarre avec la mise en place d’un organisme national : *The South African National Roads Agency LTD (SANRAL)*⁴²⁷, en avril 1998, qui se charge d’entretenir et développer le réseau routier national en mettant en place un système de péage. Mais aussi de céder des concessions à des entreprises privées, c’est le cas du « *Corridor Consortium Platinum Bakwena* », une concession chargée de la construction, de l’exploitation et de l’entretien de l’autoroute N4 qui relie Pretoria à Skilpadshek, à la frontière avec le Botswana, de plus, la section de la N1 entre

⁴²⁶ « Afrique du Sud : un système de transport performant mais fragile », in, <http://www.afriqueexpansion.com/dossier-infrastructures/85-afrique-du-sud-un-systeme-de-transport-performant-mais-fragile.html>. Consulté en avril 2013.

⁴²⁷ Sur le site du SANRAL, une brève présentation de la mission de l’organisme explique ceci : « the purpose of the company, which is registered in terms of the Companies Act – with the Minister of Transport as the sole shareholder – is to maintain and develop South Africa’s expanding national road network (currently 19 665 km) and to manage assets with a depreciated replacement value of R238 billion (excluding land) » http://www.nra.co.za/live/content.php?Category_ID=21.

Pretoria et Warmbaths. L'un des éléments accélérateurs du programme autoroutier de l'Afrique du Sud, c'est l'organisation des différentes coupes de football, d'abord d'Afrique et ensuite du monde, dans les années 2010 ; en effet, le pays devait se doter d'infrastructures capables de faire face à ces manifestations, qui devaient drainer plus de flux et accroître la mobilité.

S'il est vrai que l'Afrique du Sud possède aujourd'hui l'un des réseaux autoroutiers les plus denses en Afrique - elle dépasse de loin les pays tels que le Maroc, l'Algérie, la Tunisie - ce réseau pose d'énormes problèmes qui pousse à croire selon certains que « l'Afrique du Sud a un système de transport performant mais fragile⁴²⁸ ». En effet, face à toutes ces autoroutes qui desservent les grands pôles économiques, dignes de véritables centres urbains occidentaux se trouvent des quartiers défavorisés, peuplés de gens pauvres, pratiquement écartés du système. Cependant, avec la fin du régime de l'apartheid, ces populations intègrent l'économie du pays ; ainsi, la décision de recourir au péage a soulevé des manifestations dans tout le pays. Ainsi, pouvait-on lire dans un article de *20 minutes* « Afrique du Sud : l'arrivée des péages sur les autoroutes met Johannesburg en colère » : « l'installation d'étranges portiques sur les autoroutes de la région de Johannesburg et Pretoria a provoqué une grogne qui a surpris le gouvernement sud-africain par son ampleur, car les automobilistes devront payer pour emprunter des axes jusqu'à présent gratuits. Une improbable coalition associant entreprises de transport, taxis collectifs, associations d'automobilistes, chambres de commerce, syndicats et même la ligue de jeunesse du Congrès national africain (ANC), le parti au pouvoir, s'est élevée contre les futurs péages, quand l'agence chargée des routes nationales en a publié les tarifs en février⁴²⁹ ». Les principales raisons évoquées par les manifestants qui avaient la particularité d'appartenir tous aux quartiers défavorisés les « townships » étaient les suivantes : « les péages vont imposer un énorme fardeau supplémentaire sur les usagers de la route, et vont rapporter des

⁴²⁸ Titre un article publié en ligne : <http://www.afriqueexpansion.com/dossier-infrastructures/85-afrique-du-sud-un-systeme-de-transport-performant-mais-fragile.html>.

⁴²⁹ « Afrique du Sud : l'arrivée des péages sur les autoroutes met Johannesburg en colère », in *20 minutes*, mis en ligne en juillet 2011 sur : <http://www.20minutes.fr/ledirect/756081/afrique-sud-arrivee-peages-autoroutes-met-johannesburg-colere>.

profits grotesques à ceux qui vont bénéficier du système... Ils auront un effet dévastateur sur les travailleurs qui n'ont aucune autre alternative pour se rendre au travail en raison de l'absence d'un système de transport public digne de ce nom, et ils entraîneront des hausses de prix importantes dans les magasins, pour couvrir l'augmentation du coût du transport des marchandises⁴³⁰ ».

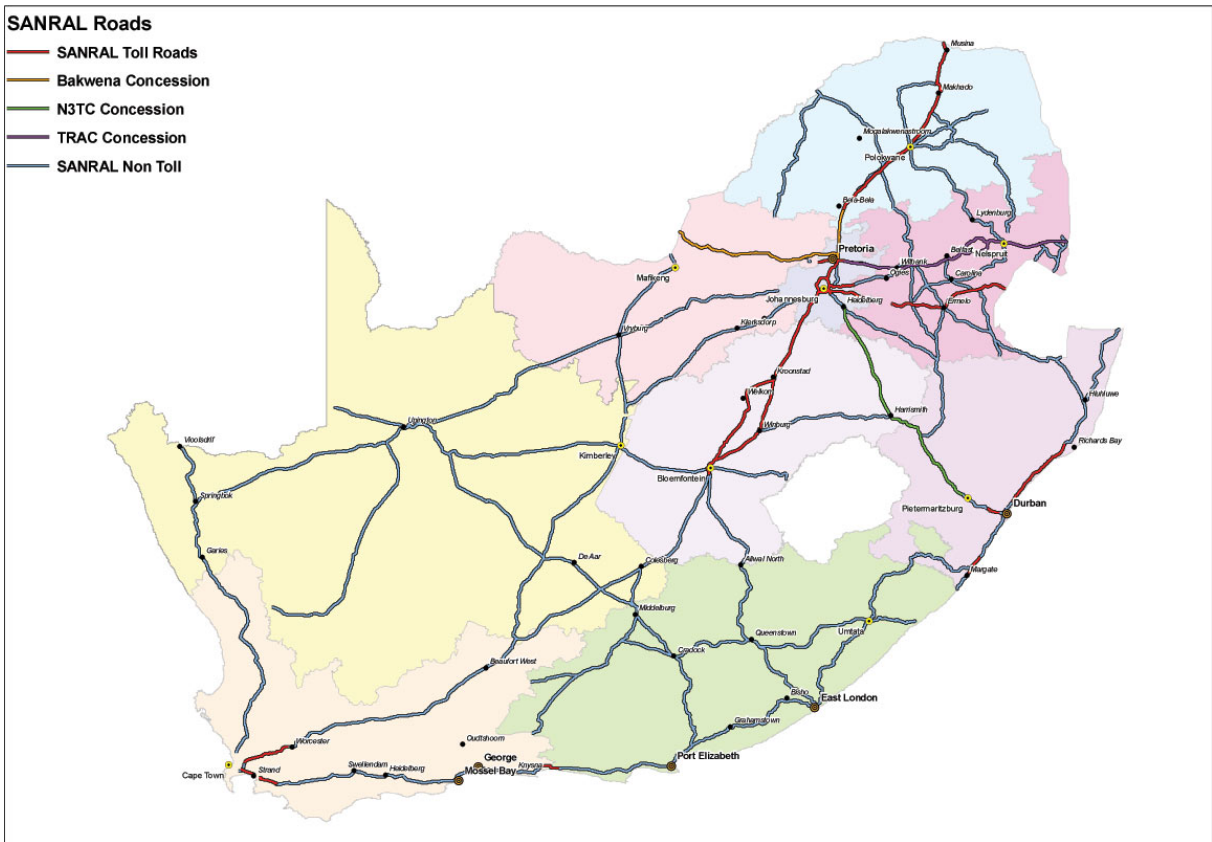


Figure 38 :Carte autoroutière de l'Afrique du Sud. (Sources SANRAL Roads)

Un autre pays qui se signale dans le continent par son réseau autoroutier, c'est l'Algérie ; aujourd'hui, ce pays s'est lancé dans un vaste programme de construction de

⁴³⁰ Patrick Craven, le porte-parole national de la *Cosatu*, la puissance fédération syndicale alliée de l'ANC dans 20 minutes, <http://www.20minutes.fr/ledirect/756081/afrique-sud-arrivee-peages-autoroutes-met-johannesburg-colere>.

réseaux autoroutiers. Durant cette dernière décennie, la mise en place d'un réseau autoroutier en Algérie, obéit à une double logique pour le gouvernement algérien. D'abord, « l'intégration à la zone de libre-échange euro-méditerranéenne (ZLE) impose à tous les pays de la rive sud de mettre en œuvre des politiques pour réduire le caractère asymétrique des relations avec les pays de l'Union européenne. Il s'agit d'une question cruciale pour l'Algérie dont l'insertion à la ZLE par les seuls hydrocarbures accroît la vulnérabilité de son économie à long terme. L'action de l'État sur un double plan, investissement budgétaire et assainissement de l'environnement économique, consiste à réduire cette vulnérabilité structurelle notamment en améliorant l'attractivité pour l'investissement privé⁴³¹ ». Sous un autre angle, l'Algérie fait partie des grands pays exportateurs de pétrole dans le continent africain (avec la Libye et le Nigéria par exemple). Ce qui fait que depuis plusieurs années maintenant, l'État dispose d'une importante épargne budgétaire prélevée en partie sur la fiscalité sur les hydrocarbures. Cette « aisance des finances publiques » n'est pas vue d'un bon œil par les populations qui estiment ne pas bénéficier des retombées de la vente du pétrole et le « désengagement de l'État ne s'est pas accompagné d'un engagement conséquent du secteur privé malgré le dynamisme qu'on lui prête⁴³² ». Ainsi, les travaux de construction d'autoroutes une fois lancés, permettent en partie au gouvernement algérien de résoudre les problèmes soulevés ci-dessus. Cependant, l'Algérie à l'instar des grands pays africains, connaît un véritable problème de congestion notamment dans ces grandes villes : « se déplacer dans la capitale est devenue de plus en plus difficile, circuler normalement pendant les heures de point sur la section centrale rocade actuelle entre Dely Brahim et la Radiale Oued Ouchayeh qui draine, durant les 09 heures de la journée un trafic moyen de l'ordre de 80 000 véhicules, relève presque de l'impossible⁴³³ ». A travers plusieurs programmes, dont le Schéma National de l'Aménagement du Territoire

⁴³¹ BENABDALLAH Y. « Le développement des infrastructures en Algérie : quels effets sur la croissance économique et l'environnement de l'investissement ? », article consulté sur le site : <http://www.gate.cnrs.fr/unecaomc08/Communications%20PDF/Texte%20Benabdallah.pdf>. Consulté le 1-06-2013.

⁴³² *Ibid.*

⁴³³ Agence Nationale des Autoroutes d'Algérie (ANA), http://www.ana.org.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=56&Itemid=55.

(SNAT) 2025 et le Schéma Directeur Routier National 1995-2015, l'État algérien déploie dans ses grandes villes - car si certains axes sont aujourd'hui mis en service c'est le cas par exemple sur la 2^{ème} Rode d'Alger d'une section de 11 km d'autoroutes, reliant Zeraida à Douéra qui a été mise en service en août 2009 - des tronçons autoroutiers, qui ont comme noms : Pénétrante de Béjaia, Pénétrante de Chiffa-Berrouaghia, La 2^{ème} Rode, La 3^{ème} Rode etc. Si la mise en œuvre des projets autoroutiers est récente, les premières propositions ainsi que les études de faisabilité par contre datent des années 1975. L'Agence Nationale des Autoroutes (ANA) passe « d'un statut d'établissement public à caractère administratif à celui d'établissement public à caractère industriel et commercial » en 2005⁴³⁴. Du fait que l'État Algérien n'a pas opté pour un régime concessionnaire, le péage n'existait pas en Algérie puisque l'essentiel du financement était assuré par ce dernier. Pour justifier cette option de l'État algérien, Y Benabdallah, explique que « les investissements lourds que nécessitent les infrastructures sont hors de portée du secteur privé en l'absence d'un marché financier. Par ailleurs, l'exploitation des infrastructures nécessite en général des réseaux de distribution à plusieurs niveaux ; ce qui pose encore une fois le problème de leur financement. La rentabilité qui n'apparaît qu'à de long terme dans ce type de projet éloigne le secteur privé pour des raisons liées à sa propre nature historique⁴³⁵ ». Toutefois, le péage fait son entrée en Algérie dans le cadre du projet de l'Autoroute Est-Ouest ; il s'agit en fait d'un vaste projet d'autoroute désigné aussi sous le nom d'autoroute *TransMaghrébine*, qui traversera cinq pays au total : l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Tunisie et la Mauritanie - les 5 pays membres de l'Union du Maghreb Arabe (UMA) -. Il s'agit d'un linéaire autoroutier de 7 000 km, dont 1 216 km sur territoire algérien. L'Agence Algérienne de gestions des autoroutes (AGA) a décidé de réaliser au moins 56 gares de péage sur ces 1 216 km d'autoroutes, selon les autorités de l'AGA : « le péage qui sera imposé aux automobilistes algériens est justifié pour faire face à l'effort d'investissement très important que l'État ne peut assumer. Le péage devra, aider à couvrir

⁴³⁴ C'est le décret exécutif n°05-249 du 10 juillet 2005 qui autorisa ce changement de statut. Pour plus de détails, consulter le lien suivant : http://www.ana.org.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=93.

⁴³⁵ BENABDALLAH Y. *Op. Cit.*, 2008, p.8.

les frais de travaux de construction de l'autoroute, ainsi que les dépenses liées à son exploitation. Les recettes qui seront récoltées grâce au péage serviront également à l'entretien des différents services rendus aux usagers⁴³⁶ ».



Figure 39 : Carte autoroutière de l'Algérie. (Sources ANA)

Une constante demeure parmi les exemples cités ci-dessus, c'est le recours au péage, même s'il est intervenu un peu plus tard pour certains cas - l'Algérie et l'Afrique du Sud par exemple - pour financer les nouveaux projets autoroutiers ou l'entretien du réseau. Car les États concernés ne disposaient pas de budgets nécessaires pour assurer les différentes phases allant de la conception, à la construction et l'entretien. S'il est évident que l'autoroute coûte chère, le début du péage est plus ancien qu'il n'y paraît. Cependant, les objectifs ne se limitaient pas seulement à ceux que nous connaissons aujourd'hui, c'est-à-dire principalement la mise à disposition d'un service de qualité aux usagers de l'autoroute - même son amélioration -, le financement de nouveaux réseaux autoroutiers etc. L'autre

⁴³⁶ KHELIFAOU I A., (Directeur de l'AGA), <http://www.algerie-focus.com/blog/2012/11/25/autoroute-est-ouest-les-algeriens-devront-prochainement-payer-pour-pouvoir-lemprunter/>.

aspect concerne le type de péage mis en place ; il s'agit souvent de péages manuels, comme nous le verrons. En effet, le financement des infrastructures routières ainsi que leur entretien demeurent un problème majeur dans « les pays en développement ». Durant la période coloniale, nous avons vu que les administrateurs, face aux déficits budgétaires, réquisitionnaient les populations locales en plus de prélever des impôts dédiés aux infrastructures routières. Le problème du financement et de l'entretien des routes a constitué un véritable casse-tête pour l'administration. Il en sera de même au lendemain des indépendances. Les nouveaux États, qui font déjà face au déficit budgétaire pour financer d'ambitieux programmes se sont confrontés à l'entretien du réseau existant, ainsi parmi les multiples solutions envisagées, on peut citer la taxe sur les hydrocarbures, le péage. Au Cameroun par exemple, l'idée de péage routier est née dans les années 1970 ; son application effective date des années 1990, précisément avec « la loi des Finances 1992/1993 qui a pour objectif : d'assurer le recouvrement des charges d'entretien et de renouvellement des infrastructures sur les usagers effectifs de la route ; d'accroître les ressources budgétaires de l'État ; d'égaliser les conditions de concurrence entre différents modes de transport⁴³⁷ ». Le système de péage est souvent rudimentaire et manuel, et est sujet de controverses car soulevant des cas de corruption. De plus les infrastructures routières sur lesquelles ce péage est effectué ne sont pas forcément des autoroutes.

Malgré ces différentes facettes du péage routier/autoroutier et des régimes de concessions adoptés par les États, la problématique du financement des infrastructures de transport lourd demeure entière en Afrique, et le péage est en phase de devenir l'instrument idéal pour les États afin de financer les programmes d'axes structurants, qui jouent le rôle de puissants vecteurs économiques.

⁴³⁷ TCHEUDJEU TIENMENEY P.J., *Stratégie d'optimisation des recettes du péage routier camerounais*, mémoire de Master 2 de statistique Appliquée, École Supérieure Nationale Polytechnique (ENSP) de Yaoundé, octobre 2007, 93 p.



Figure 40 : Ticket et gare à péage au Cameroun. (Sources AGEROUTE)

3-b-3 : les autoroutes dans d'autres pays dits en « développement »

Lors du workshop organisé à Paris en mars 2012 par l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM)⁴³⁸, en écoutant les communications des autres participants et plus particulièrement celles des participants venus d'Amérique latine⁴³⁹, nous avons été frappés par les similitudes des contextes de création des projets autoroutiers dans certains pays d'Amérique du Sud tel que le Chili, et le projet autoroutier de Dakar-Diamniadio - nous nous focaliserons sur le cas de quelques pays Sud-américains comme le Chili -.

Après sa phase d'instabilité ponctuée de coups d'État dans la première moitié du XX^e siècle, le Chili a connu un essor économique dans les années 1980 comme le souligne la communication de Rosana Forray et Oscar Figueroa : « *Chile's economic growth, from the*

⁴³⁸ « Qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbain ? La fabrique du mouvement », workshop organisé par Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 26-27 mars 2012. Notre communication « La construction d'une autoroute dans la métropole dakaroise : controverses et jeux d'acteurs » analyse les interactions entre les différents acteurs autour du projet autoroutier Dakar-Diamniadio dans l'ère de la presqu'île du Cap-Vert.

⁴³⁹ FORRAY R., FIGUEROA O., « *Urban highways in Santiago : Promoting the mobility of vehicles, people or capital ?* », in, *Actes workshop Qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbain ? La fabrique du mouvement*, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 26-27 mars 2012, pp. in, *Actes workshop Qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbain ? La fabrique du mouvement*, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 26-27 mars 2012, pp. 65.

*end of the 80s, led to the emergence of a discrepancy between the needs for mobility of goods and people required and the country's existing infrastructure⁴⁴⁰ ». Ne disposant ni de cadre juridique mais aussi de budgets nécessaires pour financer les projets autoroutiers, l'État du Chili décida de mettre en place en 1995 à la fois un arsenal juridique et des licences de concession cédées à des privés. Ainsi, l'année 1995 constitue un nouvel élan pour le Chili en termes d'infrastructures autoroutières mais aussi de politiques d'amélioration de la mobilité notamment dans la capitale Santiago : « *after having developed these initiatives for ten years, the city of Santiago now counts seven urban highways. These highways extend within the city covering 224 kilometers and representing an investment of \$ 2.500 milion. Five additional interurban highways are added to these, which give access to the city. All of these highways are funded through private investment. The state allows the recovery of these investments through tolls where highway users are charged. The length of the concession granted by the state to the private operators lasts long enough for them to recover their investments through the tolls. Usually, the concession last between 20 and 30 years for each project⁴⁴¹ ». En pleine mutation économique à l'image du Brésil, beaucoup d'États Sud-américains se lancent aujourd'hui dans de gigantesques projets d'infrastructures de transports afin de faire face aux effets induits par cette croissance économique - dans les villes par exemple, l'augmentation des revenus des familles a considérablement favorisé l'achat de voitures personnelles. De plus en plus de citoyens préfèrent aller au travail avec leur véhicule personnel plutôt que d'emprunter les transports publics déficitaires et irréguliers -. Selon Oscar Figuero, « depuis le début du XXI^e siècle, les systèmes de transport urbain latino-américains ont connu d'importantes transformations, dont l'objectif était d'améliorer de manière substantielle la qualité des**

⁴⁴⁰ « La croissance économique du Chili dans les années 1980, a occasionné une disparité entre les besoins de mobilité des personnes et des marchandises et les infrastructures existantes », FORRAY R., FIGUEROA O., « Urban highways in Santiago : Promoting the mobility of vehicles, people or capital ? », in, *Actes workshop Qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbain ? La fabrique du mouvement*, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 26-27 mars 2012, pp. 67-72

⁴⁴¹ FORRAY R., FIGUEROA O., *Op. Cit.*, 2012, p. 68.

services offerts⁴⁴² », processus qui se matérialise d'une part par la construction d'autoroutes notamment dans les capitales de plus en plus congestionnées, d'autre part, par la modernisation et le métissage des systèmes de transport.

Si le fulgurant essor économique du Brésil, depuis le début du XXI^e siècle n'est pratiquement pas à l'ordre du jour, ceci n'est pas le cas de réseau autoroutier, particulièrement les péages « *pedagios* » qui soulèvent une polémique qui va au-delà du territoire brésilien. Car plusieurs pays voulaient imiter l'exemple brésilien en termes de péages autoroutiers. Ainsi dans une dépêche de la *Tribune Libre* « Le Brésil, champion du monde...des péages », peut-on lire : « la polémique a fait rage en France ce trimestre sur la privatisation des autoroutes métropolitaines par voie réglementaire. La privatisation des autoroutes françaises a fait couler beaucoup d'encre en métropole, les opposant - comme les partisans d'ailleurs - au processus donnent le Brésil en exemple : « il faut suivre l'exemple du Brésil, qui a fait inscrire dans la constitution que les recettes de privatisation ne peuvent être affectées qu'au remboursement de la dette⁴⁴³ ». Le géant Sud-américain dispose de 15 365 km d'autoroutes soit environ 7% du réseau routier bitumé ; ce réseau autoroutier est géré par 55 compagnies concessionnaires à travers les différents États du pays qui se sont réunies au sein d'une puissante association : Association Brésilienne des Concessionnaires Autoroutières (ABCR). À première vue, ce réseau autoroutier semble très important, cependant il est pratiquement insignifiant face au 8 514 876 km² du Brésil ainsi que ses 195 millions d'habitants.

Pour pallier les problèmes grandissants de la congestion, du transport des personnes et des biens, et surtout réduire le budget gouvernemental dans le secteur routier, le Brésil a instauré en 1996 un programme de concession autoroutière par le décret n°8 987.

⁴⁴² FIGUEROA O., « Synthèse panel : Modernisation et métissage du transport public dans les villes d'Amérique latine », in, *Actes workshop Qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbaine ? La fabrique du mouvement*, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 26-27 mars 2012, disponible sur le lien suivant :

<https://docs.google.com/gview?url=http://movemaking.com/welcome/images/colloque/23-66-dossier-385-bat-fr.pdf&chrome=true>

⁴⁴³ ITAPETININGA, « Le Brésil, champion du monde...des péages ! », in, *Tribune Libre*, mis en ligne le 21 mars 2006, <http://www.agoravox.fr/tribune-libre/article/le-bresil-champion-du-monde-des-8056>.

Cependant, l'idée de concession a fait ses débuts dans les années 1988, avec le décret 94.002 autorisant la société nationale des autoroutes à pouvoir contracter par le régime concessionnaire des sociétés qui vont construire, exploiter puis entretenir l'autoroute. Le problème des congestions dans les grandes villes brésiliennes est ancien et date même des années 1960, Eduardo Alcântara de Vasconcellos et Adolfo Mendonça⁴⁴⁴ le confirment. Concernant la ville de Sao Paulo ils écrivent que: «*the congestion problem in Sao Paulo dates from the 1960s, when the automotive industry was developed in Brazil and generated a rapid increase in the vehicle stock. In the late 60s, the beginnings on congestion put pressure on the public agenda, leading to the first attempts to alleviate travelling conditions*». Le péage comme solution à la congestion et à l'extension du réseau autoroutier va vite devenir un véritable casse-tête pour les usagers brésiliens au point de susciter des débats, notamment avec « l'approbation de la loi de Mobilité urbaine début 2012, le débat sur les péages routiers est revenu sur le tapis dans tout le pays. Selon cette loi, les villes pourront faire payer un 'droit de péage urbain' afin de diminuer les embouteillages et d'améliorer la circulation dans la périphérie⁴⁴⁵ ». La thèse d'une étudiante brésilienne en droit, Márcia dos Santos Silva, va plus loin en posant la question de la légalité du péage au Brésil - car « le droit de circulation est une disposition fondamentale de la Constitution fédérale, ce qui signifie qu'un tel droit ne peut être violé. De plus, tout Brésilien dispose d'un libre accès à tout le territoire national. Cela signifie aussi que les péages routiers vont à l'encontre de la Constitution⁴⁴⁶ » défend la thèse de l'étudiante -. Les raisons souvent évoquées soulignent le frein à la mobilité que constituent les nombreux péages, « la mise en application d'un péage supplémentaire rend la mobilité interne impossible pour une frange de la population, étant donné que plusieurs importantes autoroutes fédérales et gouvernementales ont déjà été privatisées... ». Ce n'est pas forcément l'idée de péage qui est remise en cause, mais la fréquence des péages liée à la

⁴⁴⁴ ALCANTARA de VASCONCELLOS E., MENDONÇA A., « Sao Paulo : the middle-class owns the city ? », in, *Actes workshop Qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbain ? La fabrique du mouvement*, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 26-27 mars 2012, pp. 73-47.

⁴⁴⁵ « Brésil : les péages routiers, une mesure légale ou abusive ? », mis en ligne le 22 janvier 2012, <http://fr.globalvoicesonline.org/2012/01/22/95126/>.

⁴⁴⁶ *Ibid.*

presqu'inexistence d'une voirie alternative. Les autoroutes jouent souvent le rôle d'alternative pour les usagers, qui peuvent choisir face aux routes nationales, d'emprunter une autoroute moyennant une somme au cas où ils sont pressés. L'autoroute permet aussi de contourner des agglomérations évitant du coup les flux, et de surcharger les routes nationales, « au Brésil, rien de tout cela, la plupart du temps il n'existe pas de routes alternatives, c'est l'autoroute ou les chemins de terre, autant dire tout ou rien⁴⁴⁷ ». C'est dire que les frustrations des automobilistes brésiliens à l'encontre des péages sont plus liées à la multiplication du péage dans le territoire, du fait d'un manque de routes nationales en bon état, que l'idée même de payer. Une politique de privatisation largement soutenue par l'administration brésilienne permet au réseau autoroutier - d'ailleurs il faut dire que la totalité du réseau autoroutier est privé - de bénéficier d'importants crédits, les routes privatisées recevraient 43% du financement de plus que les routes non privatisées. Une situation qui divise les usagers brésiliens et suscite beaucoup de réactions partisans dans le monde. « L'implantation erratique des autoroutes et l'absence d'autres voies de communication engendre de multiples aberrations ou situations ubuesques ; ainsi il est fréquent d'apercevoir, de nuit comme de jour, des piétons traversant l'autoroute, familles entières, enfants revenant de l'école, paysans vélo en main et cargaison sur le porte-bagage, fêtards imbibés, charrette à cheval, chiens errants ou autres bovidés transhumants⁴⁴⁸ ».

⁴⁴⁷ ITAPETININGA, *Op. Cit.*, 2006.

⁴⁴⁸ Consulté sur le lien suivant : <http://www.agoravox.fr/tribune-libre/article/le-bresil-champion-du-monde-des-8056>.

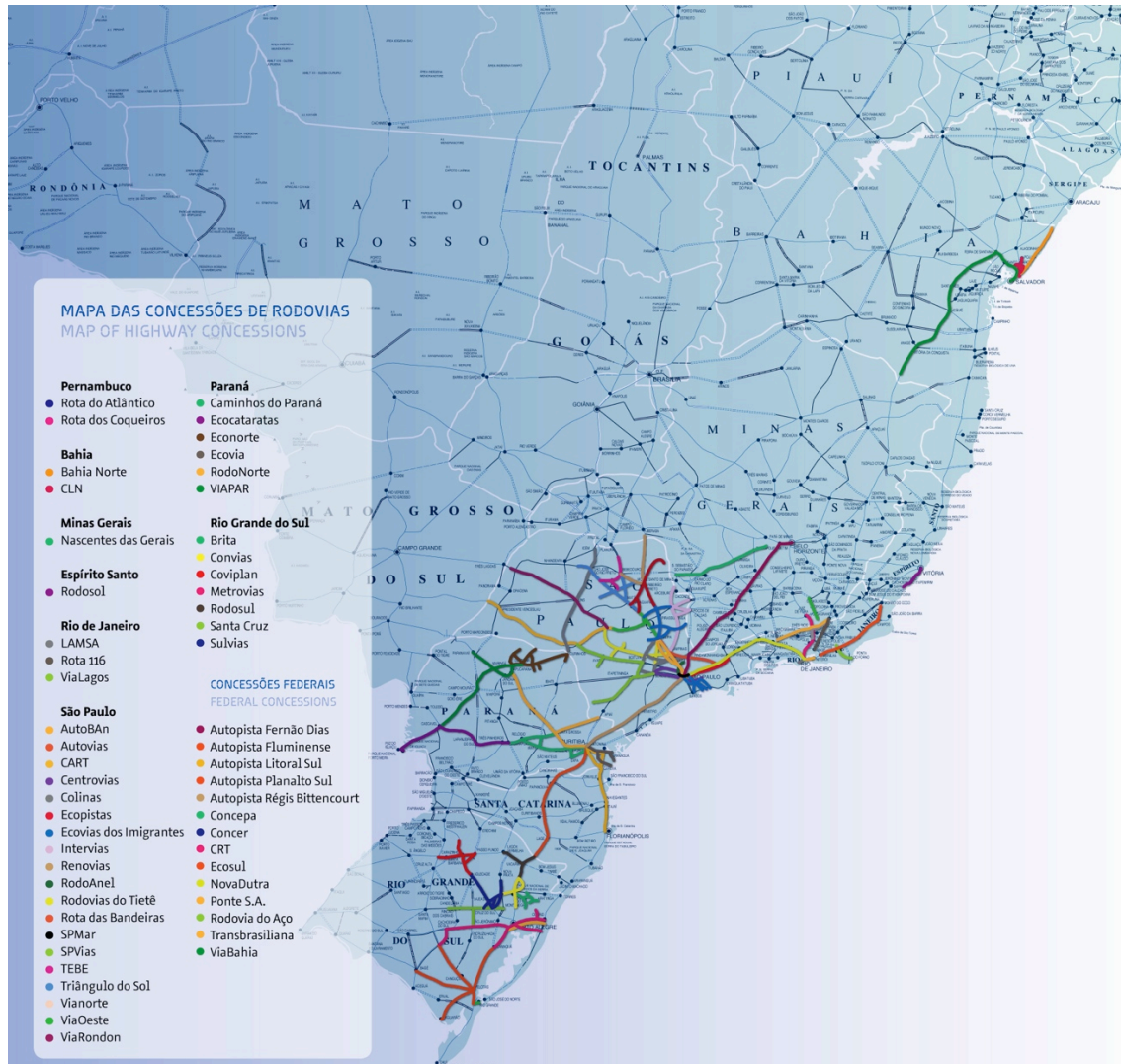


Figure 41 : Carte autoroutière du Brésil. (Sources ANTT)

Pourtant toujours classée parmi les pays en « développement », la Chine est en pleine effervescence économique - d'ailleurs dans un contexte de crise mondiale où les indices de croissance des grandes puissances stagnent, et régressent dans certains, la Chine fait partie des rares grandes nations dont le taux de croissance dépasse les 7%⁴⁴⁹ - qui se manifeste pratiquement dans tous les secteurs d'activités, par exemple l'explosion constatée dans la

⁴⁴⁹ Pour plus de détails sur le taux de croissance économique de la Chine en 2013, consulter le lien suivant : <http://www.challenges.fr/economie/20130408.CHA8075/la-chine-vise-en-2013-un-taux-de-croissance-de-7-5.html>.

construction routière en générale et autoroutière en particulier ces dernières années. Une image⁴⁵⁰ très évocatrice de la volonté de l'État chinois de relier les différentes provinces en autoroutes, et qui a fait couler beaucoup d'encre est celle de cet éleveur chinois n'acceptant pas de se faire déloger de sa maison prise en tenaille par une autoroute.



Figure 42 : Une maison au milieu d'une autoroute en Chine, synonyme de protestation du passage autoroutier dans ses terres. (Sources Leparisien)

La Chine n'a pas fait que rattraper son retard dans la construction d'autoroutes. De la première autoroute mise en service en 1988, le réseau autoroutier a vite atteint les 41 000 km de linéaire dans les années 2006. En 2012, la Chine comptait 97 355 km d'autoroutes, à titre de comparaison, le réseau autoroutier de la France est estimé à quelques 11 054 km, alors que celui européen est de 60 000 km, la Chine vient en seconde position après les États Unis d'Amérique. Cependant, « la construction des autoroutes connaît toujours un très fort développement. Un plan nation prévoit de relier Pékin à toutes les capitales de

⁴⁵⁰ L'histoire est relatée par le site de France Inter : <http://www.franceinter.fr/depeche-chine-une-maison-au-milieu-de-l-autoroute>.

province d'ici cinq...ce chiffre devrait atteindre 100 000 km en 2015 » souligne la Croix⁴⁵¹. La Chine a ainsi compris que son développement économique passe par le maillage en réseaux autoroutiers de son vaste territoire avec parfois des régions très isolées - d'autant plus que le goulot d'étranglement du système des transports en Chine constitue un obstacle majeur à la pérennité de sa croissance⁴⁵²-, pour favoriser les transports de marchandises et les déplacements de personnes, une politique que des urbanistes qualifient de « frénésie d'autoroutes urbaines⁴⁵³ ». Le développement de ce réseau autoroutier s'explique en partie par le fort taux de croissance du parc automobile chinois, qui ne cesse d'atteindre des chiffres records ces dernières années : « les automobilistes chinois sont pour la première fois plus nombreux que les motards dans le pays. Selon les chiffres du ministère de la Sécurité Publique annoncés mardi 10 janvier dernier, le parc automobile chinois a franchi en 2011 et pour la première fois de son histoire, la barre symbolique des 100 millions de véhicules en circulation dans le pays (quatre roues uniquement). Il finit donc enfin par dépasser le parc des deux-roues motorisés qui était jusqu'ici en supériorité numérique. Le ministère a également précisé que la capitale chinoise, Pékin, compte à elle seule 4,7 millions de véhicules, alors que 14 autres grandes agglomérations de l'Empire du Milieu rassemblent chacune plus d'un million de voitures⁴⁵⁴ ». La croissance économique a favorisé une importation massive d'automobiles, voire une implantation sur le pays de concessionnaires automobiles. Aujourd'hui, la Chine représente le premier marché pour les constructeurs d'automobiles, un véritable champ de compétition de ceux-ci. Selon Jean-Pierre Orfeuil, « en Chine, la voiture particulière occupe une place encore mesurée, celle qu'elle avait en France à l'époque des films de Tati : on y compte que 50 voitures pour 1 000 habitants (proportion qui a toutefois sextuplé en 15 ans !), contre près de 600 en

⁴⁵¹ « En chine, le réseau routier connaît une rapide expansion », in, *La Croix*, mis en ligne le 12-10-2012, <http://www.la-croix.com/Actualite/Monde/En-Chine-le-reseau-routier-connaît-une-rapide-expansion- EP - 2012-10-12-863824>.

⁴⁵² KUN-CHIN L., « Le développement du réseau routier en Chine : incohérences et inégalités », in, *Revue internationale de politique comparée*, Vol. 18, n°3, décembre 2011, pp. 151-179.

⁴⁵³ ORFEUIL J.-P., « Chine : la voiture déjà régulée », in, *Revue Urbanisme* n° 385, juillet-août 2012, *La fabrique du mouvement*, pp. 3-5.

⁴⁵⁴ « Le parc automobile chinois dépasse les 100 millions de véhicules », in, *AutoPlus*, mis en ligne le mercredi 11 janvier 2012, <http://news.autoplus.fr/news/1450754/Chine-Parc-automobile-Motocyclette-Hausse-Vente>.

Europe. Bien que les parcs soient concentrés dans les grandes villes riches (60 voitures pour 100 ménages à Pékin, presque autant qu'en Île-de-France), la voiture n'assure que 20% des déplacements à Shanghai, à peine plus dans la capitale...⁴⁵⁵ ».

Malgré tous les efforts consentis par l'État chinois dans la construction d'autoroutes pour désengorger le trafic entre les grandes villes, la Chine se distingue par ses embouteillages géants, qui provoquent la pollution dans les grandes villes chinoises. Poursuivant sa synthèse sur la mobilité dans les grandes villes chinoises, Jean-Pierre Orfeuil écrit que « ...ce qui n'empêche ni la pollution ni les encombrements, Pékin ayant sans doute battu un record en 2010 avec un embouteillage autoroutier qui a duré...10 jours⁴⁵⁶ », sur 100 km de long⁴⁵⁷. En Chine, les autoroutes sont à la charge de l'État qui en fixe les montants de péages ; l'État n'a pas opté pour le régime de concession.

A première vue, l'autoroute en tant qu'objet technique, semble devenir l'apanage de tous ces États qui s'engagent dans un processus de croissance économique soutenue, qui, du coup entraîne une augmentation des flux d'échanges, d'où la nécessité pour ceux-ci de construire un réseau structurant - des voies de liaisons, de contournement rapides - visant à améliorer la mobilité des biens et des personnes. Sous cet angle, le concept même d'autoroute semble avoir une acceptation globale, car l'autoroute, en tant qu'objet servant les mêmes causes. Les précédentes lignes sont évidemment loin de faire un diagnostic exhaustif du phénomène autoroutier à travers le monde, cependant, ce bref survol permet de se rendre compte de sa complexité à travers le monde, même si l'objectif premier demeure.

Les politiques se sont emparés des questions d'aménagement du territoire pour en faire une arme de décision politique efficace. A l'origine, le péage était destiné à financer la construction autoroutière, l'entretien du réseau ainsi que l'amélioration des qualités de service car comme nous l'avons déjà souligné, l'autoroute coûte chère, et les États qui n'ont pas assez de crédits pour financer les projets autoroutiers, le confient à des sociétés

⁴⁵⁵ ORFEUIL J.-P., *Op. Cit.*, 2012, p. 39.

⁴⁵⁶ *Ibid.*

⁴⁵⁷ Pour plus de détails sur les embouteillages à Pékin, voir le lien suivant : http://www.lemonde.fr/asi-pacifique/article/2010/08/24/un-embouteillage-geant-bloque-une-autoroute-chinoise-depuis-dix-jours_1402305_3216.html.

concessionnaires. Cependant, depuis quelques années, les autorités étatiques instaurent le péage urbain dans certaines grandes villes frappées de congestions. En effet, « le péage urbain est un système destiné à limiter la pollution et la congestion automobile des grandes agglomérations en rendant payant l'accès automobile au centre de cette agglomération et en incitant les automobilistes à garer leurs véhicules dans des parkings relais à la périphérie et à emprunter les transports en commun⁴⁵⁸ ». Le péage urbain est récent, et date des années 2000. Face aux congestions, à la pollution, plusieurs pays - en l'occurrence les autorités locales de certaines grandes capitales - qui avaient construits des artères autoroutières pour mieux desservir les grandes villes - il s'est produit à la longue un effet pervers face à la multiplication des flux - ont institué des péages sur ces artères afin de réduire les congestions et la pollution. L'un des effets recherché via ces péages urbains par les décisions des pouvoirs publics est la promotion des transports en commun, ce qui fait que la mise en place de ces péages urbains s'accompagne corrélativement de politiques de transports en communs plus performants et plus exhaustifs. En Europe, la capitale Anglaise, Londres ainsi que la Norvège avec ses grandes villes : Oslo, Bergen, sont en pointe dans le péage urbain - qui nécessite l'installation de tout un équipement de vidéos surveillance etc. Car « le péage urbain est généralement réalisé par un système de caméras de vidéosurveillance qui analyse les plaques minéralogiques des voitures qui entrent en ville et les compare avec la base de données des personnes ayant réglé le droit de péage, par exemple grâce à leurs téléphones mobiles⁴⁵⁹ » - ces pays par contre disposent d'une bonne desserte de bus et de taxis urbains. Si Paris n'a pas encore appliqué cette mesure, elle pose cependant les signes avant-coureurs⁴⁶⁰ avec la mise en place de concepts originaux tels que : 'Autolib', 'Velib' mais aussi d'une bonne desserte de bus. La construction de plusieurs lignes de tramways vient s'ajouter aux métropolitains et aux RER. Ainsi, le péage tend à devenir dans ces villes qui ont très tôt connu ces infrastructures autoroutières en réseau, une arme régulatrice du trafic, mais aussi une émulation à l'utilisation des transports

⁴⁵⁸ Consulté sur Wikipédia : http://fr.wikipedia.org/wiki/Péage_urbain.

⁴⁵⁹ http://fr.wikipedia.org/wiki/Péage_urbain

⁴⁶⁰ Un article du *Parisien* « Paris veut instaurer des péages à ses portes », publié le 31-10-2012, pose les signes avant-coureurs. http://fr.wikipedia.org/wiki/Péage_urbain.

en commun. Au même moment, les pays qui développent ce genre d'infrastructures, appliquent le péage afin de financer son extension et son entretien - comme c'est le cas présentement au Sénégal -. Au Brésil, le péage a pris des proportions différentes au point de devenir un frein à la mobilité - car les classes les plus défavorisées sont quasiment exclues de ce réseau qui se particularise par la multiplicité du péage à travers le pays -. L'État brésilien qui volontairement privilégie l'extension du réseau autoroutier payant au détriment du réseau routier national. En Algérie, pour des raisons politiques l'État ne pratiquait pas le péage sur le réseau autoroutier dont il finance la construction avec les recettes de la fiscalité pétrolière - cependant l'État a décidé d'appliquer le péage sur l'autoroute Est-Ouest -. Au Cameroun, l'État qui applique le péage depuis le début des années 1990 entendait ainsi trouver des fonds nécessaires pour l'entretien du réseau routier - mais aussi des rentrées d'argent pour l'État -. C'est dire que ce système de péage qui non seulement ne s'applique pas forcément dans un réseau autoroutier, est loin du concept de péage, tel qu'il est conçu en Algérie, au Maroc ou au Brésil par exemple, ici il s'agit plutôt d'une taxe que tous les usagers de la route au Cameroun doivent payer.

Chapitre 4 : Dakar et son autoroute : une innovation majeure en Afrique de l'Ouest

Le côté innovant ou pas du projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio dans la sous-région a suscité beaucoup de débats sur la toile - il continue à faire l'objet de polémiques, c'est pour cette raison nous avons décidé à l'entame de ce chapitre d'évoquer cette problématique -. Ainsi pouvons-nous lire parmi entre autres réactions sur la toile à propos du titre d'un article publié en ligne⁴⁶¹ : « Infrastructures/Autoroute à péage : l'Afrique de l'Ouest étrenne son premier tronçon ce 1^{er} septembre »,

« Je pense que le titre est à revoir. En effet l'autoroute à péage est présente en Afrique depuis belle lurette. Allez au Nigéria et au Bénin, vous verrez. Rectifiez en parlant de nouveauté pour le Sénégal » (posté par Moulaye57 le 09/07/2011)

« Je vis à l'étranger et je confirme que l'autoroute à péage existe au Bénin depuis plus de dix ans. Arrêtez de mentir aux sénégalais pour dire que celle de Dakar est la première en Afrique » (posté par Etranger le 06/07/2011)

Effectivement, le premier poste de péage au Bénin - le poste de péage de Grand-Popo - a été mis en service en 1987 sur la frontière avec le Togo, sur l'axe Cotonou-Hilacondji et depuis plusieurs autres postes de péages ont suivi. Tout d'abord, ces péages ne sont pas effectués sur des autoroutes, mais sur des routes nationales, et les droits de concessions sont cédés à des sociétés locales - qui ne sont pas forcément dans le domaine du Bâtiment et des Travaux Publics c'est le cas de la Société LEGENDE IMPORT-EXPORT, une société de commerce qui gère le péage sur la Savalou-Djougou - pour une durée qui varie entre 2 et 5 ans. En contrepartie, ces sociétés s'occupent de l'entretien de la route. En effet, tout comme le Cameroun - seulement, il faut dire que pour le cas du Bénin, les systèmes de péages sont

⁴⁶¹ « Infrastructures/Autoroute à péage : l'Afrique de l'Ouest étrenne son premier tronçon ce 1^{er} septembre », mis en ligne le vendredi 1 juillet 2011, sur rewmi.com :

beaucoup plus organisés et plus ou moins modernes - le Bénin a décidé d'instaurer le péage qui est doublé d'un système de pesage sur certains axes routiers. Les raisons évoquées sont les suivantes : d'abord comme un mécanisme d'amortissement de la dette qui a servi à la construction de certains ouvrages d'infrastructures, « ensuite comme une modalité de faire contribuer les usagers de la route au financement de son entretien (péage), enfin comme un système de contrôle des surcharges des véhicules poids lourds afin de limiter leur effet de dégradation des chaussées et de réduire les coûts de leur entretien⁴⁶² ». Les barrières de péage souvent manuelles sont constituées de quelques voies (2 ou 3 voies).



Figure 43 : Gare de péage au Bénin. (Sources Fonds Routier du Bénin)

Du système de concession, en passant par l'infrastructure en question, et des mécanismes de péage, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio s'inscrit dans la logique de ce qui se fait en termes d'autoroute moderne dans le monde. De plus, les automobilistes contrairement aux usagers des autres des pays, ont toujours le choix entre l'autoroute à péage et la route nationale, ce qui est loin d'être le cas dans les situations soulignées.

Pays phare dans la sous-région, le Sénégal joue un rôle important tant sur les plans économique que culturel. Aujourd'hui par exemple, une bonne partie des importations et

⁴⁶² <http://www.fondsroutier-benin.org/spip.php?rubrique37>.

des exportations du Mali, passent par le port de Dakar, « qui occupe une position stratégique à l'intercession des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud⁴⁶³ ». En 2012 par exemple, le tonnage global de transit tous les sens confondus au port de Dakar est estimé à 11 869 557 tonnes, la part de transit du Mali représente environ 97% du transit global et il a connu une hausse de 14% par rapport à l'année précédente⁴⁶⁴. Sur le plan local, la position stratégique de la presqu'île du Cap vert lui a très tôt valu d'être une zone d'attraction humaine, tendance qui ne que fera que s'accélérer dans le temps. Cependant, la véritable croissance de Dakar ne débute qu'au lendemain de la construction de son port, processus qui s'accéléra avec le transfert de la capitale de l'A.O.F de Saint-Louis vers Dakar en 1902. La ville, qui ne cesse de s'accroître, se trouve aujourd'hui au bord de l'asphyxie.

4-a : La presqu'île du Cap-Vert : un atout géographique qui constitue à la fois sa force et sa faiblesse ?

La position stratégique de la presqu'île du Cap-Vert est reconnue par tous. Assane Seck notait à ce propos, dans sa thèse que : « soudé par un col d'une cinquantaine de kilomètres à la courbure du renflement ouest africain, à peu près à mi-distance entre le 30° degré de latitude où commence le désert et les pays du Bénin, le bout de la presqu'île du Cap-Vert occupe une situation de bonne heure reconnue intéressante sur la route des navires. D'abord, sur les routes méridiennes de la côte occidentale d'Afrique, les navires venant du Nord, après plusieurs jours de cabotage le long d'un rivage désertique, y pouvaient facilement faire des 'rafraîchissements', tandis que pour les voiliers venant du golfe de Guinée la tête de la presqu'île constituait le dernier point de ravitaillement facile avant les Canaries et le Sud du Maroc⁴⁶⁵ ». Ainsi, depuis longtemps, l'ouverture du Sénégal en général sur l'océan Atlantique et la situation géographique de Dakar, une position qui lui

⁴⁶³ <http://www.portdakar.sn/>.

⁴⁶⁴ http://www.portdakar.sn/images/fidak/RAPPORT_STATISTIQUES_2012_SYNTHESE.pdf.

⁴⁶⁵ SECK A., *Dakar métropole Ouest-Africaine*, in, *Mémoire de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire* n° 85, Dakar, 1970, 516 p.

a permis de jouer le rôle de plaque tournante dans les différentes opérations d'échanges entre d'abord l'Afrique, l'Europe, et Amérique.

À la lecture des lignes suivantes, du Gouverneur de l'île de Gorée Mauléon : « Dakar doit devenir un jour ... la grande ville commerciale et le siège du gouvernement général de tous nos établissements de la côte occidentale de l'Afrique, y compris le Sénégal même ;... Dakar est en communication facile avec la France, la côte de l'Afrique et le monde entier, et tous ses avantages réunis doivent en faire naturellement notre principal établissement, notre centre d'opérations militaires et maritimes en un mot la capitale de toutes nos possessions africaines⁴⁶⁶ ». Nous pouvons dire que Dakar a parfaitement rempli les fonctions qui lui étaient prédestinées. Certes le développement fulgurant de la ville débuta à la fin des années 1880 et surtout au début des années 1900 avec le transfert de la capitale de l'AOF de Saint-Louis vers Dakar. Même si les informations relatives aux origines de la ville de Dakar restent floues, à en juger par les gisements préhistoriques : l'industrie à outillage macrolithique du Cap Manuel, les bifaces de Fann⁴⁶⁷ (au total 9 bifaces recueillis dans le secteur de Fann, entre 1938 et 1973), les industries dites de « moustéroïde » des secteurs de Bargny, du Cap des Biches etc., l'occupation de la presqu'île du Cap-Vert est multiséculaire. Sa découverte est attribuée au navigateur portugais Denis Dias en 1444, selon les sources concordantes, la presqu'île serait peuplée de mandingues à cette époque, l'installation des Lebbou - ceux-ci, quittèrent le Djolof vers le XIII^e siècle, après avoir chassé les mandingues, ils s'installèrent progressivement sur les emplacements à savoir : Bargny, Rufisque, Yoff, Yarakh, les Mamelles...qui leur sont connus à présent - qui s'est faite par vagues successives débiterait au XIII^e siècle.

⁴⁶⁶ Gouverneur Mauléon, cité par SECK A., Op. Cit., 1970, p. 286.

⁴⁶⁷ CORBEIL R., CHARBONNIER J., « Préhistoire et protohistoire de la presqu'île du Cap-Vert et de l'Extrême-Ouest sénégalais », *Bulletin IFAN*, 1948, pp. 378-460.



Figure 44 : Croquis de 1778 de la presqu'île du Cap-Vert. (Sources ANS)

Des siècles après sa découverte, la presqu'île du Cap-Vert n'était pas à l'ordre du jour, c'est au contraire l'île d'en face, l'île de Gorée, qui, du fait de sa position stratégique - selon Assane Seck : « l'îlot répondait à un double souci de sécurité des fondateurs de Gorée : d'abord sécurité pour les navires qui trouvaient un excellent mouillage dans son anse, immédiatement si appréciée que sa qualité- goed reed, la bonne rade en hollandais - servira à désigner l'établissement. Ensuite sécurité pour les occupants et leur commerce⁴⁶⁸ ». Aussi, faisait l'objet de litiges entre la France, l'Angleterre, et la Hollande.

⁴⁶⁸ SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p.6.

L'île de Gorée jouait un rôle particulièrement important car étant « un des pôles du commerce triangulaire⁴⁶⁹ ». Ce qui fait qu'au lendemain de la suppression de la traite, l'île va perdre son « prestige », au profit de Saint-Louis qui du point de vue stratégique, présentait une importance particulière aux yeux des français malgré ses défaillances comme le souligne Marc Vernière : « une situation extraordinairement avantageuse, mais un site mal commode- des bancs sableux à l'embouchure du Fleuve⁴⁷⁰ » quoique sa fondation datait déjà de 1659. Ainsi, Saint-Louis va devenir la capitale de l'AOF, la tête de pont des Français à partir de laquelle non seulement ils pouvaient contrôler les échanges commerciaux : le commerce de la gomme, du morfil, de la peau de bêtes, mais aussi l'arrière-pays et c'est de Saint-Louis que partirent diverses expéditions : punitives à l'encontre des mouvements de soulèvement, mais aussi de création et de ravitaillement des forts. A son apogée, dans les années 1895, la ville de Saint-Louis était la plus moderne de l'Afrique de l'Ouest, la plus grande ville avec au moins 20 000 habitants. Trois facteurs principaux ont concouru à la déchéance de la ville d'abord sur le plan économique, le développement de la culture arachidière plus au Sud de Saint-Louis et concomitamment le déclin du commerce de la gomme, précipitèrent la vallée du Fleuve et ses dépendances dans une crise économique. Un autre facteur qui s'inscrit cette fois ci dans la logique structurante des axes de transport, est la construction des lignes de chemins de fer d'abord Dakar-Saint-Louis, ensuite Saint-Louis Niger qui vont subtiliser au transport fluviale sa suprématie, désormais, le train qui grâce à sa capacité de transport de gros tonnages, se chargea du drainage des marchandises et des produits. En fin le dernier facteur non moins important, mais que nous avons décidé de citer en dernière position, car si ce facteur : la nécessité de construire un port dans les eaux profondes, a été longtemps mis en avant pour expliquer le choix de Dakar - cela, malgré les nombreux témoignages écrits des administrateurs de l'époque - au détriment d'un ensemble, de facteurs, d'un contexte global qui aurait conduit la France à transférer la capitale de l'AOF de Saint-Louis à Dakar. En effet, officiellement la ville de Dakar construite, pour ne pas dire occupée par la France en

⁴⁶⁹ *Ibid.*

⁴⁷⁰ VERNIERE M., « Villes de l'intérieur », in, *Atlas National du Sénégal*, Dakar, 1977, pp. 118-123.

1857, en hissant le drapeau tricolore sur cette terre, par cet acte, la France qui était talonnée de partout par son mythique adversaire, l'Angleterre, entendait ainsi faire face à cette concurrence. Mais aussi : « assumer ses prétentions de puissance mondiale⁴⁷¹ », Dakar qui avait un vaste hinterland, pouvait en outre accueillir un port donc présentait des atouts remarquables. Dans cette optique, Marc. Vernière souligne qu' : « en prenant possession du site de Dakar en 1857, les autorités coloniales qui veulent y fonder une grande métropole ne songent pas immédiatement à l'implantation d'un port : face à Gorée, dont les installations semblent suffisantes, il n'est question que de créer un simple mouillage sur le continent, escale sénégalaise sur la ligne France-Brésil⁴⁷² ». Quant à Protet, après avoir hissé le drapeau sur Dakar écrit au Ministre chargé des colonies les phrases suivantes : « J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait arborer le pavillon français sur le petit fort que nous avons construit à Dakar. Il dégagera notre commerce de tous péages d'ancrage, de lest de sable et d'eau qui étaient imposées à nos bâtiments marchands, en même temps qu'il étendra notre influence sur toute cette côte voisine de Gorée ». Derrière cette apparente volonté d'expansion territoriale dont les explications seraient liées à la conquête de nouveaux territoires, dans un contexte de positionnement stratégique, se cache un tournant : « un projet de colonisation qui s'ébauche en France avec l'avènement du Second Empire. Il est amorcé en 1854 par Faidherbe, le nouveau gouverneur qui est passé par l'école Polytechnique et l'école d'application du Génie⁴⁷³ ». Désormais, les négociants français qui vont s'impliquer dans le processus de conquête et ils vont même obtenir du Ministère des colonies : « une réforme des modes de gestion de la colonie, notamment une durée plus longue de séjour du gouverneur et des moyens financiers plus importants⁴⁷⁴ ». Cette tournure, donna une impulsion aux politiques d'aménagement urbain dans les villes coloniales africaines. C'est le début des premières installations modernes dans les colonies, la construction des « villes blanches » - par opposition aux « villes noires », pour désigner

⁴⁷¹ VERNIERE M., *Op. Cit.* 1977, p.126.

⁴⁷² *Ibid.*

⁴⁷³ SINOU A., *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal : Saint-Louis, Gorée, Dakar*, Paris, Karthala-ORSTOM, 1993, 366 p.

⁴⁷⁴ SINOU A., *Op. Cit.*, 1993, p. 168.

les quartiers occupés par les populations autochtones. Dans un article, Odile Goerg⁴⁷⁵ a analysé cette terminologie, il se trouve qu'elle a beaucoup évolué au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, une situation qui bien évidemment traduit les mutations qui se sont opérées en réalité dans les colonies - un peu comme la trajectoire du réseau routier dans les colonies, qui n'a commencé son véritable envol qu'après la Deuxième Guerre mondiale -. Selon Alain Sinou : « la crise économique de 1929, puis la deuxième guerre mondiale, ralentissent fortement les investissements dans les colonies ; les années 40, en terme de production d'opération d'urbanisme et d'habitat, font quelque peu figure de parenthèse ou de moment de transition⁴⁷⁶ ». Dakar prit son envol dans ce contexte, « installée sur le 'plateau' d'où ils ont expulsé les quelques modeste établissements de pêcheurs Lébou autochtones, les colonisateurs, sur un site aéré qu'épargnent les moustiques, contrôlent de cette extrémité Sud de la presqu'île, l'anse de Dakar, grand port et zone d'emploi. Sous couvert de salubrité - la grande peste de 1914 - ils imposent aux colonisés une ségrégation de fait en fondant le « village » de Médina, grand damier de recasement situé au Nord-Ouest du Plateau⁴⁷⁷ ». Nous retrouvons d'ailleurs cette même configuration dans toutes les colonies françaises d'Afrique de l'Ouest avec même pratiquement les mêmes appellations - le Plateau à Abidjan par exemple mais surtout avec des dispositions géographiques similaires, des villes en hauteur, qui surplombent une sorte de baie et à proximité des ports -. A Dakar, le quartier de Médina qui à l'origine, était destiné à accueillir les populations autochtones déguerpies du Plateau va vite devenir « le dortoir de tous les travailleurs d'origine rurale attirés par les emplois modernes offerts sur le chantier du port⁴⁷⁸ ». Cette ségrégation spatiale s'explique en partie par les soucis sanitaires des Européens - c'est le cas par exemple de cette épidémie de fièvre qui causa des centaines de victimes au sein de la population européenne en 1881 - et le seul moyen dont ils disposaient, faute de traitements adéquats ou de moyens de prévention, c'est la

⁴⁷⁵ GOERG O., « Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination », *Afrique & histoire*, 2006/1 vol. 5, p. 15-45.

⁴⁷⁶ SINOU A., *Op., Cit.*, 1993, p.8.

⁴⁷⁷ VERNIERE M., « Dakar : la ville » in, *Atlas National du Sénégal*, Paris, 1977, 143 p.

⁴⁷⁸ *Ibid.*

séparation des villes, et même « à partir des années 1860, les administrateurs emploient la force pour faire disparaître les cases...⁴⁷⁹ ». Dans cette logique, l'organisation et le développement de la ville de Dakar, comme en témoignent d'ailleurs les cartes ci-dessous, s'organisent comme une succession de strates autour du port, d'abord, celui-ci avec ces différentes installations : industrielles et administratives, après vient le plateau, « une ville de type européen centrée sur la Place de l'Indépendance, une ville blanche complètement urbanisée, et groupant les presque totalité des activités administratives et commerciales...

⁴⁷⁹ *Ibid.*, p. 189.

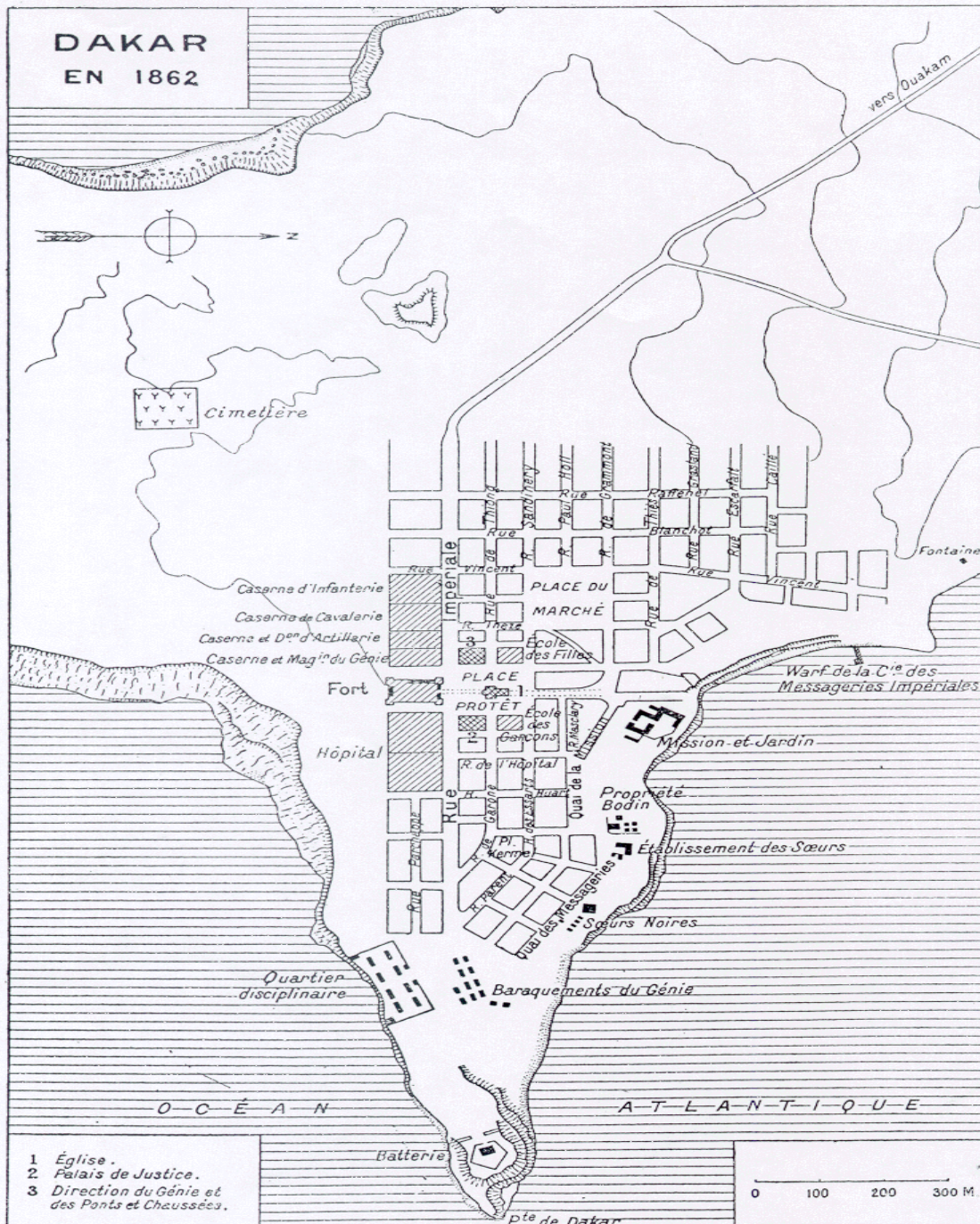


Figure 45 : limites de la Commune de Dakar en 1862. (Sources ANS)

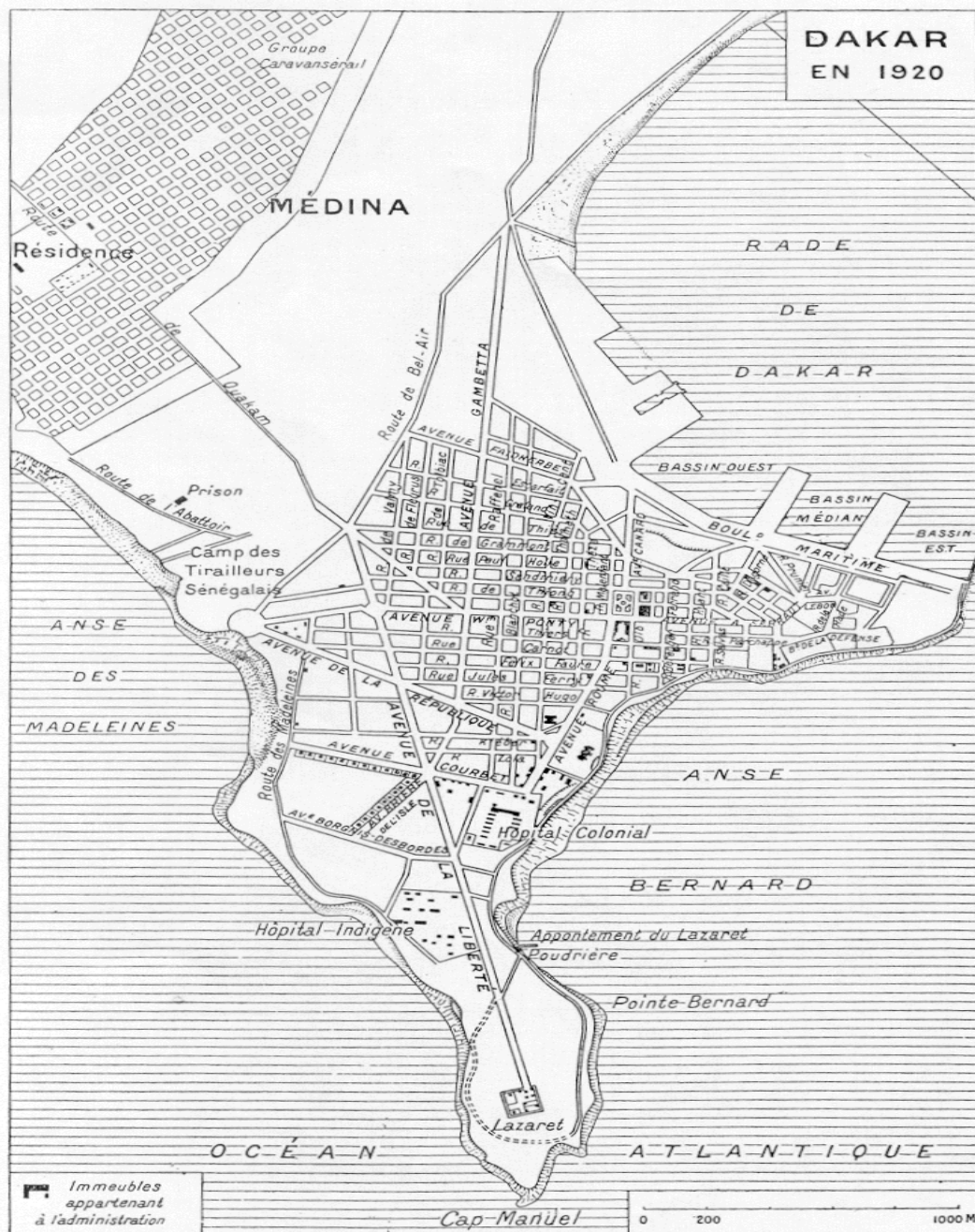


Figure 46 : limites de la commune de Dakar en 1920. (Sources ANS)

ensuite, dans une plaine basse qui lui fait suite vers le Nord, se développe une agglomération hétéroclite - ville, quartier village, on ne sait trop - où des maisons en

maçonnerie alternent avec des baraques, l'ensemble faisant un contraste violent avec la ville du Plateau. C'est la Médina⁴⁸⁰ ». Enfin, dans l'extrémité Nord, en direction des « Mamelles », se développent des résidences modernes ainsi que l'aéroport de Yoff, qui côtoient des bidonvilles et les villages traditionnels des pêcheurs Lebou.

La décision de mise en place d'infrastructures lourdes d'abord le port - qui a suivi aussitôt l'occupation de la tête de la presqu'île, parallèlement à la construction du port, les travaux de signalisation dans la presqu'île du Cap-Vert débutèrent au même moment, le phare de la Mamelle occidentale est mis en service en avril 1864, et celui du Cap Manuel en décembre 1866 -. Ensuite des différentes lignes de chemins de fer d'abord Dakar-Saint-Louis en 1885 et après celle de Dakar-Niger en 1906 et plus tard de l'aéroport international de Dakar-Yoff, a fini par consacrer la suprématie de Dakar sur toutes les villes du Sénégal et même au-delà, de l'Afrique Occidentale Française. Marc Vernière dira à ce sujet que : « connaître les villes sénégalaises, c'est savoir de quel poids Dakar, capitale du pays pèse sur leurs destinées. La métropole conquérante consent à laisser se développer les petits centres secondaires mais ne tolère pas la concurrence, si minime soit-elle, des capitales régionales⁴⁸¹ ». Dakar, ayant pris son envol, cependant sans pour autant ne pas susciter des frustrations notamment des élites de l'île d'en face. Car « pendant que Dakar s'équipait peu à peu, les Goréens, poursuivant farouchement la défense de leurs intérêts particuliers, continuaient de penser que la nouvelle création, d'ailleurs administrativement liée à Gorée, n'avait d'autre raison d'exister que de favoriser leurs affaires, sans qu'il puisse être question que Gorée soit déclassée par elle⁴⁸² ». L'histoire de la création et du développement de la ville de Dakar a fait l'objet de plusieurs travaux bien documentés, il s'agit pour nous, ici de mettre en exergue les antagonismes entre les différents acteurs liés à l'aménagement des villes africaines, dans un contexte de domination étrangère, et des perspectives de mise en valeur économique, antagonismes qui ont fini par modeler la ville et la donner sa forme la plus aboutie, actuelle, avec son lot de complications.

⁴⁸⁰ SECK A., *Op. Cit.* 1970, p. 11.

⁴⁸¹ VERNIERE M., *Op. Cit.*, 1970, p. 122.

⁴⁸² SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 291.

Après l'établissement du premier plan cadastral par Pinet-Laprade en 1862, la ville de Dakar connut une fulgurante évolution, notamment avec le transfert de la capitale de l'AOF de Saint-Louis vers Dakar en 1904. Les signes avant-coureurs étaient cependant annoncés par cette note du Gouverneur général du 28 juillet 1902 : « le projet de décret décharge le gouverneur général de l'administration courante du Sénégal proprement ; il fixe sa résidence future à Dakar qui n'est pas le chef-lieu administratif du Sénégal, mais qui, par contre, est le port par lequel passent nécessairement tous les passagers en provenance ou à destination de l'Afrique occidentale, et où le gouverneur général sera en communications plus faciles et plus promptes avec les diverses parties de son gouvernement générale⁴⁸³ ». Dakar une fois de plus, de par sa situation géographique, allait devenir la plaque tournante d'un vaste territoire, mais aussi une ville très attrayante.

4-a-1 : Dakar : une ville qui ne cesse de se développer

Situé aujourd'hui en plein cœur de Dakar, le quartier de Médina est portant la première banlieue de la presqu'île. Car soupçonné d'être le foyer des épidémies qui ravageaient les populations, et qui ont par ailleurs un impact sur l'économie, les quartiers noirs seront déguerpis suites aux recommandations d'une commission municipale d'hygiène : « le 24 juillet 1914, ces recommandations sont approuvées par le Gouvernement général. Une zone est choisie pour le relogement des 'déguerpis', à l'extérieur de la ville sur un terrain sablonneux qui présente l'inconvénient de devenir très boueux à la saison des pluies. Ces caractéristiques ne facilitent pas la réalisation de l'opération ; les Africains ne veulent pas être expulsés dans un lieu malcommode et éloignés du centre économique⁴⁸⁴ ». Un projet qui fut très contesté par les Lebou, les premiers occupants de la presqu'île du Cap-Vert. « Ils considéraient en effet que leurs droits coutumiers étaient réels et que, de ce fait, même au regard du droit Français ils ne

⁴⁸³ Gouverneur Général de l'AOF, cité par SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 296.

⁴⁸⁴ SINOU A., *Op. Cit.*, 1993, p. 280.

pouvaient être contestés⁴⁸⁵ ». Ils furent soutenus dans cette résistance par le député Blaise Diagne : « qui considère que cette expulsion est une revanche de la municipalité dominée par les commerçants européens et créoles contre le vote qui lui a permis de devenir député⁴⁸⁶ ». Malgré les violentes résistances - qui amenèrent d'ailleurs le Gouverneur à agir, en autorisant les Lebou à rester dans la ville, à la seule condition de construire avec des matériaux solides et durables- une partie de la population africaine sera déplacée, « le Médina accueillera essentiellement les migrants récents et les citadins ne possédants pas de titres fonciers⁴⁸⁷ ». Ce 'déguerpissement' s'inscrivait d'ailleurs dans la logique des précédents qui par contre n'ont pas eu de grands retentissements. En effet, comme le souligne Assane Seck : « la plupart des villages Lebou de Dakar se groupaient autour de l'anse de Dakar, c'est-à-dire dans le secteur qui, très abrité et faisant face à Gorée, était précisément celui qui intéressait les colonisateurs. Dans ces conditions l'implantation coloniale ne pouvait se faire qu'au détriment des villages, et il en été effectivement ainsi⁴⁸⁸ ». Les premières « bindovillisations » dans la presqu'île ne sont pas liées à une forte pression humaine, une pression foncière mais plutôt à ce que Assane Seck qualifie d'occupation officielle qui a nécessité « les déplacements de quartiers et la ségrégation ».

⁴⁸⁵ SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 122.

⁴⁸⁶ SINOUE A., *Op. Cit.*, 1993, p. 280.

⁴⁸⁷ SINOUE A., *Op. Cit.*, p. 281.

⁴⁸⁸ SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 128.

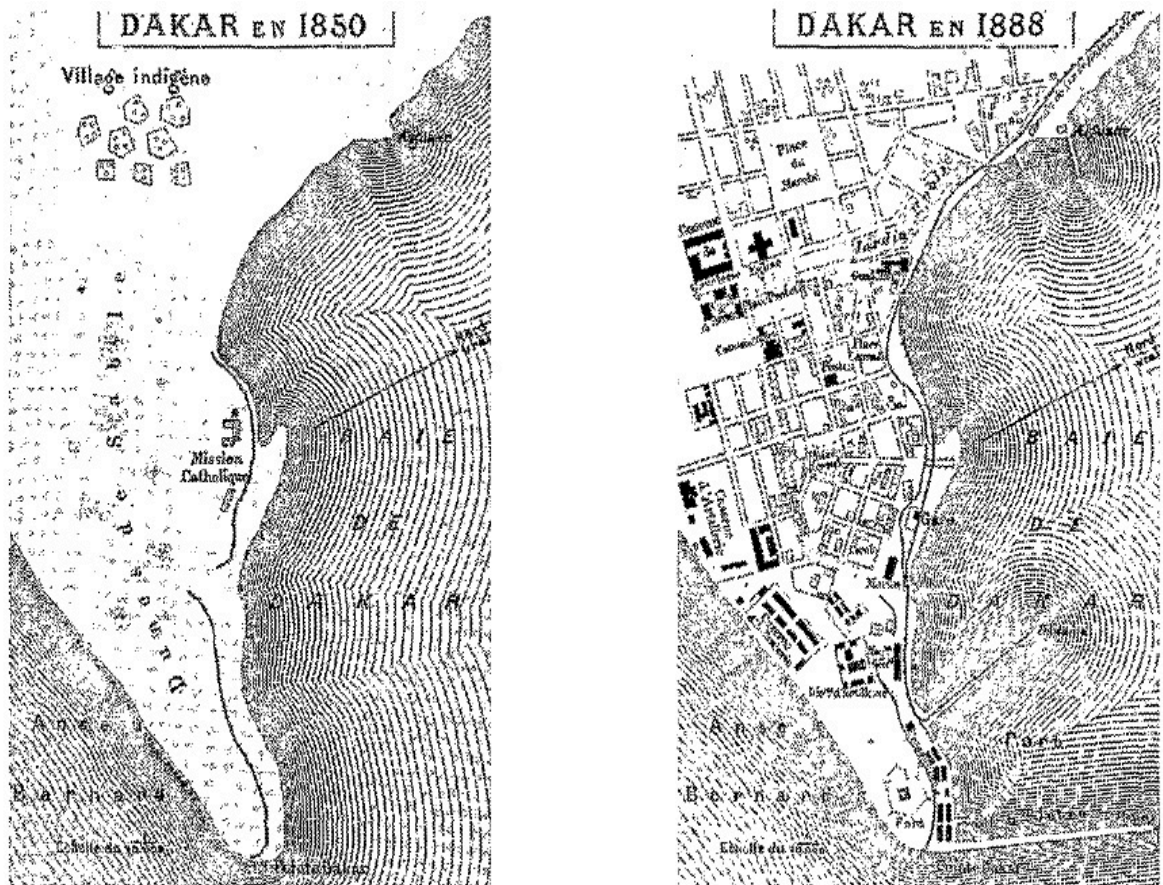


Figure 47 : Cartes du Sénégal avant et après l'implantation française. (Sources M. Vernière)

Derrière ces déguerpissements, se pose la question délicate de la cohabitation entre les deux communautés, d'une part africaine et d'autre part la communauté européenne, sujette à plusieurs tensions, ainsi, dans son rapport du 15 février 1919 à propos de la Médina, adressé au Ministre, le Gouverneur général écrit :

« Avant d'aborder l'étude de cette question, il me paraît utile de la bien placer tout d'abord sur son véritable et exclusif terrain qui est celui de l'hygiène publique. Les habitudes de vie, les conditions d'habitation des européens diffèrent profondément, en général, de celles des indigènes.

Or les règlements d'hygiène publique, que nous nous attachons à faire strictement observer, pour améliorer chaque jour la situation sanitaire de notre grand port colonial,

sont plus généralement incompatibles avec les habitudes de vie des indigènes qui en comprennent mal la nécessité et en acceptent difficilement la rigoureuse application.

D'autre part les susceptibilités morbides des européens et celles des indigènes diffèrent sensiblement, et telle affection, bénigne pour l'une des deux catégories peut exercer des ravages épidémiques dans l'autre milieu.

Il va donc de l'intérêt général en même temps que de l'intérêt respectif et de la commodité des deux groupements, qu'ils soient constitués chacun en ville indépendante. Ces deux agglomérations auront des règlements d'hygiène distincts, règlements plus stricts et rigoureux dans la ville européenne, d'ores et déjà préparée à en comprendre et à en accepter la nécessité.

Le mot « ville européenne » doit s'entendre dans le sens de « ville de gens qui acceptent l'assujettissement aux règlements sanitaires applicables aux européens » et tout indigène qui voudra se soumettre strictement à cette réglementation doit pouvoir habiter la ville européenne au même titre que n'importe quel européen⁴⁸⁹ »

Accueillant de plus en plus des populations venues de l'intérieur du Sénégal, attirées par les opportunités d'emplois qu'offre la ville, d'un côté et de l'autre, des populations déguerpies du centre-ville, le quartier de Médina refusa du monde. Un phénomène qui s'accéléra au lendemain de la deuxième guerre mondiale avec cette fois ci comme nouveauté, l'installation de nouveaux quartiers : « des villages nouveaux de ruraux venant de l'intérieur, qui se sont irrégulièrement installés sur des terrains appartenant à l'État ou à des particuliers...ces villages nouveaux portent des noms généralement inspirés des péripéties de l'aventure urbaine : *Baye Gaindé* (père loin, surnom d'un voisin difficile), *Angle mousse* (l'angle du chat), *Gibraltar*, *Kip Kolo* (?), *Champ de course*, *Grand Dakar*, *Usine-Biscuit*...⁴⁹⁰ ». Au fur et à mesure que le centre-ville, Dakar, qui du fait de son rôle de plus en plus important dans la sphère plus globale de l'AOF, mais aussi sein de la

⁴⁸⁹ Lettre rapport du Gouverneur général au Ministre des colonies du 15 février 1919, cité par SECK A., 1970, p. 138.

⁴⁹⁰ SECK A., *Op. Cit.*, p. 131.

colonie du Sénégal s'agrandissait,- Dakar était devenue un véritable pôle d'attraction, nous aborderons plus loin la question de la population de Dakar- « les quartiers des africains » et les « villages de ruraux » se développaient et ceinturaient plus le centre-ville. Conséquence, les opérations de déguerpissements se multipliaient, ils ont abouti dans les années 1946, à travers le Plan Directeur datant de la même année, à la création de Pikine-Dagoudane. Mais aussi d'autres quartiers tel que Grand-Yoff, nous pouvons dire que c'est le début de l'étalement de Dakar, la configuration de la presqu'île ne permettant pas la ville de se développer vers le Nord.

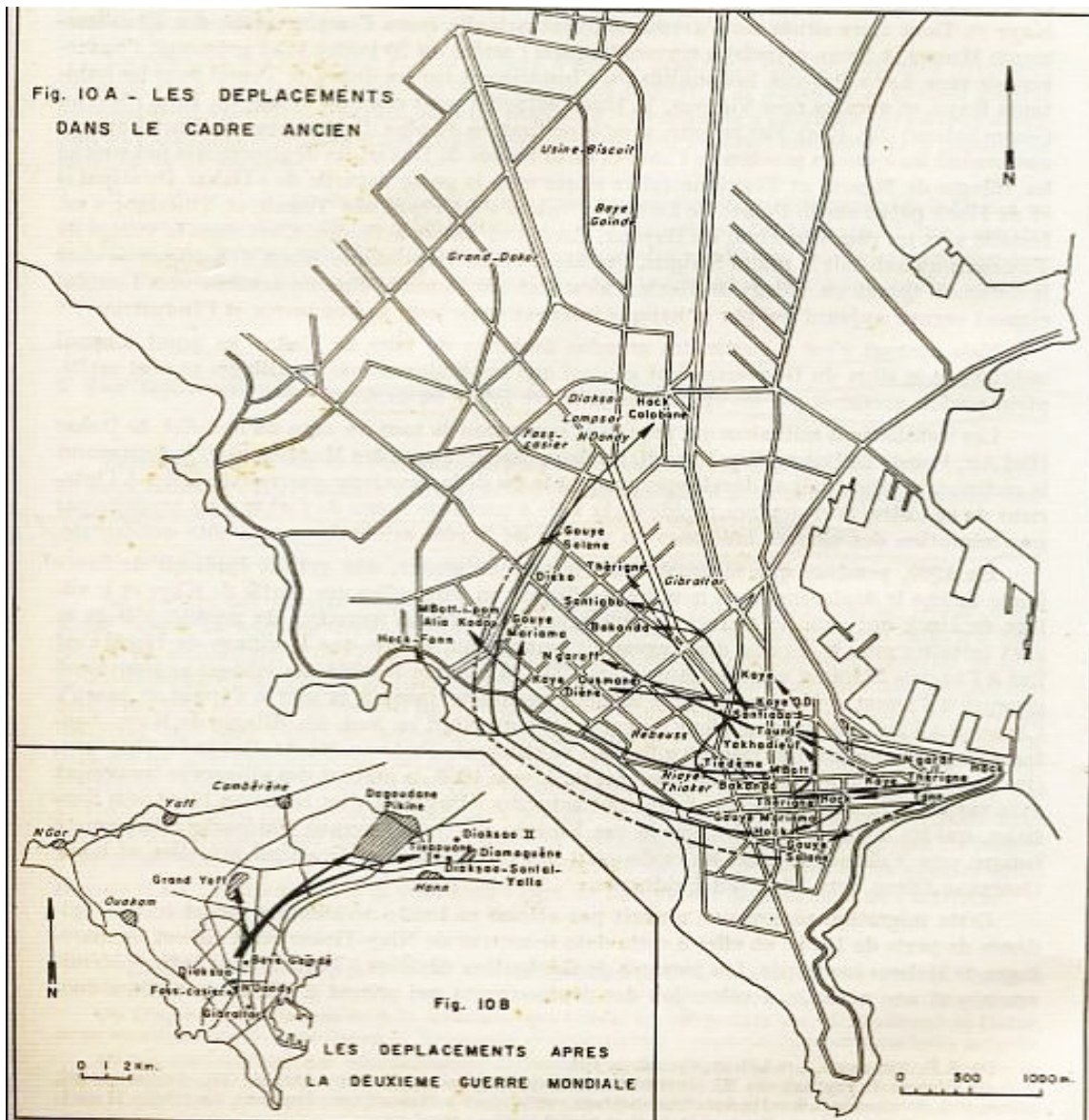


Figure 48 : Les déplacements dans la région de Dakar au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

(Sources A. Seck)

Afin de comprendre l'évolution et les trajectoires des villes ouest africaines particulièrement celle de Dakar - qui par ailleurs occupa une position centrale dans le système colonial, rôle qu'il a continué a joué au lendemain des indépendances -, nous pensons qu'il est plus que nécessaire d'en dégager les différents contextes, les logiques, qui ont présidé à leur aménagement. Il se trouve exactement que ces questions sont sensibles, car il faudrait éviter de tomber dans le piège qui consiste à établir des jugements, comme le souligne Alain Sinou : «...mais s'il est aisé de aujourd'hui de dénoncer le caractère très

inégalitaire de formes urbaines coloniales, tout comme il est facile, pour une époque de critiquer l'urbanisme fonctionnaliste des années 1960...⁴⁹¹ ». La ville de Dakar a longtemps eu des contacts avec le monde occidental et ceux-ci, ont eu des impacts sur son aménagement, son évolution. Sous cet angle, « il n'est pas exact de dire que Dakar a poussé au hasard ». Nous avons vu précédemment que l'administration coloniale a procédé à plusieurs « opérations de déguerpissements » au sein de la tête de la presqu'île du Cap-Vert. Lieu qui abritait les premières installations importantes et modernes, au fur et à mesure que se développait les activités dans la tête de la presqu'île, du fait de son importance, les efforts d'urbanisation, d'aménagement territorial étaient plus focalisés sur la tête de la presqu'île et pas forcément sur ses environs. Un compte rendu de présentation sur le projet de décret créant la circonscription de Dakar, adressé au Président de la République explique ceci :

« Le décret du 1^{er} octobre 1902, confirmé sur ce point, par celui du 18 octobre 1904, a fait de Dakar, ville du Sénégal dont le chef-lieu est resté Saint-Louis, la capitale de l'Afrique Occidentale Française. Avec le gouvernement général proprement dit, y ont été installés progressivement tous les services d'inspection, de centralisation ou de contrôle du gouvernement général, le quartier de général du commandant supérieur des troupes d'occupation, la cour d'appel de l'Afrique occidentale française, le contrôle financier. Un grand port a été construit, une ville entière a été édifiée, bref un effort considérable a été réalisé pour faire de Dakar une ville digne du grand rôle qu'elle est appelée à remplir, effort dont le gouvernement général a fait, tant sur les ressources ordinaires de son budget, que sur les budgets des emprunts auxquels, à plusieurs reprises, il a dû recourir, la presque totalité des frais...les résultats obtenus, cependant, ne répondent pas encore à toutes les espérances⁴⁹² ». Du premier plan cadastral de Pinet-Laprade, aux plans cadastraux de la période de l'entre deux guerre, seules les parties qui tournaient autour du port et du plateau étaient prises en charge par ces plans. Ce que Assane Seck n'a pas d'ailleurs manqué de

⁴⁹¹ SINOU A., *Op. Cit.*, 1993, p. 341.

⁴⁹² Rapport du Ministre des colonies au Président de la République, présentant le projet de décret signé le 21 octobre 1921. *J.O.R.F.* du 23 octobre 1924, p. 9512.

souligner : « ainsi ce qui est vrai de Dakar, c'est moins l'absence de toute organisation que l'apparition tardive d'une planification urbaine d'ensemble. La planification urbaine systématique ne date que d'il y a une vingtaine d'années⁴⁹³ ». C'est dire que le visage de la presqu'île du Cap-Vert se présentait sous deux facies urbains : sur la pointe de la presqu'île une ville urbanisée, bien alignée, avec des rues bien tracées, en arrière-plan, se développent des quartiers inopinés, aux constructions à caractère provisoire comme les images suivantes le montrent.



Figure 128 : progressivement, tout le centre-ville de Dakar se couvre de maisons à toits de tuiles. Ce n'est qu'après 1950 que seront construits des immeubles de grande hauteur (ici autour de la place de l'Indépendance). Carte postale.

Figure 49 : Vue du plateau et des quartiers indigènes de Dakar au début des années 1900. (Sources M. Vernière)

⁴⁹³ SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 140.



Figure 119 : "Dakar, dans le village indigène". L'habitat est composé de paillotes et de "baraques" en planches de bords et aux toits en tuile. Carte postale du début du XX^e siècle.

Figure 24

Figure 50 : quartiers indigènes de Dakar au début des années 1900. (Sources M. Vernière)

L'après Seconde guerre, constitue un tournant décisif dans les politiques d'aménagement territorial des colonies. Dans la colonie du Sénégal, « ce n'est qu'en 1946 que fut élaboré un grand programme d'aménagement pour l'ensemble de la presqu'île du Cap-Vert, à partir duquel devaient être établis des plans particuliers pour les différents secteurs⁴⁹⁴ ».

Après la Mission d'urbanisme du Cap-Vert, menée par J. Lambert, A. Gutton, R. Lopez, un programme d'aménagement a été adopté puis mis en œuvre dans l'aire géographique de la presqu'île du Cap-Vert⁴⁹⁵. Il a fallu mettre en place corrélativement un

⁴⁹⁴ SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 140.

⁴⁹⁵ A propos de la zone géographique concernée A. Seck note que : « le programme d'aménagement approuvé en 1946 déborde largement la tête de la presqu'île sur laquelle s'étend la ville de Dakar : il englobe la totalité

cadre juridique qui allait permettre son exécution - d'autant plus que les problèmes de litiges fonciers, de déguerpissements étaient fréquents à Dakar -. Ainsi, l'ordonnance n° 452688 du 2 novembre 1945⁴⁹⁶ allait régler en partie cette question dans la mesure où elle déclarait : « d'utilité publique et urgents pour l'application de procédure d'expropriation toutes les opérations prévues aux plans directeurs et aux plans d'aménagement, ainsi que les opérations décidées ou autorisées par les autorités compétentes en vue de l'aménagement du Cap-Vert ». Face aux 200 000 habitants que comptait la ville de Dakar, le territoire de la presqu'île du Cap-Vert qui englobait la ville de Dakar paraissait immense. Ce qui était loin d'être le cas du fait de la configuration de la ville, qui concentrait les activités administratives et économiques sur la tête de la presqu'île, et du coup une concentration d'habitations qui fait qu'à l'époque déjà, on parlait de 'bouchons de la Médina'. Le plan directeur de 1946 prévoyait suffisamment d'emprise pour les réalisations de l'époque mais aussi celles du futur : « la ville, dégagée de la sujétion trop étroite du port, s'ouvrait ainsi largement vers l'intérieur, comme pour ajouter à sa vocation première de grand port, celle de grande ville africaine...Le plan de 1946 formait ainsi un ensemble cohérent, traduisant la triple vocation dakaroise de point d'appui militaire, de grand port et de grande ville multiraciale⁴⁹⁷ »-. Nous ne rentrerons pas dans les détails du plan en questions car Assane Seck est largement revenu dessus dans ses différents travaux-. Cependant, ce premier plan directeur fera l'objet de plusieurs légères modifications dont celle de 1957 - le plan n° 237 du 10 octobre 1957 - qui a abouti à la création de Pikine Dagoudane -, à propos de l'émergence de Pikine, Marc Vernière soulignait que: « comprendre Pikine c'est aussi aller à la source du mouvement de conquête de l'espace, se rapprocher du centre de Dakar. La même dualité se retrouve alors : derrière les 'déguerpissements spectaculaires', opérés par les pouvoirs publics responsables de

de la presqu'île du Cap-Vert, la partie de la région de Thiès située à l'ouest du méridien 16° 50 W (Greenwich) et comprise entre les parallèles 14° 40 au sud et 14° 55 au nord, l'île de Gorée et enfin deux petites enclaves constituées par les périmètres des centres urbains de Mbour et Popenguine. Ce vaste territoire n'était évidemment pas destiné à être complètement soumis à un aménagement immédiat ».

⁴⁹⁶ Ordonnance du 2 novembre 1945, *J.O. République Française* du 4 novembre 1945, p. 7 246.

⁴⁹⁷ SECK A., *Op. Cit.*, p. 144, p. 145.

‘l’image de la ville’, la mobilité individuelle⁴⁹⁸ ». Les modifications sont intervenues dans un contexte de croissance urbaine accélérée, qui s’accompagne à la fois d’un afflux massif de populations, et de création d’habitats spontanés, mais aussi de mutations politiques avec la Loi-Cadre accordant plus d’autonomie aux pouvoirs locaux dans les colonies. Une tendance qui s’accélère au lendemain des indépendances et qui est à l’origine des modifications du plan directeur de 1961. Selon Assane Seck qui justifie cette « distorsion » du plan directeur de 1946, « les installations de « déguerpis » qui se multiplient à la périphérie de la ville sous l’effet du développement de l’urbanisation depuis l’indépendance ne peuvent être laissées sans contrôle, sous peine d’hypothéquer gravement l’avenir. Par ailleurs, la capacité des voies d’accès à la ville a besoin d’être augmentée : un comptage routier fait en juillet 1964 a enregistré pour 24h, 10 273 véhicules sur l’avenue Blaise Diagne, respectivement 5 082 et 5 100 sur les deux branches Ouest et Est de l’autoroute et enfin 11 661 sur la vieille route de Rufisque vers le passage à niveau. Les trois grandes voies d’accès sont ainsi particulièrement surchargées vers l’avenue Malick-SY⁴⁹⁹ ».

Malgré les multiples actions des pouvoirs publics - qui vont des « déguerpissement » à la régularisation des quartiers -, l’augmentation rapide de la population n’a cessé de perturber le développement harmonieux de la ville. En effet, déjà en 1989, la ville de Dakar comptait 1 5 00 000 habitants, chiffre qui dépassait les estimations du plan directeur établi par Pinet-Lapradre. Cependant, jusqu’en 1914, « la ville s’arrête à l’ancienne route de Bel Air (actuellement Pétersen-Félix Eboué). Et encore, au-delà de la rue Vincens, n’est-elle guère composée que de baraques et de paillotes où s’entasse la population africaine⁵⁰⁰ ». Après une période de stagnation qui débute dans les années 1914 et qui coïncide avec le début des différentes épidémies : peste, fièvre jaune, qui ont fait des milliers de victimes, l’augmentation de la population au sein de la ville de Dakar a repris dans les années 1926.

⁴⁹⁸ VERNIERE M., *Dakar et son double Dagoudane Pikine : Volontarisme d’État et spontanéisme populaire dans l’urbanisation du Tiers-Monde. Formation et évolution des banlieues dakaroises. Le cas de Dagoudane Pikine*, Paris, Bibliothèque Nationale, 1977, 280 p

⁴⁹⁹ SECK A., *Op. Cit.*, 1977, p. 146.

⁵⁰⁰ MARTIN V., *Recensement démographique de Dakar (1955), Etude socio-démographique de la ville de Dakar*, Paris, Imp. Technigraphy, mars 1962, fascicule 2, 69 p

Une augmentation qui serait liée aux politiques sanitaires mises en place plutôt par l'administration et qui ont permis d'éradiquer les fléaux qui ravageaient les populations. La population passa de 40 000 habitants en 1926 à 92 000 habitants en 1936, elle a plus que doublé en seulement dix ans, « le taux de mortalité s'abaisse ; en même temps que le taux de natalité, plus facile à suivre grâce aux déclarations de la maternité créée en 1930, s'accroît progressivement⁵⁰¹ ». L'accroissement de la population dakaroise durant cette période n'est pas seulement dû au fait des améliorations apportées dans la santé publique, d'autant plus qu'en plein travaux, dont la construction des îlots VIII, V, et III, la ville de Dakar attirait une importante main d'œuvre. En outre, c'est sensiblement à la même époque que le transport routier fait ses débuts, « des aménagements routiers facilitent les déplacements, en même temps que se crée une nouvelle branche d'activité : le transport⁵⁰² ». L'industrie embryonnaire n'employait pas encore une importante main d'œuvre en dehors des périodes de traite, où elle avait surtout besoin de manutentionnaires. Dakar, comme le disait Jean Dresch : « une de ces métropoles monstrueuses dont la croissance accélérée désespère statisticiens et urbanistes⁵⁰³ » les effets du rayonnement de Dakar vont réellement se faire sentir après la seconde guerre, précisément dans les années 1950, avec une augmentation rapide et continue à partir de 1945 comme le montre le tableau suivant :

Date	Population
1926	40 000
1931	54 000
1936	93 000
1945	132 000
1955	236 000
1961	336 000

⁵⁰¹ *Ibid.*, p. 11.

⁵⁰² *Ibid.*

⁵⁰³ Cité par VERNIERE M., 1977 *Op. Cit.*, p.73.

1970	514 000
------	---------

Tableau 11: Évolution de la population de Dakar, de 1926 à 1970. Source A. Seck

Dans les années 1950, l'essentielle de l'immigration provenait de l'intérieur du Sénégal, Marc Vernière parlera « d'afflux des ruraux vers la capitale ». Cependant, durant cette période, l'immigration des populations de la région du Fleuve reste largement majoritaire. Plusieurs études ont d'ailleurs tenté de comprendre ce phénomène, qui indubitablement est liée à la crise économique qui sévit dans la région depuis le déclin de la ville de Saint-Louis. Ayant observés le phénomène de la migration dans le village Toucouleur de Guia, André Lericollais et Marc Vernière⁵⁰⁴ dépeignent parfaitement les contextes : « depuis 30 ans les jeunes actifs émigrent à la recherche de revenus monétaires, puis se fixent en ville dès qu'ils ont trouvé un emploi stable. Le village de Guia fournit une illustration du transfert de la population toucouleur de la vallée vers les villes du Sénégal, particulièrement vers le Cap-Vert. Dans cette région, les Toucouleur sont impliqués dans les déplacements de populations imposés par la croissance urbaine. D'abord installés dans les quartiers surpeuplés du centre de l'agglomération, ils en sont chassés par les « déguerpissements », mais plutôt que de s'établir dans les lotissements prévus par le plan d'urbanisme, ils choisissent d'habiter à la périphérie dans les quartiers irréguliers, où ils accèdent à une position dominante en tirant parti de leurs liens privilégiés avec les lébou qui contrôlent les terres du Cap-Vert rural ». Le gros des apports de l'immigration à Dakar est fourni selon Marc Vernière par l'arrière-pays dakarois le plus proche, « régions du Cap-Vert et de Thiès d'une part dans la mouvance directe de la capitale, et région de Diourbel puis du Sine Saloum d'autre part, ce second ensemble constitue le vieux bassin arachidier aux densités humaines particulièrement fortes, où l'émigration semble une fortune adaptée à une évidente surcharge démographique en milieu rural⁵⁰⁵ ». La majeure partie de cette population qui migre vers Dakar, n'est pas souvent qualifiée et une fois sur place, elle

⁵⁰⁴ LERICOLLAIS A., VERNIERE M., « L'émigration Toucouleur : du Fleuve Sénégal à Dakar », In, *Cahier de l'ORSTOM*, série Sciences Humaines, Vol. XII, n°2, 1975, pp. 161-175.

⁵⁰⁵ VERNIERE M., *Op. Cit.*, 1977, p. 18.

peinaient à trouver un emploi stable - une partie des migrants toucouleur de la vallée du Fleuve, vont s'accaparer du secteur de la distribution des journaux dans la capitale, secteur qu'ils dominent de nos jours -. Ainsi, les plus ingénieux se reconvertissent dans des « petits métiers » qui du reste vont finir par s'imposer dans le paysage économique de la capitale. Dans son analyse de ce qu'il appelle la « pseudo-urbanisation » de la ville de Dakar dans les années 1950-1960. Marc Vernière souligne à propos de ce phénomène que nous qualifions de prémices du secteur informel dans la capitale que «... faute d'emplois disponibles en suffisance, faute de zones d'accueil, se déclenche dès lors le processus de la pseudo urbanisation, qui se manifeste de deux façons : sur le plan du cadre de vie, d'une part on assiste à un entassement des nouveaux arrivants dans les quartiers existants et à la création de bidonvilles intra-urbains, proches des bureaux d'embauche ; désespérant de trouver un travail stable, d'autre part, les plus ingénieux parmi la masse des chômeurs inventent de petits métiers parasites que M Santos évoque sous le nom évocateur de 'secteur tertiaire primitif'⁵⁰⁶ ».

Outre ces apports provenant de l'intérieur du pays, la ville de Dakar abritait une importante population non-africaine. Celle-ci était estimée à 45 500 habitants selon une enquête menée en 1961 à Dakar sur un total de 60 240 non-africains pour l'ensemble du pays. Selon Assane Seck : « cette population non africaine est composée d'Européens - surtout de Français (29 180) - de Libano-syriens et autres Asiatiques (9 900), de métis divers (5 800), d'Antillais (500) et d'une centaine de Nord-Africains. L'étude de la structure des âges et des lieux de naissance de cette population montre qu'il s'agit d'immigrés récents⁵⁰⁷ ». Parmi cette population des non africains, deux groupes à savoir les Français et les Libano-syriens jouent un rôle particulièrement important dans l'économie de la ville de Dakar et de façon plus globale du pays. Assane Seck écrit à ce propos que : «...ce sont les Français qui tiennent les grosses entreprises commerciales et industrielles de la place et forment l'essentiel des cadres fournis par l'assistance technique internationale. Ils habitent surtout dans le premier quartier de Dakar-ville et dans le secteur

⁵⁰⁶ *Ibid.*, p. 24.

⁵⁰⁷ SECK A., *Op. Cit.*, 1970, p. 198.

Fann-Mermoz-Point E ...Les Libano-syriens sont dans tout le secteur privé et essentiellement dans le commerce. Ils résident et commercent surtout dans le quartier du centre, mais ils se mêlent parfois aux Africains à Rebeus et en Médina » -. Nous avons vu précédemment que ces deux groupes dominaient aussi le secteur du transport routier avant l'entrée des autochtones qui vont progressivement s'emparer du secteur des transports -. Cette population non africaine attirait elle aussi une main d'œuvre importante, tout cela pour dire que l'immigration dans la capitale revêt un caractère complexe, qui se caractérise cependant par une accélération constante de la population. Assane Seck parlera d'un « développement rapide et continue de la population...le recensement de 1955 concernant la ville et l'agglomération a donné a donné 172 243 habitants (domiciliés et comptés à part) pour la ville proprement dite et 214 478 pour l'agglomération. De 1955 à 1961, l'évolution a été donc rapide, puisqu'en l'espace de 6 ans la population de la ville a augmenté de 130 677 unités, soit 79,8% et celle de l'agglomération de 160 222, soit 74,7%. ».

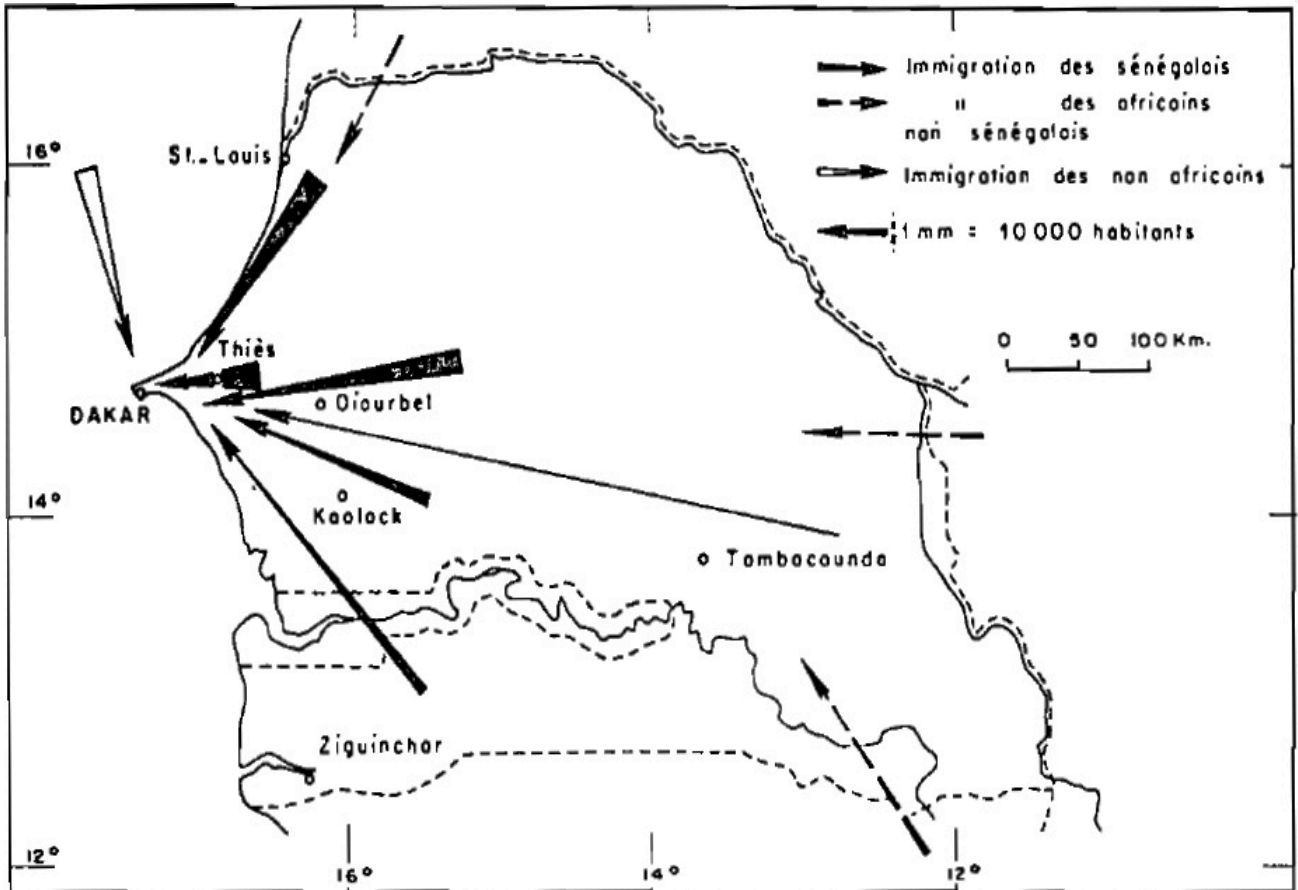


Figure 51 : déplacements des populations selon les saisons au Sénégal. (Sources J. Tricart & B. Kayser)

Evidemment que la position attrayante de la ville de Dakar a fait son effet dans les pays limitrophes du Sénégal, car la ville de Dakar comme le montre la carte ci-dessus, accueille une immigration, au lendemain des indépendances, venue principalement de la Guinée Conakry, du Mali, des Îles du Cap-Vert aussi.

La ville de Dakar n'est cependant pas isolée dans ce processus d'urbanisation rapide, même si celle-ci est plus ancienne comparée aux autres grandes villes de l'Afrique de l'Ouest, le cas de son voisin Mauritanien évoqué dans une étude⁵⁰⁸ montre qu'au même moment : « le rythme de l'urbanisation est parfois élevé comme actuellement en Mauritanie

⁵⁰⁸ ANTOINE P., Bocquier P., FALL A-S., GUISSÉ Y. M., NANITELAMIO J., *Les familles dakaroises face à la crise*, Dakar, Les Nouvelles Imprimeries du Sénégal, 1995, 209 p.

où il dépasse les 12% par an, ceci étant dû en partie à la sédentarisation des nomades dans la banlieue de Nouakchott ou de Nouadhibou ». Comparé aux autres continents, l'Amérique Latine ou l'Asie ou l'Europe, le continent Africain semble peu urbanisé, pourtant, il est la région du monde « où le taux d'urbanisation croît le plus rapidement, passant de 12% à 30% entre 1950 et 1980. Ce rythme résulte en grande partie de l'absence de transition démographique. La natalité reste élevée alors que la mortalité a fortement baissé...la population africaine a doublé entre 1950 et 1980 mais dans le même temps, la population urbaine a été multipliée par cinq⁵⁰⁹ ». En Afrique de l'ouest, ce sont surtout les anciennes villes portuaires, ayant dans le passé joué un rôle économique important qui seront les sanctuaires des importants taux d'urbanisme, et d'accroissement de la population.

En plus de cette croissance naturelle de la population, la région de Dakar a dû faire face à un important exode rural à partir des années 1970. L'économie Sénégalaise reposait essentiellement sur la culture arachidière, la courte saison de la traite arachidière, faisait que les cultivateurs se rendaient dans les grandes métropoles à la recherche de travail temporaire, Dakar, accueillait ainsi des travailleurs saisonniers, qui rejoignaient leurs villages respectifs en saison des pluies. Cependant, la sécheresse des années 1974 modifia les donnees, avec désormais une crise dans le monde paysan, faute de bonnes récoltes, mais aussi la baisse consécutive des cours mondiaux de l'arachide. L'exode rural qui était saisonnier, va désormais devenir définitif notamment avec l'accentuation de la crise à partir des années 1980. P. Antoine et *al*, abondent d'ailleurs dans ce sens dans l'introduction de leur étude : « Dakar n'entre pas dans le modèle de l'économie saisonnière qui voudrait que les mouvements migratoires obéissent aux contraintes de l'agriculture, faisant résider les migrants alternativement autour des cultures dans leur village d'origine et dans les villes. Malgré des relations avec le village d'origine qui semblent longtemps maintenues, la migration aboutit le plus souvent à une installation définitive en ville⁵¹⁰ ». Face à la crise du monde rural, la ville est devenue un lieu de massification, car offrant plus de possibilités d'emploi, de possibilités de revenus financières donc de survie, aux yeux de toutes ces

⁵⁰⁹ *Ibid.*, p. 11.

⁵¹⁰ ANTOINE P. et *al.*, 1995, *Op. Cit.*, p. 8.

populations paysannes fuyant la misère des campagnes. Une situation qui interpelle une problématique plus globale, celle de la fonction, du rôle de la ville en Afrique. Catherine Coquery-Vidrovitch dont plusieurs travaux ont porté sur ces différentes phases transitoires entre les périodes précoloniales - quoiqu'elle réfute l'utilisation du mot colonial comme suffixe pour sérier ces différentes périodes liées à la présence, à la domination européenne en Afrique -, coloniales et postcoloniales de certaines villes africaines, dont celles de l'Afrique de l'Ouest, explique concernant la ville que : « le choc colonial a constitué un élément décisif de l'urbanisme africain contemporain par la juxtaposition et l'inévitable interpénétration de deux modèles apparemment contradictoires : le, ou plutôt, les modèles autochtones anciens, et le modèle spécifique colonial-blanc-métropolitain ». Les villes ont existé en Afrique bien avant l'arrivée des Européens sur le continent, cependant, leur acceptation actuelle, est un legs de l'époque colonial, ayant été mis en œuvre sur des sites bien déterminés, pour des besoins précis.

Ainsi, les villes africaines en dépit de leur récente émergence, sont autant que les villes des pays développés, frappées par un étalement urbain. Un phénomène aujourd'hui en pleine expansion dans ces villes du Sud. Lourdes Diaz, Didier Plat et Pascal Pochet, vont plus loin dans leur article en mettant en exergue le caractère désorganisé de cet étalement urbain : « par le fait même de leur croissance démographique très rapide, ces villes connaissent une urbanisation désordonnée, et ce d'autant plus que ces changements de taille se produisent dans une période de crise économique. Dans des pays déjà parmi les plus pauvres de la planète, cette persistance de la crise se traduit par de faibles ressources financières tant pour les collectivités publiques que pour la grande majorité des citoyens⁵¹¹ ». La question de la centralité des villes africaines, est de nos jours au cœur des politiques d'aménagements de territoire du continent, problématique évoquée par A. A. Diop dans un article⁵¹² « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ». En effet,

⁵¹¹ DIAZ L., PLAT D., POCHET P., « Étalement urbain, situation de pauvreté et accès à la ville en Afrique, Subsaharienne. L'exemple de Niamey », in, BUSSIERE Y., MADRE J.-L., (Eds), 2002, *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, l'Harmattan, 2002, pp. 147-175.

⁵¹² DIOP A. A., « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 26|2007, mis en ligne le 28 octobre 2010, consulté le 31 aout 2012 URL : <http://rives.revues.org/921>.

aujourd'hui, celle-ci constitue un véritable blocage face l'épanouissement des villes, et cela dans tous les secteurs.

La notion de centralité renvoie selon Abdoul Aziz Diop à deux acceptions : d'abord une centralité urbaine - qui résulterait selon nous d'une volonté politique, économique et/ou stratégique de regrouper les organes de décisions politiques et administratives mais aussi, en même temps le centre des affaires économiques qui serait la composante principale, sur un point géographique choisi au préalable - mais aussi regroupe les différents réseaux. Ainsi, « la centralité peut se dire d'un espace qui concentre des populations, des biens et des services de tout ordre, de façon temporaire ou non et à des coûts (de temps, d'argent) les plus avantageux⁵¹³ ». Partant de l'idée principale qui sous-tend cette théorie de la centralité, selon laquelle « le centre doit disposer d'une capacité d'attraction et de rayonnement sur une périphérie, du fait de la forte concentration de fonctions⁵¹⁴ », la centralité qu'exerce ou qu'a exercé la ville de Dakar est complexe. D'abord, « à travers son aménagement de la ville de Dakar, la France coloniale a décidé de faire du Plateau, quartier central occupé par les colons, un espace privilégié dans lequel vont se concentrer les ingrédients de la centralité encore perceptibles au XXI^e siècle ». Ensuite, sur le plan national, la ville de Dakar constitue une véritable centralité, les chiffres⁵¹⁵ suivants permettent d'en saisir l'importance :

- 97% des salariés du commerce et des transports
- 95% des employés de banques
- 95% des entreprises industrielles et commerciales
- 87% des emplois permanents,
- en outre, la ville de Dakar occupe plus de 55% du PIB du pays, 591 790 population active qui se répartie de la manière suivante : Pikine-Gédiawaye 52%, Dakar 38%, et Rufisque 10%.

⁵¹³ *Ibid.*, p. 2 (version électronique).

⁵¹⁴ *Ibid.*

⁵¹⁵ DIOP A B., « Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar horizon « 2025 » Étude du cas de Dakar », in, *Enjeux stratégiques de la planification urbaine : Méthodologie et outils d'élaboration des plans locaux de développement, Niamey du 06 au 11 avril 2009*, document de présentation, 67 p.

➤ En dehors de ces chiffres, la ville de Dakar en tant que capitale économique et politique du pays, abrite le siège du gouvernement, les grandes infrastructures culturelles, les plus importants centres hospitaliers. Ajoutées à toutes ces infrastructures, la ville de Dakar, abrite deux grandes gares : Pompier et Lat-Dior, qui constituent de véritables concentrations d'activités du secteur informel et attirent ainsi une forte affluence humaine (voyageurs, chauffeurs, coxeurs⁵¹⁶, vendeurs à la sauvette, restaurateurs etc.)

➤



Figure 52 : vue de la gare de Pompier à Dakar. (Sources Seneweb.com)

⁵¹⁶ Terme Sénégalais qui désigne une personne qui se charge du marchandage entre un client/voyageur.



Figure 53 : vues de la gare de Colobane à Dakar. (Source Seneweb.com)

Enfin, « à l'échelle de Dakar, plusieurs centralités se dessinent, dans le centre et les périphéries de la ville⁵¹⁷ ». Une centralité qui provoque indubitablement des mouvements pendulaires d'autant plus que d'un côté, sur la tête de la presqu'île se concentre la plus que majorité des activités économiques, administratives et culturelles et de l'autre côté, se concentrent des quartiers surpeuplés, pratiquement millionnaires, des quartiers dortoir à l'image de Pikine, de Guédiawaye. Décrivant ces quartiers qu'ils qualifient de « zones de concentration élevée », Lourdes Diaz, Didier Plat, Pascal. Pochet, notent que : « ce sont les zones d'habitat 'spontané' qui accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants. Ils sont rejoints par des citoyens de plus longue date, exclus de fait des quartiers lotis compte tenu de leurs revenus faibles, et irréguliers. Fréquemment au chômage ou dans des emplois précaires, pénalisés par l'éloignement des services et équipements urbains, bien souvent dépendants d'une offre de transport collectif irrégulière et onéreuse, ces citoyens

⁵¹⁷ DIOP A. A., *Op., Cit.*, 2007, p. 2.

périphériques cumulent les handicaps et subissent des conditions de vie particulièrement difficiles. C'est notamment le cas des conditions de déplacement, alors qu'un niveau minimal de mobilité est indispensable pour assurer la survie quotidienne⁵¹⁸ ».

Dans cette configuration de la ville de Dakar et ses environs, les déplacements, et de manière globale les questions de transport, sont au cœur de la mobilité entre la ville et ses environs, cette problématique interpelle d'ailleurs l'autre acception de la centralité évoquée plus haut, et dont parle Abdoul Aziz Diop : « la seconde acception de la centralité renvoie aux réseaux de la ville. Cette conception de la centralité met surtout l'accent sur les moyens d'accessibilité au centre. Ce modèle fait la part belle aux transports qui permettent la mise en place de zone à polarités plus ou moins importantes selon le niveau des moyens de communications⁵¹⁹ ».

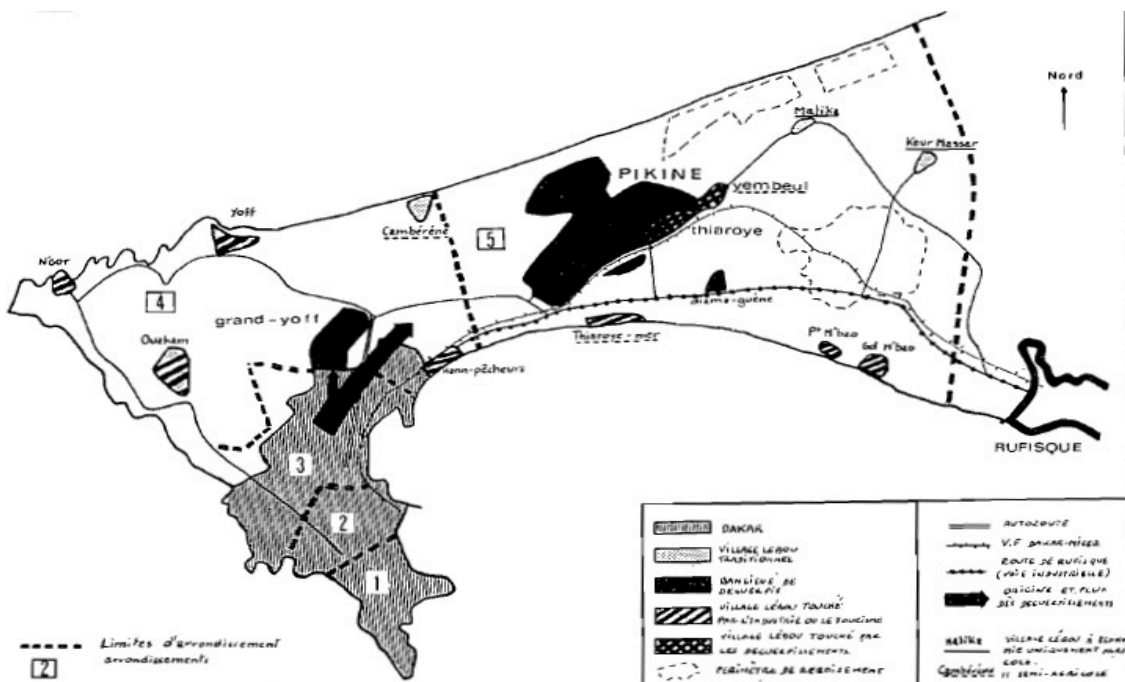


Figure 54 : évolution de la région de Dakar avec les différentes communes. (Sources A. Seck)

⁵¹⁸ DIAZ L., PLAT D., POCHET P., *Op. Cit.*, 2002, p. 1.

⁵¹⁹ DIOP A.A., *Op., Cit.*, 2007, p. 2.

4-a-2 : La bataille de la route à Dakar : secteurs formel et informel en lutte

L'importance de la presqu'île du Cap-Vert et plus précisément de l'extrémité de celle-ci, dans la stratégie économique, politique et même militaire de la France en Afrique, au début du XX^e siècle, ne fait plus aucun doute. Logiquement, l'émergence et l'évolution de la ville de Dakar s'inscrivaient dans cette optique jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, qui marqua une rupture dans la politique d'urbanisation, d'aménagement de la ville de Dakar, de cette première phase du développement de ville de Dakar, centralisatrice. À ce propos, si Alain Sinou parle de caractère très inégalitaire des formes urbaines coloniales, Armand. Fermont note que : « l'organisation de l'espace coloniale est toujours profondément déséquilibrée. Tous les flux convergent vers un petit nombre de ports. La recherche du maximum de productivité abouti même le plus souvent à la concentration des moyens autour d'une métropole unique, à la fois port, ville, capitale, centre d'immigration pour les déracinés et, de la sorte bassin de main d'œuvre de premier choix pour une éventuelle industrialisation à bon compte⁵²⁰ », s'opère des mutations à partir des années 1950. Lesquelles mutations qui donneront pratiquement naissance à la ville moderne que nous connaissons aujourd'hui. Face à la pression des élites politiques locales, avec préalablement la bénédiction des populations, au lendemain de la seconde guerre mondiale, la France finance la mise en œuvre d'infrastructures de transport mais aussi d'habitats avec la création de sociétés immobilières telles que la Société Immobilière du Cap-Vert en mars 1950, « chargée de viabiliser des terrains, de construire des maisons et de développer le crédit foncier⁵²¹ ». De nouveaux quartiers à l'image de Castors, Grand-Yoff etc. verront le jour, les anciens quartiers irréguliers Pikine, vont s'étendre du fait de l'arrivée continue de nouveaux migrants, provoquant du coup une « *bidonvillisation* » continue, d'autant plus que les premiers quartiers irréguliers font l'objet d'une régularisation. Ainsi petit à petit, se développe le paysage urbain de la ville de Dakar, qui ne fait qu'accentuer d'une part la

⁵²⁰ FREMONT A., « la région, espace vécu », page 68-69, cité par NDIAYE M., *Contribution à l'analyse des transports informels l'exemple des calèches dans la région du Cap-Vert au Sénégal*, Thèse en économie des transports, Université d'Aix-Marseille II, Faculté des Sciences économiques Centre de Recherche en Économie des Transports, janvier 1984, 336 p.

⁵²¹ COULIBALY M., *Les transports urbains au Sénégal de 1945 à 1970 le cas de Dakar*, Mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, 1993, 150 p.

centralité de la tête de la presqu'île qui continue de polariser l'essentiel des activités des activités économiques, politiques et culturels du pays - d'ailleurs, phénomène qui va s'accélérer au lendemain des indépendances - et une zone résidentielle qui ne cesse de s'agrandir sous l'effet conjugué de la croissance naturelle de la 'population d'origine' et l'arrivée de nouveaux migrants, attirés par l'impérialisme dakarais. Derrière ce qui semble être une évolution normale de la ville de Dakar, se trouve la sinieuse problématique de l'étalement urbain, aggravée pour le cas de Dakar par le développement de quartiers irréguliers complètement délaissés à leur propre sort. Dans la presqu'île du Cap-Vert, la périurbanisation débute avec la création même de Dakar puisqu'il a fallu déguerpir les villages lébou pour bâtir la ville de Dakar et plus celle-ci s'agrandissait plus les quartiers reculaient et s'éloignaient du centre. Selon Marie-Christine. Zélem, « au cours des vingt dernières années, en France et dans de nombreux pays européens, l'habitat s'est développé en banlieue, puis en couronnes concentriques, dans des zones de plus en plus éloignées. Facteur facilitateur de l'accès au logement (notamment au rêve pavillonnaire), ce « desserrement » urbain a conduit les ménages à s'installer en périphérie. Faute de transport collectifs adéquats, ce phénomène de migration spatiale s'est accompagné d'une augmentation du recours à la motorisation⁵²² ». C'est dire que la motorisation et par ricochet ce que plusieurs auteurs appellent l' « accroissement des vitesses » a largement contribué à l'étalement des villes en Europe à partir des années 1960. Il en est de même aux Etats-Unis où le phénomène de l'étalement urbain très poussé, combiné aux difficultés voire l'absence des transports en commun ainsi que l'éloignement des ressources⁵²³, confèrent à la voiture un rôle très important dans le quotidien des populations. En Afrique, même si l'extension du réseau routier à partir des années 1950 et parallèlement le développement des transports routiers - qui a favorisé des déplacements de plus en plus conséquents de personnes - la motorisation n'a pas été l'élément déterminant de l'étalement urbain des villes africaines dans les années après indépendances. Celui-ci est plutôt le fruit

⁵²² ZELE M.-C., « Vitesse, mobilités et étalement urbain : le cercle vicieux ? », consulté le 02-04-12 <http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8553.html>.

⁵²³ FOL S., « Encouragement ou injonction à la mobilité ? », *Projet*, 2010/1 n° 314, p. 52-58. <http://www.cairn.info/revue-projet-2010-1-page-52.htm>.

à la fois d'une croissance naturelle des populations, d'une immigration liée à l'attractivité des villes capitales, Alain Sinou parlera d'urbanisme fonctionnaliste des années 1960, et d'une urbanisation désordonnée d'autant plus que celle-ci s'est produite dans un contexte de crise économique. Le contraste à la fois géographique, économique et culturel entre d'une part un centre-ville qui continue de tout monopoliser et une banlieue qui ne cesse de s'agrandir, tout en s'éloignant de plus en plus des lieux de richesses, allait nécessairement occasionner un besoin de mobilité d'ailleurs croissant au fur et à mesure que les deux entités à la fois géographique, économique et culturel distinctes se développent. Les nouveaux arrivants dans ces quartiers excentrés, sont le plus souvent dans des conditions de précarités économiques et sont bien obligés de trouver un emploi afin d'assurer leur survie. En effet dès l'instant où ces populations ont rejoint la ville, elles s'inscrivent dans un processus où la mobilité, les déplacements pour diverses raisons : santé, emploi, épanouissement personnel, deviennent une nécessité pour leur survie. Sylvie Fol dira - quoique le contexte semble un peu décalé pour les villes africaines et particulièrement pour la ville de Dakar, car il serait inapproprié de parler de réseaux - que : « dans un univers de réseaux, la capacité à se connecter constitue une ressource de plus en plus décisive. L'individu est évalué sur sa faculté à se déplacer et à s'adapter. Cette montée de la mobilité comme exigence et comme valeur s'inscrit dans un large processus d'individuation, qui n'est certes pas nouveau mais qui tend à s'accélérer dans la société post-industrielle⁵²⁴ ». L'accroissement rapide de la demande du transport contrairement à l'offre,- les gouvernements, face aux difficultés financières, ont du mal répondre à l'offre des transports publics- poussa les populations à se tourner vers les transports alternatifs : 'cars rapides', 'taxis clandos', calèches, deux roues etc., qui d'ailleurs correspondaient à leurs bourses, proposés par le secteur informel. Jérôme Lombard, Papa Sakho, Frank Bruez et Axel Baillon abondent d'ailleurs dans le même sens en soutenant que : « le secteur privé artisanal a germé et grandi à la faveur de la difficulté croissante des autorités des villes du Tiers-Monde à répondre, par l'offre publique, à la demande des

⁵²⁴ FOL S., *Op. Cit.*, 2010, p. 1.

populations citadines. Il en est ainsi des secteurs des transports urbains face à des besoins de mobilité de plus en plus grands⁵²⁵ ». Dakar n'est pas isolée dans ce cas, puisqu'à travers tout le continent, les « transports informels » qui d'ailleurs, se distinguent par leurs noms évocateurs : « on s'en fout la mort » en Côte d'Ivoire. Cependant, au Sénégal, le développement du secteur des transports privés est intrinsèquement lié à l'économie arachidière. Car prenant petit à petit part au transport des arachides - qui comme nous l'avons souligné ci haut a suscité une rude concurrence entre d'abord transporteurs privés mais aussi entre ceux-ci et les transports parapubliques, - une bonne partie de ces transporteurs autochtones une fois la main mise sur le transport des arachides et des produits de consommation, après le retrait d'abord des transporteurs occidentaux et en ensuite libano-syriens, se lancèrent dans les transports de personnes avec cette même ténacité, cette même logique : transporter plus et vite enfin d'accroître les gains. Paradoxalement, à cette forte croissance de mobilité dans les villes africaines, celle-ci, reste faiblement motorisée notamment en Afrique Subsaharienne. Comme le souligne Xavier Godard : « les grands traits de la mobilité peuvent être résumés par un niveau très faible de mobilité motorisée en Afrique Subsaharienne et plutôt faible en Afrique du nord et en Afrique du Sud, avec des exceptions remarquables pour les villes à deux roues, dont Ouagadougou est emblématique. L'autre face de la mobilité est alors l'importance de la marche, qui constitue le mode de déplacement quasi-exclusif d'une partie de la population urbaine. Elle représente en moyenne de 50 à 80% des déplacements dans la majorité des villes⁵²⁶ ». Ainsi, malgré cette faible motorisation de la mobilité, il existe de fortes disparités dans le continent avec d'un côté des pays tels que ceux du Maghreb, - dont la croissance des revenus au sein de la population facilite l'accès à la voiture - dont la mobilité motorisée est de nos jours en pleine croissance, concernant l'Afrique du Sud, Xavier. Godard distingue : « le côtoïement de deux mondes qui doivent s'intégrer peu à peu : une société riche très motorisée d'un côté, les exclus des *tonwships* captifs des transports

⁵²⁵ LOMBARD J. *et al.*, « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, 2004/4 n° 32, p. 115-134. <http://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4-page-115.htm>.

⁵²⁶ GODARD X., « Mobilité urbaine en Afrique : quels modèles et quelles inflexions face aux défis de l'énergie et du climat ? » in, *Les Cahiers de Global Chance*, n° 26, janvier 2009, pp. 109-111.

collectifs de l'autre côté. La question est de gommer les séquelles de l'apartheid, ayant marqué pour longtemps les structures urbaines et imposant des très longues distances de déplacements⁵²⁷ ». De l'autre côté, se situent des pays tels que le Sénégal, la Côte d'Ivoire entre autres, qui dans une moindre proportion, connaissent une motorisation de la mobilité galopante où subsiste encore dans les villes les survivances des autres formes de mobilités 'primaires' : marche à pieds, voitures à traction hippomobile ou humaine.



Figure 55 : charrette sur les rues de Dakar. (Sources A. Kantoussan)

⁵²⁷ *Ibid.*

Face à la survivance de ces mobilités primaires, Frédéric Abécassis, dans son étude sur « la mise en place du réseau routier Marocain : aperçu historique », procède à une hiérarchisation des infrastructures de transport qui va : « du chemin du muletier à l'autoroute en passant par la piste, la route principale ou secondaire, celle-ci n'a cessé de s'élargir, avec un nouvel étirement à partir des années 1990 et le développement rapide d'un réseau autoroutier⁵²⁸ ». Si ces formes de « mobilités primaires » en l'occurrence les formes de mobilité à traction animale sont quasi exclues des centres villes comme c'est le cas à Dakar, elles sont présentes dans les quartiers qui ceignent le centre-ville et y jouent un rôle important : transport des marchandises, des personnes, comme c'est le cas du transport des femmes vendeuses de poissons dans la baie de Hann ou le marché au poisson de Pikine. Dans sa thèse de doctorat, Malick Ndiaye, montre que l'exclusion des calèches du centre-ville ne résolve pas le problème de la présence des transports primaires dans le centre-ville puisque : « leur disparition des zones principales d'activités a développé, ou a fait naître d'autres modes de transports plus ou moins rudimentaires : les 'pousses pousses' et les voitures bras pour le transport des marchandises en faibles quantités sur de courtes distances⁵²⁹ »- .

Il ne fait aucun doute maintenant que la lutte contre la pauvreté et voire la résolution des conflits armés qui déchirent le continent africain passe nécessairement par la mise en place de transports performants qui faciliteraient la distribution des richesses et par la même occasion l'éradication de la pauvreté, de la famine et aux maux dont souffrent le continent. La majorité des populations dans les zones de conflits n'ayant pas accès aux richesses, aux soins sanitaires etc., éloignées des centres où ceux-ci sont concentrés, se sentent exclus et facilement rentrent en rébellion. Nous avons vu précédemment comment l'avènement du transport ferroviaire en Europe a permis de vaincre les disettes, les famines. Ayant compris cela, depuis quelques décennies, plusieurs pays africains avec l'appui des institutions financières internationales mettent en place des politiques allant dans ce sens.

⁵²⁸ ABECASSIS F., « la mise en place du réseau routier Marocain : aperçu historique », téléchargé sur le site suivant le 22 février 2013 : http://halshs.archivesouvertes.fr/docs/00/43/58/69/PDF/Histoire_de_la_route_au_Maroc.pdf.

⁵²⁹ NDIAYE M., *Op. Cit.*, 1984, p. 284.

Ousmane Thiam, Président de l'Union Africaine des Transports Publics (UATP), l'explique avec beaucoup de lucidité dans la préface d'une étude dédiée aux transports en Afrique Subsaharienne⁵³⁰ : «secteur autrefois négligé, le transport retient de plus en plus l'attention des pouvoirs publics africains des analystes économiques et des bailleurs de fonds internationaux comme moyen essentiel de croissance de lutte contre la pauvreté et de développement durable ». Au Sénégal, par exemple, le gouvernement, par le biais du Ministère des Transports Terrestres et des Transports Aériens (MTTTA), et du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) met en œuvre des programmes de transports mais aussi des stratégies d'amélioration des déplacements dans la capitale. Le mérite de ces nouveaux programmes est de tenir en compte des questions plus larges en regroupant diverses partenaires s'activant dans le secteur des transports comme le souligne d'ailleurs la préface du document du Projet de Plan de Déplacements Urbains pour l'agglomération de Dakar (PDUD- Horizon 2025) : « après maintes tentatives infructueuses pour redresser durablement le système de déplacements urbains à Dakar, les autorités se sont associées avec leurs partenaires au développement pour aborder le problème de la mobilité urbaine selon une approche participative globale touchant à tous les aspects relevant de l'environnement de circulation des biens et des personnes⁵³¹ »

Construites à l'origine pour faciliter l'exportation des produits vers la métropole, les infrastructures de la capitale ne répondaient pas aux besoins des populations, les transports publics aussi s'inscrivent dans cette logique, d'autant plus que le service des transports public ne prenait en charge que les populations européennes, les travailleurs de l'administration, et ne desservait que le centre-ville. Laissées à leur propre sort, les populations de l'arrière centre-ville, nombreuses, et devant se rendre 'en ville' : le port par exemple qui employait un nombre important de travailleurs, de dockers, qui effectuent quotidiennement des déplacements entre la ville et ces quartiers déshérités, ont mis un système de transport adéquat. C'est le début des transports informels dans la capitale.

⁵³⁰ « Aperçu du transport public en Afrique Subsaharienne », *Trans-Africa*, Bruxelles, 2009, 84 p. http://www.uitp.org/knowledge/pdf/transafrica_fr.pdf.

⁵³¹ « Projet de Plan de Déplacements Urbains pour l'agglomération de Dakar (PDUD- Horizon 2025) », PDUD-Rapport définitif-Synthèse, Dakar, CETUD, 2007, 45 p.

Dressant un tableau durant ces premières heures des secteurs des transports publics, Sidy Cissokho écrit que : « durant la colonisation, les transports de marchandises et de personnes à l'échelle interurbaine sont largement dominés par des transporteurs d'origine libanaise. La Régie du transport du gouvernement général, devenue en 1959 la Régie des transports du Mali, puis la Régie des transports du Sénégal à partir de 1961, domine le transport urbain. Cette régie publique, d'abord chargée du transport des fonctionnaires, élargit son champ d'action à l'ensemble de la population. En parallèle, il existe aussi des « cars rapides » à Saint-Louis puis à Dakar⁵³² ». L'importation des « cars rapides » a connu une soudaine évolution à partir des années 1950 précisément en 1957- avec 21 unités importées contre 7 l'année précédente -, date qui coïncide à la fois avec le déclin du transport ferroviaire, à la mainmise des transporteurs autochtones dans le secteur des transports. Ils saisissent l'opportunité offerte par cette demande de plus en plus forte du transport des personnes que l'administration ne parvient pas à satisfaire. On prête souvent à tort ou à raison aux transports du secteur privé au Sénégal une anarchie totale d'ailleurs d'où cette appellation de « transports informels ». D'autres chercheurs tel que Henry Coing, parlera de « transports non conventionnels⁵³³ » tandis que Jacques Bugnicourt, parle de « transports transitionnels, non institutionnels ou en sursis⁵³⁴ ». Dans l'introduction générale de sa thèse, Malick. Ndiaye discute largement les notions de transports formels et transports informels, et procède à une différenciation entre les deux secteurs : « les transports sont à considérer comme faisant partie du secteur informel. Le dualisme secteur non structuré/secteur structuré est une nouvelle manière de penser l'hétérogénéité des structures des économies des pays sous-développés ; il existe à côté du secteur capitaliste (salarial, taux de profit positif, argent fonctionnant comme capital), et l'espace non marchand (absence de circulation monétaire, production de simple valeur d'usage, auto subsistance), un ensemble d'activités que l'on peut du point de vue non pas des valeurs

⁵³² CISSOKHO S., « Réformer en situation de « décharge » : les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade », in, *Politique Africaine* n° 126, juin 2012, pp. 163-184.

⁵³³ COING H., « Transports Informels » atelier N° 5, CODATU-DAKAR le 2 mai 1980, cité par NDIAYE M., *Op. Cit.*, 1984, p.1.

⁵³⁴ BUGNICOURT J., « Document N° 13 de ENDA, DAKAR », cité par NDIAYE M., *Op. Cit.*, 1984, p.1.

d'usage fournies, mais des formes d'organisation de la production, des statuts socio-professionnels ou de la division du travail regrouper dans un secteur dit informel⁵³⁵ ». Vu sous cet angle, le transport informel est souvent assimilé à un secteur archaïque, n'obéissant à aucunes règles, avec des moyens de transports souvent désuets, un parc automobile très vieux - aujourd'hui, certains « cars rapides » qui roulent dans les rues de Dakar datent des années 1960. En outre du fait de la surcharge, les moyens de transports s'usent très vite. Néanmoins, l'ingéniosité des transporteurs et des mécaniciens permet de maintenir ces voitures en circulation - paradoxalement, c'est ce secteur qui est porteur de richesses, face aux multiples crises qu'ont connu les différentes sociétés de transports publiques : la SOTRAC, la nouvelle société de transport public : « *Dakar Dem Dik* » DDD, les transporteurs privés restent inébranlables.

ANNEE DE MISE EN CIRCULATION	NOMBRE DE VEHICULES
1947	1
1948	1
1949	
1950	2
1951	2
1952	
1953	6
1954	4
1955	
1956	7
1957	21
1958	29
1959	16
1960	33

⁵³⁵ NDIAYE M., *Op. Cit.*, 1984, p. 7-8.

1961	20
1962	4
1963	3
1964	1

Tableau 12: nombre de cars en circulation entre 1947 et 1964 à Dakar. Source Ndiaye



Figure 56 : un véhicule de transport en commun dans la Médina, Dakar dans les années 1960. (Sources CAMAEEF)

Nous sommes même tentés de dire qu'à Dakar, c'est quand les transports informels marchent mieux, que les transports publics formels, sont en difficulté. En réalité les transports informels sont bien organisés et structurés - seulement leurs systèmes d'organisation échappent aux 'schémas conventionnels', aux différentes théories dans le domaine de l'économie des transports. Plusieurs recherches dont les nombreuses publications de Jérôme Lombard sur les transports au Sénégal et dans la presqu'île du Cap-Vert, mais aussi les travaux de Xavier Godard, Olivier Ninot, Sidy Cissokho sur les transports informels en Afrique de l'Ouest, ont tenté de pénétrer ces organisations très complexes et très hiérarchisées qui vont du « *coxeur* » qui se trouve au bas de la pyramide

en passant par « l'apprenti car » jusqu'au propriétaire du véhicule et les différentes organisations/syndicats de chauffeurs, ont montré qu'en réalité, derrière cette apparente anarchie des transports informels, se trouve une rigoureuse organisation avec leurs propres systèmes de sécurité sociale, de micro crédits, Jérôme Lombard et al⁵³⁶., parlent de « la capacité d'organisation et l'opportunisme du transport collectif privé ».

Depuis l'essor ou plutôt l'acceptation officielle des transports collectifs privés dans les années 1970 suite aux contestations des années précédentes -, sur l'origine de ces contestations, Sidy Cissokho souligne dans son article qu' : « à la fin des années 1960, le régime de Léopold Sédar Senghor doit faire face à de nombreuses contestations remettant en question sa stratégie économique de continuité avec la période coloniale. Ces attaques sont notamment portées par les hommes d'affaires sénégalais, parmi lesquelles les transporteurs regroupés au sein de l'Uniges (Union des groupements économiques sénégalais). Ils reprochent à Senghor de continuer à privilégier les intérêts économiques français aux dépens de ceux des entrepreneurs sénégalais⁵³⁷ »-, les transports collectifs privés ont connu un fulgurant développement à Dakar ; qui s'inscrit dans ce contexte plus global, marqué par l'essor et la domination du secteur privé face aux difficultés du secteur public dans les pays en développement.

Sur les chaussées de Dakar, se côtoient pèle mèle : les grands bus de la société publique de transport jadis la SOTRAC, aujourd'hui Dakar Dem Dikk, les « nouveaux bus Tata », les taxis urbains, les taxis « clandos », les « deux roues », les marchands ambulants, les charrettes, les véhicules particuliers, les camions de sables, les gros camions des transporteurs

⁵³⁶ LOMBARD J., *et al.*, « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, 2004/4 n° 32, p. 115-134. <http://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4-page-115.htm>.

⁵³⁷ CISSOKHO S., *Op. Cit.*, 2012, p. 166.



Figure 57 : différents moyens de transports à Dakar. (Sources M. Flonneau, A. Kantoussan)

des transporteurs maliens, et parfois les étals des vendeurs. Si la question de la carence d'infrastructures routières en Afrique a fait l'unanimité à travers le monde et fait même l'objet de mentions, celle de la gestion de la voirie, des chaussées en Afrique est pratiquement ignorée. D'autant plus que le pari de la mobilité passe aussi par une bonne gestion de la voirie. Dans les pays occidentaux, tels que l'Espagne, la France et l'Angleterre, le problème de la gestion de la voirie a été réglé par la mise en place de couloirs et des priorités selon les moments de la journée, ainsi à Paris par exemple, dans les couloirs réservés aux bus parisiens.

Cette situation est loin d'être le cas à Dakar, où la concurrence entre les différents transporteurs : *Ndiaga Ndiaye* et « *cars rapides* », les pousse à s'arrêter souvent au milieu de la chaussée pour prendre des clients - il faut dire que cette pratique n'est pas uniquement le fait de ceux-ci car les propriétaires de voitures particuliers. Les taxis, s'arrêtent aussi souvent ou ralentissent pour se procurer des articles que proposent des vendeurs à la sauvette sur la chaussée notamment aux heures de pointe sans compter certaines occupations anarchiques de la chaussée. Ainsi, les bus de la société publique de transport Dakar Dem Dikk par exemple, n'ayant aucune voie qui leur est réservée, accusent de grands retards car coincés la majeure partie du temps dans les embouteillages. Leur faible nombre aussi aggrave la situation, ce qui se traduit par non seulement une desserte irrégulière mais aussi une faible zone de couverture, ce qui constitue une grande brèche pour les transports publics privés.





Figure 58 : vues de la voirie à Dakar et Paris: présence d'un couloir de bus à Paris. (Sources A. Kantoussan)

Outre cette mauvaise gestion de la voirie, l'occupation anarchique des emprises publiques demeure un des principaux freins à la mobilité dans la capitale sénégalaise. Le développement fulgurant du secteur privé ne se limite pas seulement dans le domaine des transports car le secteur du commerce a connu explosion, Jérôme Lombard et *al.*, parlent du triomphe du secteur privé dans les villes du Tiers-monde. C'est impressionnant le nombre de marchés qui se trouve à Dakar et sa banlieue, ces marchés débordent souvent largement leurs emplacements pour occuper des espaces dédiés par exemple aux piétons ou à l'accotement des voitures ce qui fait que ces derniers, rejetés sur la chaussée, ils se disputent celle-ci avec les automobilistes. Dans un papier au titre provocateur : « Comment parvenir à une croissance économique accélérée au Sénégal ? L'approche Michael Jordan », Jacques Morisset, l'économiste de la Banque mondiale pour le Sénégal écrivait qu' : « il est notoire que la mobilité urbaine à Dakar est réduite à cause de la présence des grands marchés dont le déplacement en banlieue est combattue par des minorités bien organisées alors que l'ensemble de la population dakaroise bénéficierait de ces

relocalisations⁵³⁸ ». Ces différents marchés ceinturent les grands axes de circulations de la capitale, la traversée des piétons/acheteurs, et des vendeurs, mais aussi des étales qui débordent sur la chaussée ralentissent la circulation c'est le cas à Sandaga, à Ponty dans le centre-ville de Dakar où circuler aux heures de pointes, est un véritable casse-tête. Sur la RN1, principal itinéraire reliant la tête de la presqu'île à la banlieue, à la sortie de Dakar - la configuration même de la presqu'île du Cap-Vert, sous forme d'entonnoir, où d'ailleurs est concentrée la presque totalité des activités du pays, ne facilite pas déjà la tâche aux nombreux travailleurs qui doivent s'y rendre et en ressortir pratiquement au même moment - nombreux sont les marchés : thiaroye, pikine, Diamaguene, Fora etc. et les points de vente spontanés qui jalonnent la RN1, rendant du coup le trafic très pénible sur cet axe déjà surchargé. Par exemple pour parcourir les 25 km qui séparent Rufisque au port de Dakar, il ne faut pas moins de 1h de temps, car selon l'étude d'accessibilité réalisée dans le cadre l'Observatoire Socio-économique et Environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio par le CUREM et l'EDYTEM⁵³⁹, « les 25 km sont parcourus en 1h03 mn. Les premiers problèmes de circulation se rencontrent à partir du croisement Keur Massar, avec une circulation difficile sur la RN1 jusqu'au rond-point *Seven Up*. Poids lourds, *Niaga Ndiaye* et piétons sont nombreux sur ce tronçon, la chaussée est globalement en bon état ». Outre ces différentes situations liées à la fois aux comportements des automobilistes, des populations, la ville de Dakar connaît un fort taux de motorisation, celui-ci est estimé en 2000 à 16,7 véhicules/1000 habitants, chiffres largement dépassés de nos jours. En effet, le parc automobile de l'agglomération de Dakar est en perpétuelle hausse, tout comme la valeur des importations de matériels de transports qui est passée de 174 milliards en 2010 à 206 milliards en 2011 pour l'ensemble du territoire, la part des véhicules et des cars domine largement :

⁵³⁸ MORISSET J., «Comment parvenir à une croissance économique accélérée au Sénégal? L'approche Michael Jordan», in, *Echos de la Banque mondiale, Magazine du Bureau régional de Dakar, Sénégal, Guinée-Bissau, Gambie, Cap-Vert, Niger*, n°2, aout 2005, 28 p.

⁵³⁹ *L'accessibilité interne de la presqu'île du Cap-Vert*, Centre Universitaire de Recherche et d'Étude de Mobilité, Laboratoire Environnements, Dynamiques et Territoires de la Montagne, Observatoire Socioéconomique et Environnemental de l'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio Brochure, Dakar, 5 janvier 2012, 50 p.

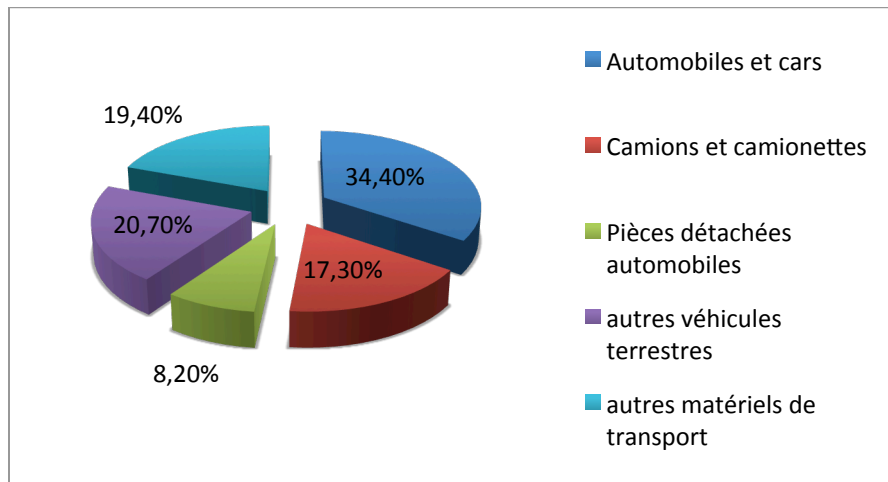


Tableau 13: Parc automobile du Sénégal en 2010. Source ANSD

Dans les années 2000, le nombre d'immatriculations des véhicules était estimé à 15054, et 34116 en 2010 pour atteindre 40778, la répartition est cependant très inégale et la seule région de Dakar abrite plus de la moitié du parc :

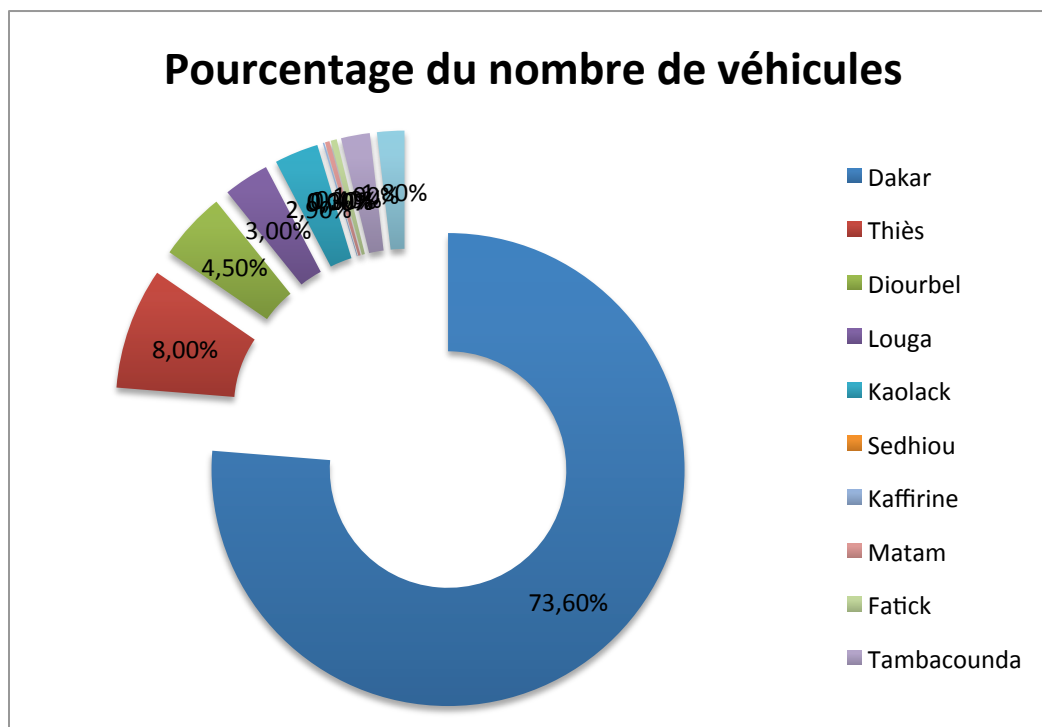


Tableau 14: Répartition du parc automobile par région en 2010. Source ASND

Ce parc automobile se particularise par sa vétusté, d'autant plus que, plus de la moitié des voitures sont des véhicules d'occasion, dans la mesure où selon les données fournies par la Direction des transports terrestres, 74,8% sont des véhicules d'occasion, contre seulement 25,2% de véhicules neufs, occasionnant du coup de nombreuses pannes et des accidents de routes dont la vétusté serait une des causes principales. Dans les rues de Dakar, multiples sont les facteurs qui concourent au ralentissement du trafic, provoquant ainsi des embouteillages notamment aux heures de pointe. Un comptage routier effectué en 1978 estimait à 10 000 le nombre de véhicules empruntant quotidiennement l'axe Dakar et sa banlieue, celui de 2001 effectué sur le même axe (l'axe Malick Sy – Pikine) établit à 70 000 le nombre de voitures dans les deux sens de circulation, une forte saturation « qui coûterait chaque année 108 milliards en termes de pertes économiques⁵⁴⁰ ». Au-delà des

⁵⁴⁰ SAMBE F., «Grands travaux. Une vision, de grandes ambitions et les moyens d'y parvenir », In, *Le soleil Investissement&Entreprise*, n° 2, mars 2006, p.2.

différents chiffres fournis par les nombreuses études sur la mobilité urbaine à Dakar, il faut surtout retenir que les problèmes de congestion dans la capitale Sénégalaise, et de façon plus globale dans grandes villes ouest africaines dépassent de nos jours largement le cadre humain : pollution, accidents, car tous les secteurs d'activité, les entreprises et l'ensemble du tissu économique sont impactés par ce fléau. Une situation qui se complique avec la présence de nids de poule sur une grande partie de la voirie urbaine. La majeure partie du réseau secondaire de la capitale y compris certaines artères principales comme c'est le cas de la route de Rufisque, est jonchée de nids de poule, qui ralentissent le trafic sur ces artères. Si la platitude du relief facilite la construction des routes, elle a cependant un côté revers de la médaille, notamment en période d'hivernage, où la majeure partie des rues y compris la RN1 est inondée rendant du coup les déplacements dans la capitale particulièrement pénibles- durant la période hivernale, les activités ralentissent du fait de l'impraticabilité de la majeure partie du réseau, c'est plutôt le secteur des transports publics privés qui s'en frotte les mains, car réalisant d'importants gains, parfois doublant les tarifs ou en découpant les itinéraires -



Figure 59 : routes inondées en hivernage à Dakar. (Sources SENAC sa & A. Kantoussan)

Ironie du sort ou pas, en juin 2005 alors Premier ministre du précédent régime, c'est l'actuel Président, Macky Sall, qui s'était rendu au siège de la Banque mondiale à Washington à la tête d'une forte délégation, il s'agissait de présenter « sa stratégie de croissance accélérée (SCA) et prendre connaissance des expériences réussies ailleurs⁵⁴¹ ». Au cours de cette présentation cinq axes ont été mis en exergue comme étant les piliers de cette Stratégie de Croissance Accélérée, deux d'entre eux, interpellent ainsi notre problématique de recherche - ils figurent d'ailleurs au-delà de cette présentation en toile de fond dans cette Stratégie de croissance accélérée, développée au cours de la même année-, il s'agit d'une part de la mobilité urbaine particulièrement dans la capitale sénégalaise, mais aussi de la politique de décentralisation mise en œuvre par le gouvernement du Sénégal.

Le Sénégal aujourd'hui joue le rôle de plateforme - d'ailleurs c'est le rôle qu'il a pratiquement toujours joué depuis la période coloniale durant laquelle même les nouveaux administrateurs et autres employés de l'administration coloniale affectés en AOF devaient séjourner à Dakar avant de rejoindre leur poste -, une sorte de « hub » sur le plan sous régional grâce à son port et aéroport international où transitent plusieurs vols internationaux. Cependant, son talon d'Achille demeure les infrastructures de transports, une situation que Jacques Morisset soulevant les principales faiblesses du Sénégal a bien décrypté d'ailleurs : « la deuxième faiblesse trouve son origine dans le sous-développement des réseaux de transports au Sénégal. Cette faiblesse est apparente tant dans les difficultés à voyager ou à envoyer des biens à l'étranger que sur le territoire national. On n'y pense pas vraiment, mais le Sénégal reste dans la sous-région Afrique de l'Ouest, le pays le plus isolé, coupé de ses voisins par des fleuves et autres routes sans pont, une réelle complication pour être véritablement présent dans une dynamique d'intégration régionale. Un exploitant agricole localisé à proximité du fleuve Sénégal devra acheminer sa production vers Dakar à travers des routes poussiéreuses et dangereuses, sur des camions branlants, franchir les

⁵⁴¹ « L'événement », in, *Echos de la Banque mondiale, Magazine du Bureau régional de Dakar, Sénégal, Guinée-Bissau, Gambie, Cap-Vert, Niger*, n°2, août 2005, 28 p.

nombreux barrages routiers, et encore patienter dans le trafic en arrivant à la capitale pour accéder soit au port ou à l'aéroport afin d'exporter sa marchandise⁵⁴² ».

L'ayant parfaitement compris, le gouvernement du Sénégal s'est inscrit dans une logique à la fois de décentralisation et de désengorgement de la capitale, mais aussi de mise en place d'infrastructure moderne de transport qui non seulement devra faciliter les déplacements entre Dakar et sa banlieue, mais aussi, de relier la plateforme de Diamniadio, un nouveau pôle économique en émergence dans la partie qu'il serait convenue d'appeler la « porte d'entrée de Dakar ». Il s'agit d'une vision d'aménagement du territoire originale, dans un contexte ouest africain qui se caractérise par la macrocéphalie des villes, il faudra désormais développer plusieurs pôles économiques dynamiques, ainsi sans pour autant enlever à Dakar son rayonnement, il faut créer un pôle qui devra à la longue permettre un certain équilibre, sachant que, face aux problèmes de congestions accrues dans la capitale, certains vont jusqu'à brandir l'argument du transfert de la capitale sénégalaise. Ainsi, comme le souligne cette contribution, « déplacer la capitale sénégalaise risque d'amputer à cette ville phare une partie de sa splendeur et de son rôle international qui n'iront pas nécessairement créditer une future hypothétique capitale de ces atouts. Pour donner une bouffée d'air démographique à la ville tout en dynamisant les autres régions du Sénégal, il faudrait créer un développement multipolaire qui s'appuiera sur les potentialités de chaque région et sur des avancées plus offensives en matière de décentralisation et de déconcentration⁵⁴³ ».

4-a-3 : l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, un projet multidimensionnel

Le processus de décentralisation qui semble s'accélérer durant cette dernière décennie au Sénégal, surtout visible dans la presqu'île du Cap-Vert, s'inscrit dans une longue démarche enclenchée au lendemain des indépendances, avec notamment la loi 64-02

⁵⁴² MORISSET J., *Op. Cit.* 2005, p. 2.

⁵⁴³ DIEYE Y., « Faut-il déplacer la capitale sénégalaise ? », article mis en ligne le 22 mai 2013, www.seneweb.com/news/Economie/faut-il-deplacer-la-capitale-senegalaise_n_96236.html.

du 19 janvier 1964, qui projette ainsi le Sénégal dans une perspective de décentralisation progressive. Ce qui fera dire à Anne. Sourcis, que : « l'évolution de Dakar s'inscrit donc à la fois dans l'histoire de sa création et dans cette longue tradition sénégalaise de décentralisation administrative dont l'esprit et le champ d'application ont épousé des contours variables au cours de son histoire mais qui restent des données fondamentales, nécessaires pour évoquer et comprendre son état actuel et son développement futur⁵⁴⁴ ». Cependant, au regard des textes juridiques, cette politique de décentralisation semble être bien définie est très cohérente, ce qui est loin d'être le cas dans la réalité comme le souligne M. Diongue dans sa thèse de doctorat : « même entre l'État et les collectivités locales, il est question de rapport de force, de défiance pouvant aller jusqu'à l'adoption par le premier de pratiques de confiscation de l'espace, de blocage de l'action du second, voire d'une relégation pure et simple. L'État sénégalais a encore du mal à s'accommoder des territoires de la décentralisation...Il ne veut rien changer dans ces pratiques d'interventions même dans un contexte de décentralisation plus poussé, ce qui confère à ses interventions un aspect autoritaire vis-à-vis des collectivités locales dont la participation est rejetée en aval tant dans les pilotages des grands projets que dans le cadre des politiques sectorielles... les pouvoirs publics locaux en fonction des marges de manœuvre dont ils disposent, réajustent comme ils le peuvent leurs pratiques gestionnaires par rapport à celle de l'État⁵⁴⁵ ». Faute de budgets économiques conséquents pour mener à bien certains programmes ou certains projets, en dehors de Dakar, la majeure partie des collectivités locales au Sénégal sont obligées de faire recours aux financements de l'État ce qui fait que sans autonomie financière réelle,- ajouté aussi à des raisons politiques - ces collectivités territoriales ne bénéficient pas réellement d'une autonomie. Au-delà de ces questions de décentralisation, il y va des enjeux de l'aménagement du territoire national, qui ont de nos jours considérablement évolué, en effet, la politique en termes

⁵⁴⁴ SOURCIS A., « Dakar : les enjeux d'une ville africaine », In, Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ? (Analyses), Travaux parlementaires du Sénat Français, <http://www.senat.fr/rap/r10-594-2/r10-594-213.html>.

⁵⁴⁵ DIONGUE M., *Périurbanisation différentielle : mutation et réorganisation de l'espace à l'est de la région dakaroise (Diamniadio, Sangalkam, Yene), Sénégal*, Thèse de Doctorat, Université Paris Nanterre, 2010, 598 p.

d'infrastructures structurantes, doit certes assurer les transports interurbains et internationaux, mais aussi contribuer à la répartition la plus harmonieuse des activités des hommes sur l'ensemble du territoire.

Si la ville de Dakar a connu trois plans directeurs d'urbanisme avant les années 2000, en l'occurrence ceux de 1946, 1961 et 1967, ceux-ci ne couvraient pas la totalité de la presqu'île du Cap-Vert, pour le premier par exemple, il s'arrêtait à la Médina, tandis que le dernier allait au-delà de la forêt classée de Mbao, des plans qui seront vite désuets avec l'extraordinaire développement de la ville de Dakar.

Même si cela ne fait l'objet d'aucune mention officielle, nous pouvons affirmer que l'État du Sénégal s'est beaucoup inspiré de l'exemple français en termes de procédures, de législation dans la mise en place d'infrastructures autoroutières. Sur le plan local il a en outre bénéficié de l'expertise des pays tel que le Maroc qui ont acquis une certaine expérience dans le domaine autoroutier. De la décision de construire une autoroute à la phase de mise en service de l'infrastructure, se déroule un long processus qui peut durer plusieurs années, voire une décennie.

4-a-3-1 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : une vision qui fait son chemin

L'idée d'améliorer la mobilité entre la tête de la presqu'île du Cap-Vert et son hinterland n'est pas une nouveauté en soi. En 1978, l'État du Sénégal avait projeté la construction d'une autoroute entre Dakar Thiès, « dont les études d'exécutions détaillées avaient été élaborées, et les appels d'offres prêts à être lancés⁵⁴⁶ ». Il s'agissait d'une autoroute où le péage ne serait pas appliqué, le financement déjà bouclé à l'époque, proviendrait de bailleurs de fonds - malheureusement, nous n'avons pas pu au cours de nos recherches documentaires mettre la main sur la documentation officielle, relative à ce projet - et le tracé proposé à l'époque par la firme Electrowatt, serait l'ancêtre du tracé actuel. Cependant, suite à la sécheresse des années 1970 et la crise qui traversa le milieu rural,

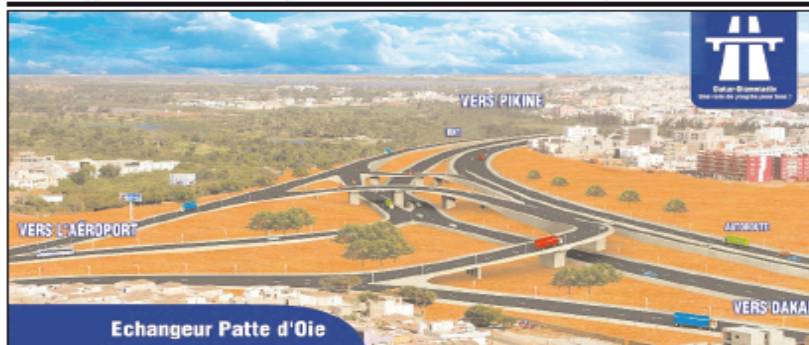
⁵⁴⁶ « Autoroute à péage Dakar-Diamniadio », APIX, Justification du projet, Dakar, APIX, avril 2007, 8 p. Consulté en ligne : http://www.investinsenegal.com/IMG/pdf/fiche_autoroute.pdf

l'État du Sénégal dû abandonner le projet afin de venir en aide au monde rural. Sous la forte urbanisation de la ville de Dakar à partir de la fin des années 1970, début 1980, des quartiers spontanés à l'image de Pikine Irrégulier Sud, Thiaroye, occupèrent progressivement l'emprise prévue pour la construction de l'autoroute.

La reprise économique enclenchée au Sénégal après la période d'ajustement structurel imposé par la Banque mondiale, à la fin des années 1990, favorisa non seulement une montée en puissance du secteur informel, mais aussi un « retour au vert⁵⁴⁷ » dans les finances publiques permettant du coup à l'État sénégalais de se lancer dans mise en œuvre de grands chantiers publics. Cependant, face à cette optique de croissance, de décollage économique, la macrocéphalie de la capitale sénégalaise constituait une véritable barrière, les chiffres avancés par certaines études estiment à 108 milliards de francs CFA les pertes de l'économie sénégalaise liées aux embouteillages dans la capitale, outre cet aspect, la raréfaction de terrain dans l'aire urbaine de Dakar favorise non seulement une forte spéculation foncière mais aussi un problème d'aménagement, d'installation d'unité de production industrielle, commerciale. Pour résoudre à la fois ces questions de congestion, d'insuffisance en termes de mobilité, la raréfaction des terres dans l'aire urbaine de Dakar, il fallait à la fois développer un nouveau pôle économique mais aussi mettre en place des infrastructures de transport qui ont pour but de rendre plus fluide le trafic déjà au sein de la capitale mais aussi de faciliter les liaisons entre la tête de la presqu'île et la nouvelle plateforme économique. Abordant dans le même sens, Amadou Kane de l'APIX note à propos du projet autoroutier que : « la réalisation de ce projet est devenue plus qu'une nécessité. Elle permet de régler deux problèmes, celui de la mobilité urbaine entre Dakar et sa proche banlieue et celui du désenclavement de cette région vers l'intérieur où on est obligé de délocaliser et de planifier le futur développement industrielle de Dakar⁵⁴⁸ »

⁵⁴⁷ GAYE S., *Autoroute Dakar-Dianiadio* », *Rapport de Mission Master Ingénierie des Services urbains en réseaux*, Sciences Po Rennes, 2010/2011, 42 p.

⁵⁴⁸ Amadou Kane, Directeur du projet Autoroute, APIX, in, NDIAYE I., « Autoroute à péage Dakar-Dianiadio : l'histoire d'un puissant levier de développement », *Le Soleil Investissement&Entreprise*, n° 2, mars 2006, p. 2.



L'AUTOROUTE À PÉAGE

Un accélérateur de croissance

Après le bris du verrou qu'était le rond point de la Patte d'Oie, le casse-tête que constituaient les embouteillages sur cette section ne sera plus qu'un mauvais souvenir, avec cet échangeur qui sera construit ici, dans la mouvance du grand projet d'autoroute à péage en chantier.

Figure 60 : couverture Le Soleil Investissement & Entreprise. (Sources Le Soleil)

L'arrivée au pouvoir au Sénégal des démocrates à l'aube des années 2000, a été le véritable coup d'envoi de la mise en place de grands projets d'infrastructures en général, en particulier celles du transport routier. Dans sa Stratégie de Croissance Accélérée, (SCA), lancée en 2005, ainsi que dans celle de la réduction de la pauvreté (Document de stratégie de réduction de la pauvreté Dsrp), l'État du Sénégal a parfaitement saisi la nécessité de, non seulement de désengorger la capitale sénégalaise afin de faciliter les déplacements des biens et des personnes. Mais aussi que la lutte contre la pauvreté notamment dans la banlieue dakaroise passe par la réussite du pari de la mobilité qui permettra aux populations

défavorisées de pouvoir accéder aux zones de richesses, de soin etc. De plus, après le choix de Diamniadio, située à presque une trentaine de kilomètres de Dakar, dans le cadre du Projet de la Plateforme Millénaire de Diamniadio⁵⁴⁹, il était plus que cohérent et urgent- d'autant plus que la RN1 complètement saturée ne peut plus continuer à assurer le flux sur cet axe- de mettre en place une nouvelle infrastructure routière plus performante avec une plus grande capacité d'absorption du trafic : il fallait alors « sortir des tiroirs » le projet d'autoroute Dakar-Thiès. Lors de la cérémonie de lancement dudit projet, l'actuel Président du Sénégal alors premier ministre à l'époque a fait savoir que : « cette autoroute, qui reliera dans une seconde phase Diamniadio à Thiès, pose véritablement un nouveau jalon dans la réalisation d'infrastructures de nouvelle génération, aptes à soutenir le processus de développement économique et social de notre nation⁵⁶⁰ ».

Pour y arriver, l'État du Sénégal a d'abord pris un ensemble de mesures, mis sur pied un arsenal juridique ainsi que des agences telle que l'APIX pour une bonne prise en compte du déroulement du programme mais aussi de la recherche de partenaires privés pour le financement des projets.

4-a-3-2 : la mise en place d'un cadre favorable

Une opération autoroutière est très complexe et nécessite plusieurs années de labeur administratif, de décisions politiques. Si la décision de construire une autoroute provient du sommet de l'État, sa mise en œuvre par contre implique différents acteurs d'abord du secteur public mais aussi du secteur privé. Les rôles et le degré d'implication des différents acteurs sont d'ailleurs bien mis en exergue par Jean Varlet et *al.*, concernant le déroulement d'une opération autoroutière en France : « l'État exerce donc la tutelle, fixant les cadres réglementaires et législatifs, répartissant les rôles, envisageant les modes

⁵⁴⁹ Pour plus de détails sur ce projet, consulter le lien suivant : <http://www.oecd.org/development/povertyreduction/38794609.pdf>.

⁵⁶⁰ Macky Sall, in, NIANG D., « Autoroute à péage Dakar-Diamniadio : une voie d'accélération de la croissance », *Le Soleil Investissement & Entreprise*, n° 2, mars 2006, p. 3.

de financement, définissant les programmes de réalisation, organisant l'exécution des programmes successifs, désignant les opérateurs de réseau. Il fait des choix, il organise, il coordonne, il régule. Contrairement à une idée trop répandue, une société d'autoroutes ne dispose d'aucun pouvoir en la matière, tout au plus un rôle de conseil...Qu'on ne se méprenne pas ! Si le rôle est fondamental, celui des autres acteurs ne l'est pas moins... Les acteurs économiques, entreprises et organismes consulaires (Chambres de commerce et d'Industrie) notamment, voient dans l'aménagement de l'infrastructure et dans l'amélioration de l'accessibilité des lieux ainsi procurée, une ouverture des marchés, un maintien de la compétition économique, un développement ou un maintien de secteurs de l'activité locale (la plupart des établissements) ou globale (travaux publics, industrie automobile...)⁵⁶¹ ». Nous verrons que la réalisation nous projet autoroutier Dakar Diamniadio s'inscrit dans la même logique.

Sachant que les infrastructures structurantes sont des piliers essentiels de la réalisation de sa stratégie de croissance accélérée, l'État du Sénégal a commencé dans les années 2000 par mettre en place un cadre administratif adéquat. Il a commencé par assainir l'environnement des affaires en créant par décret n° 2000-562 du 10 juillet 2000, une Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands travaux (APIX). La prolifération des agences, des directions, et organes administratifs contribuent à une lourdeur administrative qui ralenti du coup les décisions administratives. Dans le secteur routier par exemple, on ne compte pas moins d'une vingtaine d'agences composées d'agence, de directions, de conseil, qui peuvent intervenir directement ou indirectement. La création de l'APIX ainsi que l'amélioration de ses statuts à travers plusieurs décrets a été atout favorable au déroulement des politiques de l'État du Sénégal dans le cadre de sa Stratégie de Croissance Accélérée (ASC). Rattachée à la Présidence de la République du Sénégal, l'APIX assume à la fois plusieurs missions, « d'une part elle est chargée d'assister le Président de la République dans la recherche et l'identification des investissements ; de

⁵⁶¹ GASSER M., VARLET J. et BAKALOWICS M., *Autoroutes et aménagements. Interactions avec l'environnement*, in, Collection Gérer l'environnement Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, 328 p.

l'accueil et l'accompagnement des investisseurs et de l'assistance dans le développement des 'Partenariats Publics Privés' (PPP). D'autre part, l'APIX a pour mission la promotion des grands travaux que le Président de la République juge prioritaire et dont elle entend superviser directement la réalisation dans la qualité requise et les délais impartis. Elle assure notamment la maîtrise d'ouvrage déléguée d'un certain nombre de grands projets d'infrastructures⁵⁶² ». Le financement des infrastructures de transports routières notamment a longtemps posé problème en Afrique et cela depuis l'époque coloniale. Nous avons vu que l'administration coloniale a fait recours à différentes stratégies : corvées des populations, taxes prélevées sur les populations, main d'œuvre pénale, militaire etc., pour la construction et l'entretien du premier réseau routier. S'il est évident que l'idée de construire une autoroute dans l'aire de la presqu'île du Cap-Vert n'est pas nouvelle, il faut cependant reconnaître que le contexte a beaucoup évolué rendant du coup presque impossible la réalisation du projet. D'abord la zone d'emprise réservée au projet autoroutier a fait l'objet d'une occupation anarchique, c'est d'ailleurs là où se localisent les plus grandes densités de populations dans la banlieue dakaroise, l'augmentation du coût du projet dû à la fois à la cherté liée à la construction d'une infrastructure moderne, notamment d'une autoroute, les dépenses occasionnées par les déplacements de populations. C'est dire qu'au moment où l'État du Sénégal a ressorti le projet des tiroirs, les conditions à la fois financières, et foncières étaient très défavorables. D'ailleurs une étude⁵⁶³ réalisée par l'Institut Africain de Management (IAM), sur la demande de la société concessionnaire de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la SENAC sa en septembre 2010, montre qu'une majeure frange des personnes enquêtées était sceptique quant à la finition des travaux autoroutiers ou à la qualité de l'infrastructure (Cf. tableau ci-dessus)

⁵⁶² *Évaluation environnementale et sociale de l'emprise du tracé de l'autoroute Dakar-Diamniadio*, Rapport final, Vol. 1, Agence Nationale Chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux, BUURSINK *International Consultants in environmental Management*, juillet 2006, 206 p.

⁵⁶³ *Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels de Dakar vis-à-vis de l'autoroute*, Institut Africain de Management, SENAC sa, Rapport définitif, septembre 2010, 39 p.

o	Quelles sont vos craintes vis-à-vis de l'autoroute à péage ?		
	Réponse	Ré- rrence	Fré- quence
	Que la construction de l'AP soit brusquement interrompue et arrêtée pour toujours	57	14,25 %
	Que l'AP soit techniquement mal construite	61	15,25 %
	Que des accidents répétés se produisent à cause de l'indiscipline des conducteurs sénégalais	37	9,25%
	Que l'AP soit mal gérée et qu'elle ne profite pas au Pays économiquement	53	13,25 %
	Que certaines personnes déplacées de l'emprise ne soient pas correctement indemnisées	54	13,5%
	Que le non-stop des véhicules tue le petit commerce de la rue	24	6%
	Des flux migratoires de populations extérieures vers les zones de l'emprise, sources de conflits sociaux	59	14,75 %
	La marginalisation des acteurs économiques locaux au profit des grands cartels	55	13,75 %

Tableau 15: Sources IAM 2010

Se trouvant dans un contexte financier très difficile, et devant faire face aux multiples crises que traverse le pays dans les années 2000 : crise énergétique - avec les coupures d'électricité, coupures d'eau qui commençaient à susciter des tensions au sein de la population particulièrement dans la capitale -, crise scolaire ayant pour origine des problèmes financiers, l'État du Sénégal n'était pas en mesure de financer, de développer un projet d'infrastructure structurante lourde. Ainsi du fait de la rareté des ressources financières pour la réalisation de ce projet, qui de prime à bord était devenu une nécessité pour l'économie sénégalaise, il fallait recourir à d'autres méthodes afin de matérialiser ce défi infrastructurel. Dans un rapport de recherche, Salimata Dieye note de façon explicite que « la rareté des ressources peut avoir pour conséquence le report de la réalisation

d'infrastructures cruciales pour accompagner le développement ainsi recherché. Aussi, divers mécanismes pourront être convoqués afin de faciliter la réalisation d'ouvrages ou équipements, ainsi que leur entretien, leur maintenance, leur exploitation⁵⁶⁴ ». A ce propos, la France n'a-t-elle pas eu recours aux capitaux privés dans les années 1970 pour développer son réseau autoroutier ? Aujourd'hui par exemple pour la construction et le développement des Lignes à Grande Vitesse (LGV) en France, la construction de complexes sportifs comme le Grand Stade Lille Métropole, l'État français ou certaines collectivités locales, municipalités en France ont eu recours au Partenariat Public Privé.

Dans un document stratégique de l'APIX, il est mentionné les phrases suivantes : « la pertinence et l'opportunité du recours aux Partenariats Public Privé ont déjà été éprouvées et démontrées dans plusieurs pays à travers le monde. En effet, le Partenariat Public Privé peut permettre à l'État de faire financer la réalisation ainsi que l'exploitation et l'entretien d'un service public par un partenaire privé. Ce dernier est souvent rémunéré grâce aux ressources tirées de l'exploitation dudit service à savoir notamment les redevances perçues sur les usagers du service. Avec cette technique de financement, les coûts ainsi que les risques techniques et commerciaux liés à la réalisation, à l'exploitation et à l'entretien du service sont, dans la plupart des cas, à la charge du secteur privé ; tandis que les marchés de travaux publics traditionnels, en plus de la responsabilité du financement, l'État ou la collectivité locale supporte la quasi-totalité de ces risques et coûts⁵⁶⁵ ». Une impression de déjà vu en Afrique même si c'est dans un contexte économique, politique différent, car durant la période coloniale, l'administration française face à l'insuffisance des moyens financiers a dû faire appel aux capitaux privés pour la construction des lignes de chemins de fer, ainsi par exemple, le chemin de fer Dakar-Saint-Louis a été concédé pour 99 ans à la Société de construction des Batignolles par la convention d'octobre 1880.

⁵⁶⁴ DIEYE S., *Le partenariat Public-Privé, une stratégie de financement des infrastructures publiques : le cas de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio*, Rapport de recherche, Université de Monyréal, FAS-Département de Sciences Économiques, 2011, 89 p.

<https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/51118>.

⁵⁶⁵ *Le Partenariat Public-Privé au Sénégal*, APIX sa, document disponible sur le site de l'APIX : www.apix.sn.

Dans le cadre de la politique d'ajustement structurel, le Sénégal avait mis en place un dispositif juridique, la loi n° 87-23 du 18 août 1987, qui favorisait la privatisation des sociétés publiques, une politique qui a eu des effets désastreux pour l'économie du pays. Donc un cadre juridique qui ne répondait pas aux conditions de mise en place d'un Partenariat Public-Privé. Il a fallu adopter de nouveaux dispositifs juridiques en 2004 d'abord la loi de 2000-13 et de 2004-14, modifiées par la loi n° 2009-21, ainsi, il est stipulé dans l'article premier « Champ d'application » de cette loi dite CET (Construction-Exploitation-Transfert d'infrastructure) ou loi B.O.T (*Build Operate Transfer*) ce qui suit : « la présente loi s'applique à tous les contrats, dits CET, par lesquels l'État, une collectivité locale, un établissement public ou une société à participation publique majoritaire, dit autorité concédante, confie à un tiers, dit opérateur du projet, tout ou partie des missions suivantes : le financement d'une infrastructure d'utilité publique, sa conception, sa construction, son exploitation, son entretien. Ces contrats peuvent également prévoir le transfert des infrastructures réalisées par l'opérateur du projet à l'autorité concédante au cours ou au terme du contrat... La présente loi s'applique aux seules infrastructures constituant des dépendances du domaine public artificiel ou destinées à constituer de telles dépendances⁵⁶⁶ ». Schématisées, ces différentes lois qui ont abouti au choix final de mise en place d'un cadre juridique et institutionnel du Partenariat Public-Privé, donne le tableau suivant :

⁵⁶⁶ *Loi relative aux contrats de construction – exploitation-transfert d'infrastructures*, République du Sénégal, document disponible sur le lien suivant : http://www.investinsenegal.com/IMG/pdf/loi_modifiant_certaines_dispositions_de_la_loi_cet.pdf.

CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

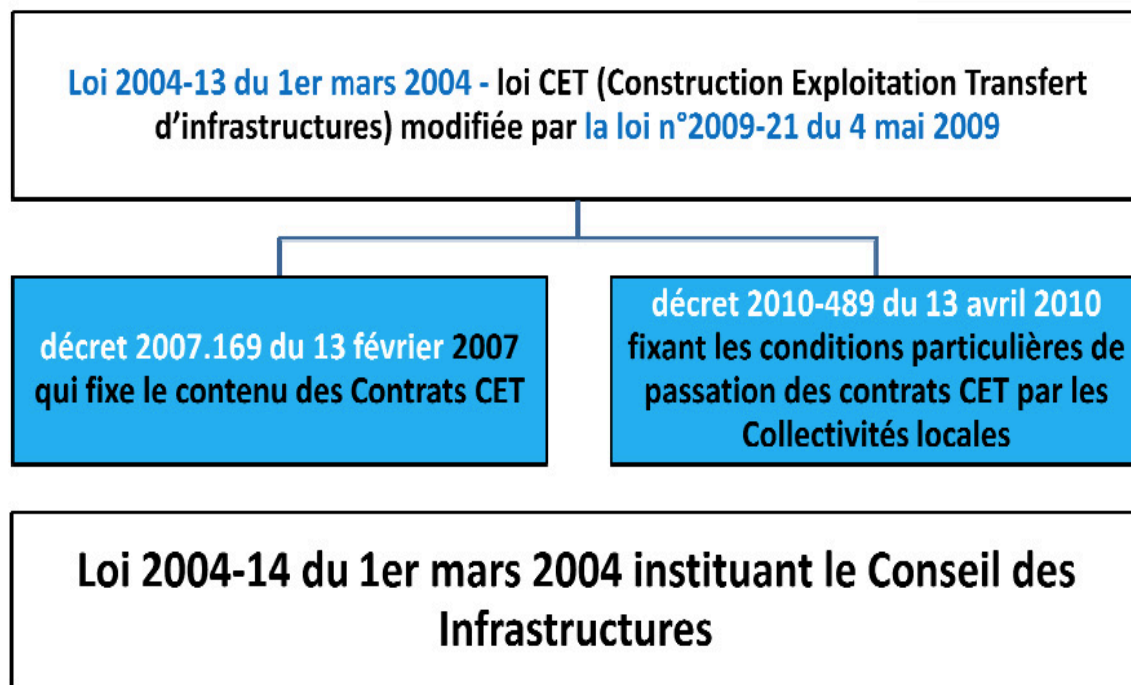


Tableau 16: Cadre juridique et institutionnel du CET Source APIX sa

Dans sa démarche de croissance accélérée, l'État du Sénégal a compris qu'il fallait nécessairement mettre en place un cadre juridique, administratif et économique attractif, propice aux investissements privés, sachant que les sommes en jeu particulièrement dans le projet autoroutier sont considérables, et malgré qu'une « part significative du risque est transférée de l'État au secteur privé⁵⁶⁷ ». Il se devait via des indicateurs à la fois politique, économique et social, rassurer les investisseurs du secteur privé. Reprenant les idées de J. Delmon, Salimata Dieye a établi un graphique qui résume parfaitement les « clés d'un climat de l'investissement propice aux PPP »

⁵⁶⁷ Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE) 2008, *Les partenariats public-privé : partager les risques et optimiser les ressources*, cité par DIEYE S., Op. Cit., 2010, p. 11.

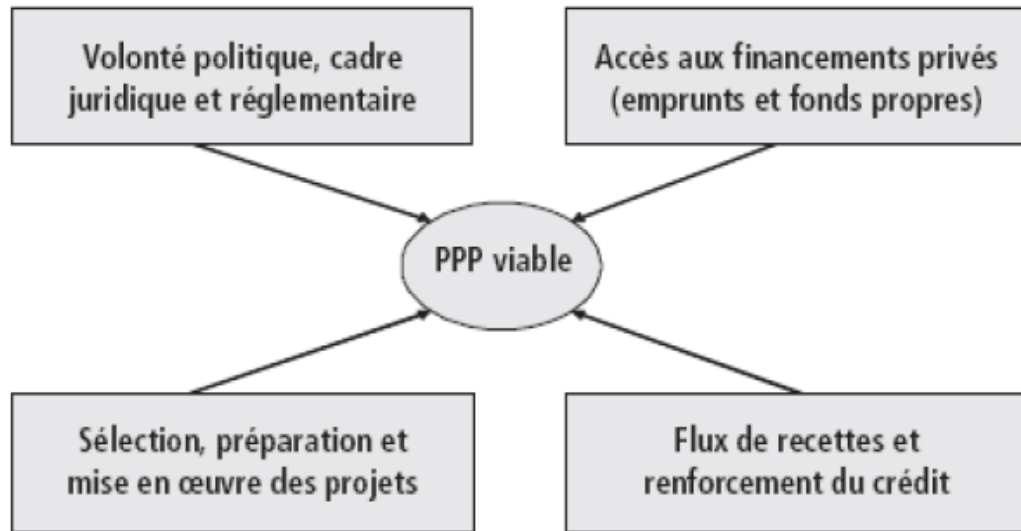


Tableau 17: Source APIX sa

Hormis ce dispositif juridique facilitant désormais à l'État du Sénégal de nouer des affaires avec le secteur privé dans le cadre de partenariat-public-privé, plusieurs autres lois ont été modifiées afin d'être en conformité avec les dispositions notamment des grandes institutions financières telle que la Banque mondiale, mais aussi de s'adapter aux normes internationales en termes d'aménagement du territoire, de construction de grandes infrastructures.

Dans cette logique, la Loi portant sur le Code de l'environnement, loi n° 83-05 du 28 janvier 1983 a été modifiée par la loi n° 2001- 01 du 15 janvier 2001, il en sera de même pour la loi portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, la loi sur le patrimoine culturel, notamment les découvertes archéologiques dans le cadre de projet d'aménagement du territoire. Toute une panoplie juridique ayant pour objectif de sécuriser, de favoriser un cadre propice pour les affaires.

4-a-3-3 : la phase « études de faisabilité » du projet

Parallèlement à la mise en place du cadre institutionnel et juridique, l'État du Sénégal par le biais de son maître d'ouvrage l'APIX, a initié plusieurs études. En effet, plus de 20

ans après le premier dossier d'appel d'offre sur le projet de l'autoroute Dakar-Thiès, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts, et ces premières données désuètes.

La construction de l'autoroute à péage, une infrastructure nouvelle dans un contexte ouest-africain, met en évidence un aspect qui pratiquement passe inaperçu pour la majeure partie des Sénégalais, car étant presque normal à leurs yeux, c'est la façon de concevoir, de conduire un projet de d'infrastructure de transport en particulier. Déjà rien qu'en 1952, faisant la plaidoirie des premiers plans du FIDES (Fonds d'investissement économique et social), Emile Crouzet, (Inspecteur général adjoint des Travaux publics de la F.O.M) notait avec juste raison qu' « il a été facile de constater que jusqu'à la Seconde guerre, c'était en général aux fonctionnaires d'autorité et de commandement que, faute de moyens suffisants, avait incombé la tâche de construire et d'entretenir avec des crédits modestes- quand ils existaient - et le plus souvent sans concours techniques les liaisons routières indispensable⁵⁶⁸ ». Au contraire, dans le cadre du projet autoroutier, les moyens qu'ils soient financiers, humains et matériels en jeu, nécessitent des études préalables très pointues, à fin aussi de minimiser comme le prévoit la législation Sénégalaise les impacts sur l'environnement et l'habitat.

En dehors des études de 1978, les plus récentes remontent dans les années 2000, avec par exemple, l'Étude de comptabilité sur l'Autoroute Dakar-Thiès réalisée en 2001 par le cabinet d'études AATR/BETEG. Au cours de cette phase : « études et concertations sont au cœur du processus, et débouchent sur des décisions de choix de tracé et sur la désignation d'un opérateur de réseau...⁵⁶⁹ ». Celle-ci est plus ou moins longue, en fonction des événements liés à l'évolution du projet, Monique Gasser, Jean Varlet et Michel Bakalowwicz, diront que :« la phase des études est en fait la plus aléatoire en terme de délai, eu égard à l'importance des enjeux - le positionnement de l'infrastructure sur la carte régionale - et à la multiplicité des interventions et pressions de toutes sortes, la plupart du

⁵⁶⁸ CROUZET E., « La route dans les territoires d'Outre-mer. Résultats et leçons d'une première tranche du F.I.D.E.S », in, *Science et industrie*, 1952, pp. 17-20.

⁵⁶⁹ GASSER M., VARLET J. et BAKALOWWICZ M., *Op., Cit.*, 2004, p. 11.

temps alimentées par des requêtes de territoires...⁵⁷⁰ ». Concernant l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, l'État du Sénégal s'est fait assister par des cabinets d'expertise, comme l'AGEROUTE Sénégal (Agence des Travaux et de Gestion des Routes), les experts des organismes internationaux à l'image de la Banque mondiale, qui lui apportent des conseils, dans certaines actions, comme le choix des cabinets d'études, l'élaboration des cahiers de charge, des termes de références.

Jusqu'en 2005, le premier faisceau d'études sur le projet d'autoroute, évoque plutôt des questions techniques et les mécanismes de financement, liées à la faisabilité du projet, « ces études ont donc vocation à imaginer et à proposer plusieurs variantes- pertinentes- de fuseau, et pour ce faire à engranger d'importantes quantités de données relatives aux milieux traversés...Soit autant de facteurs favorables ou non au passage de l'autoroute, et réciproquement...Ces variantes tiennent compte des perspectives d'aménagement consignées par l'État et suggérées par les collectivités territoriales, partenaires et interlocuteurs du projet⁵⁷¹ ».

⁵⁷⁰ *Ibid.*

⁵⁷¹ GASSER M., VARLET J. et BAKALOWWICZ M., *Op., Cit.*, 2004, p. 13.

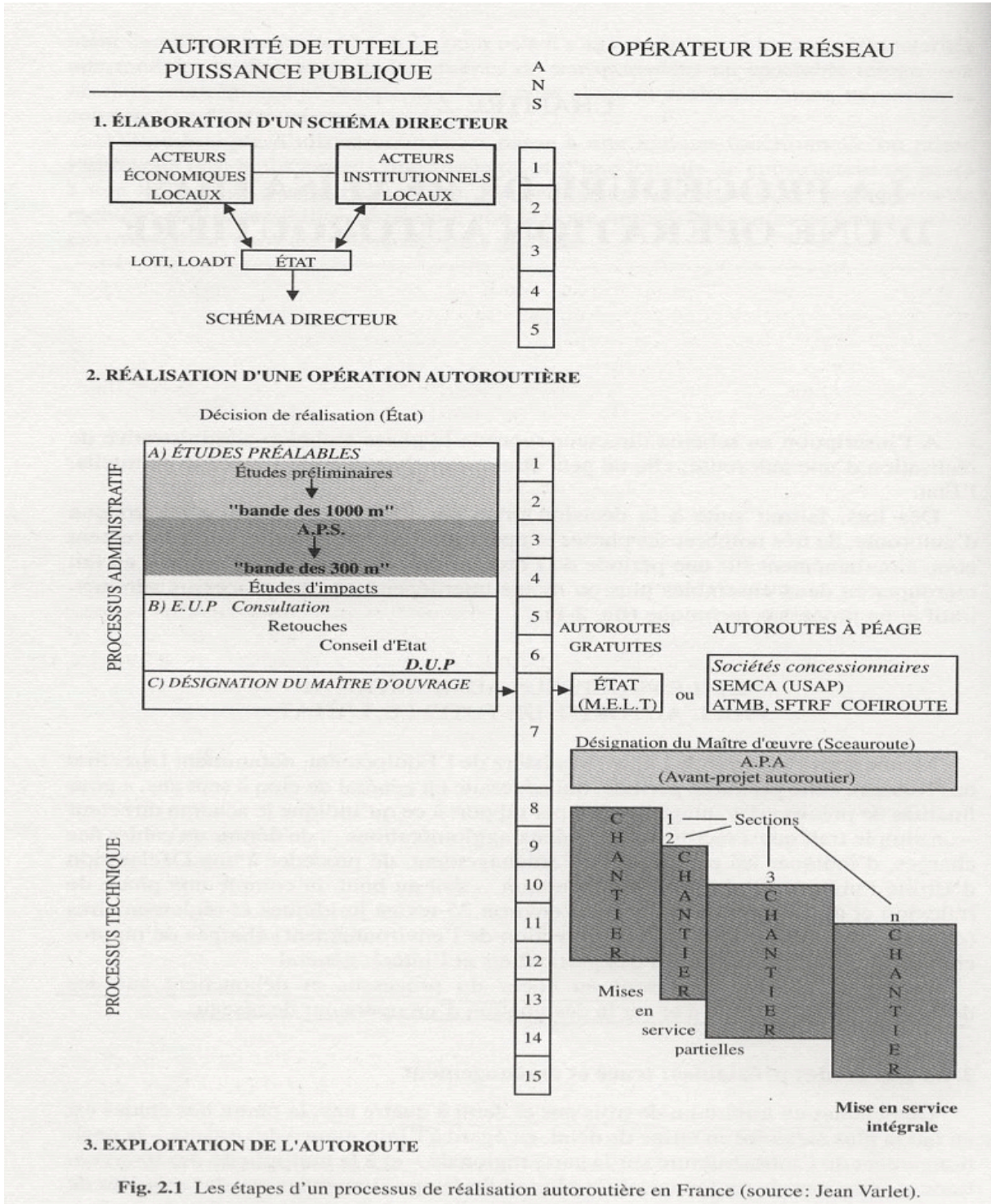


Tableau 18: Schéma d'une opération autoroutière. Source J. Varlet

Sur ce dernier point, la situation reste très mitigée au Sénégal, dans la mesure où malgré les dispositions de décentralisation manifestée l'État, celui-ci ne consulte pas nécessairement les représentants locaux. Entre autres études sur le projet autoroutier Dakar-Diamniadio durant cette première phase, voici les plus en vue :

Intitulé de l'étude	Consultant ou organisme	Date
Étude de tracé et des coûts de construction, des effets sur la mobilité et des impacts sociaux et environnementaux, d'analyse de faisabilité et de la rentabilité.	Tecsult International Limitée	Nov. 2005
Autoroute Dakar-Thiès, étude d'acceptabilité et de sensibilité au péage. Études complémentaires-variantes	SETEC International	Juin 2005
<i>Financial Analysis</i>	Banque Mondiale	2005
Séminaire de la Banque mondiale relatif à l'analyse d'ingénierie et de régulation financière dans les projets d'infrastructures en partenariat Public-privé (PPP)	ALEXICIUM/Laurent THORRANCE	2002

Tableau 19: Liste de quelques études réalisées dans le cadre du projet autoroutier. Source APIX sa

Après la première phase d'études préliminaires, s'est suivie la phase dite étude d'avant-projet sommaire, qui, « procède de la même manière que précédemment, mais cette fois-ci à l'intérieur de la bande des 1 000 m⁵⁷² ». Sachant que l'idée de construire une autoroute reliant Dakar à Thiès n'est pas nouvelle, la firme TECSULT a repris puis, mis à jour les données fournies par Electrowatt, d'ailleurs, il n'existe pas une différence majeure entre le tracé de 1978, celui proposé par la firme Electrowatt et le tracé proposé par TECSULT. Ainsi, « débutant au carrefour existant de la Patte-d'oie, situé au centre-est de

⁵⁷² *Ibid.*

la pointe de Dakar, le tracé proposé se dirige vers l'est en direction de Thiès et du centre du pays en empruntant un corridor qui longe approximativement l'axe de l'actuelle Route Nationale 1 (RN1) jusqu'à Diamniadio, puis l'axe de la Route Nationale 2 (RN2) entre ce dernier point et Thiès⁵⁷³ ». Le projet dans sa version actuelle s'arrête à Diamniadio avec un futur prolongement jusqu'à l'aéroport Blaise Diagne de Diass.

Plusieurs critères ont présidé au choix de ce corridor final, qui faisait partie des quatre variantes de départ, dont la VDN (Voie de Dégagement Nord), la route des Niayes, et la RN1 surélevée.



Figure 61 : variantes du tracé autoroutier. (Sources TECSUL)

Afin de procéder au choix final du tracé, un certain nombre de critères de sélection a été mis en place par le groupe consultant. Il s'agit principalement des critères liés aux aspects techniques (coûts de construction, coûts d'exploitation et d'entretien annuel, complexité et contraintes techniques), aux aspects sociaux (nombre de bâtiments à

⁵⁷³ *Étude de tracé et des coûts de construction, des effets sur la mobilité et des impacts sociaux et environnementaux, d'analyse de faisabilité et de la rentabilité*, TECSULT, Rapport final, novembre 2005, 216 p.

délocaliser, population à délocaliser, coûts de relocalisation, degré d'acceptation des populations à se faire réinstaller...) aux aspects environnementaux (zones sensibles à l'érosion, zones boisées), aux aspects économiques (impacts sur le transport des marchandises) et enfin aux aspects de mobilité (accessibilité aux principaux pôles, maillage avec le réseau existant, couverture de la desserte , potentiel d'expansion). Sur ces différents critères, le tracé « *Électrowatt* » est apparu plus performant comme le témoigne le tableau comparatif ci-dessous :

TECSULT Afid

Résultats de l'analyse comparative 24

	VDN	Niayes	Electro	RN1
Aspects techniques	16.2	14.3	17.3	6.3
Aspects sociaux	10.3	7.7	14.0	20.3
Aspects environnement	4.1	4.1	9.0	10.0
Aspects économiques	11.3	11.3	15.0	15.0
Aspects mobilité	27.0	27.5	29.0	24.4
	68.8	64.8	84.4	76.0

Figure 62 : critère et résultats des choix du tracé final. (Sources TECSULT)

Le tracé retenu se compose de trois tronçons, d'abord le tronçon Patte-d'oie-Viaduc de Pikine, bien qu'il soit proche de Dakar, le secteur est faiblement habité, du fait de la présence d'obstacles naturels : les lacs des Niayes, (zone de captation), zone inondable, mais aussi une forte activité industrielle. Ce tronçon traverse la route de Cambérène, la

route de Pikine-Ouest, celle de Pikine-Est, ainsi que le croisement RN1 voie ferrée⁵⁷⁴.

Le second tronçon débute au-delà du viaduc de Pikine, c'est la zone la plus peuplée du tracé, où l'impact sur l'habitat a été plus important. Ce tronçon s'arrête à la lisière de la forêt classée de Mbao, il traverse par ailleurs quelques axes routiers dont la route de Thiaroye, la route de la gendarmerie de Mbao, et celle de Keur-Massar. Le troisième tronçon Keur Massar-Diamniadio s'engouffre dans la partie semi-rurale et rurale de la capitale, zone où se trouvent les grandes exploitations agricoles, mais aussi les troupeaux bovins de la capitale vont paître. Ce tronçon traverse deux axes routiers majeurs : les routes de Rufisque Ouest et Rufisque Est, il rejoint la RN1 par les barreaux de Bargny et Diamniadio.

Les études d'évaluation environnementale et sociale (EES) se sont faites presque concomitamment avec les études précédentes. Ainsi, le groupe Buursink International Consultants In Environmental Management a produit en juillet 2006, un rapport en trois volumes qui abordent les différents impacts liés au projet autoroutier dans les zones proposées mais aussi proposent des mesures d'atténuations par exemple des impacts négatifs, des plans d'optimisation des impacts positifs. Dans certains cas, et pour des impacts majeurs comme c'est le cas de la forêt classée de Mbao⁵⁷⁵, de la décharge publique de Mbeubeus, des plans spécifiques ont été élaborés. C'est normalement au cours de cette étape que les différents services étatiques, « des spécialistes de provenance scientifiques ou techniques très variées (Ponts et Chaussées- pour le cas de la France- Génie civil, géomètres, Biologie, Écologie, Aménagement, Urbanisme, Archéologie, Économie, Droit...)»⁵⁷⁶ » entrent en jeu, ce qui n'a pas forcément été le cas dans le cadre du projet autoroutier de Dakar, et nous en voulons pour exemple la sollicitation tardive des archéologues. En se basant sur le schéma proposé par J. Varlet sur le processus d'élaboration d'une opération autoroutière - même si il a été réalisé sur la base de plusieurs

⁵⁷⁴ TECSULT, Rapport final, novembre 2005, p. 105.

⁵⁷⁵ *Plan d'aménagement de la forêt classée de Mbao*, APIX, novembre 2008, 121 p.

http://www.autoroutedakardiamniadio.com/sites/default/files/download/PAFCM_VF_011208.pdf.

⁵⁷⁶ GASSER M., VARLET J. et BAKALOWWICZ M., Op. *Cit.*, 2004, p. 14.

opérations autoroutières en France -, nous pouvons dire que le processus de déroulement du projet autoroutier est plus ou moins atypique car si au départ le processus était plus ou moins régulier, il faut noter qu'il s'est accéléré en un moment - pour plusieurs raisons notamment dont celles politiques - sautant du coup des étapes. C'est au cours de la même période que l'État déroule un plan de communication sur le projet, afin d'amener les populations à accepter le projet. Selon le rapport EES, « la mise en place d'un tel système découle du fait que l'autoroute engendrera des dommages directs et indirects sur les activités économiques, sociales, le cadre de vie, la santé, les us et coutumes des communautés de base à la fois concernées ou voisines de l'emprise... De ce point de vue, il importe que des dispositions soient prises pour mettre en œuvre un plan de communication visant à informer les populations concernées sur les tenants et aboutissants du projet. L'importance dudit plan de communication est de renforcer le niveau d'adhésion et d'implication des communautés de base au projet de construction de l'autoroute d'autant que des rumeurs sur le tracé de l'autoroute commencent à courir et risquent à long terme de créer des difficultés dans l'acceptabilité du projet⁵⁷⁷ ». Comme nous le mentionnons, dans les lignes précédentes, la procédure est atypique, en principe c'est après cette étape que l'État confie la maîtrise d'ouvrage, ce qui n'a pas été le cas pour l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, dans la mesure où c'est l'APIX qui a été désigné comme maître d'ouvrage depuis le début.

Une fois toutes ces différentes étapes validées, « le projet autoroute d'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio a reçu l'avis favorable du conseil des infrastructures décret 2007-170 du 13 février 2007 et l'autorisation du Président de la République par décret 2007-170 du 13 février 2007. Ce même décret a désigné le Ministre de l'Economie et des Finances et le Ministre en charge des routes comme Autorité Concédante du projet et la société APIX sa, comme Autorité Concédante Déléguée⁵⁷⁸ ».

⁵⁷⁷ APIX-BUURSINK, *EES Autoroute*, Rapport final, vol. 1, 2006, p. 148.

⁵⁷⁸ Sélection de l'opérateur privé, consulté sur le site de l'Autoroute Dakar-Diamniadio, <http://www.autoroutedakardiamniadio.com/fr/node/52>.

Procédure de sélection de l'Opérateur Privé : Phase 1



Tableau 20: Procédure de sélection de l'opérateur privé. Source APIX sa

Pour autant que le dispositif juridique de 2004-13 relatif aux contrats de Partenariat Public-Privé, autorise que ceux-ci peuvent être noués avec : « un opérateur privé, ayant d'une part, les capacités technique, juridique et financière nécessaires et, d'autre part, l'aptitude à assurer la continuité du service public⁵⁷⁹ ». Les autorités concédantes compétentes, ont lancé un avis d'appel public, publié dans tous les journaux officiels de la place mais aussi dans la presse internationale, le 2 avril 2007, plusieurs grands groupes de BTP à travers le monde ont répondu à l'avis d'appel d'offre. Après cette première phase de pré qualification, un dossier d'appel d'offre a été adressé aux différents candidats pré-qualifiés, c'est à la suite de cette procédure que l'offre du Groupement Eiffage composé de Eiffage et Eiffage Sénégal a été retenu.

⁵⁷⁹ Sélection de l'opérateur privé, consulté sur le site de l'Autoroute Dakar-Diamniadio, <http://www.autoroutedakardiamniadio.com/fr/node/52>.

Procédure de sélection de l'Opérateur Privé : Phase 2

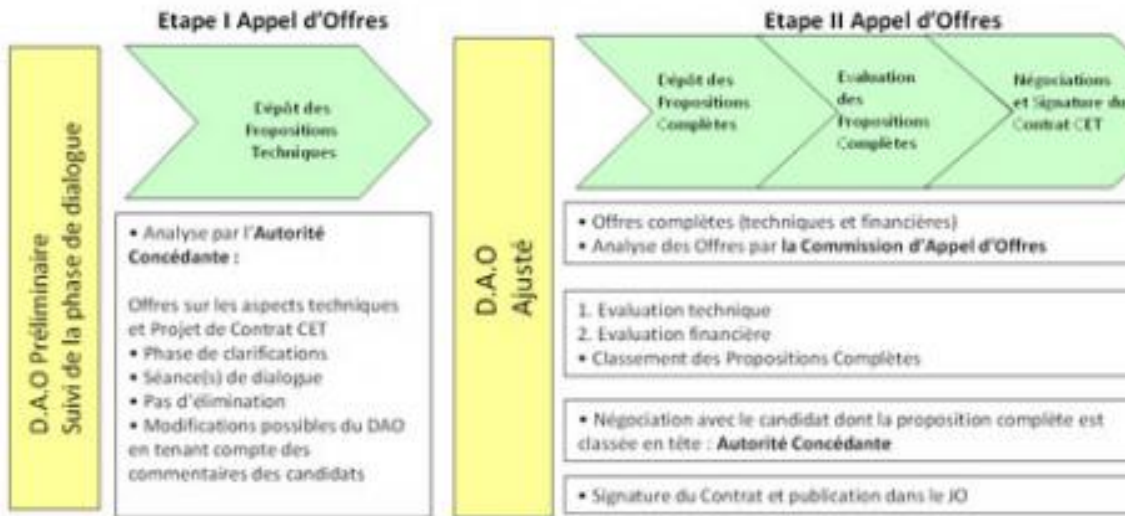


Tableau 21: Procédure finale de sélection de l'opérateur privé. Source APIX sa

Dans sa ligne éditoriale du 29 mars 2012⁵⁸⁰, la Newsletter du groupe APRR/AREA, expliquait les raisons du succès du Groupe Eiffage dans le cadre du projet de l'autoroute de Dakar : « Un savoir-faire appliqué au niveau local. Lorsque le Sénégal lance un appel d'offres pour la construction d'une autoroute à péage, destinée à désengorger l'axe principale pour quitter Dakar en direction de Diamniadio, plusieurs sociétés apportent des réponses calquées sur le modèle européen. Grâce à l'expérience d'APRR & AREA dans l'exploitation des autoroutes à péage, le Groupe Eiffage, propose de son côté un projet qui répond aux contraintes locales ». Afin de tenir ses engagements tant financiers que techniques, le Groupe Eiffage a dû recourir à des partenaires mais aussi des prêteurs privés, le montage final donne à peu près le schéma suivant :

⁵⁸⁰ « L'autoroute de Dakar. Lorsque le groupe Eiffage construit une autoroute de Dakar, au Sénégal, le savoir-faire d'APRR & AREA pour l'entretien et d'exploitation est mis à contribution », <http://www.aprr.fr/fr/actualites/detente-et-decouvertes-l-autoroute-de-dakar>.

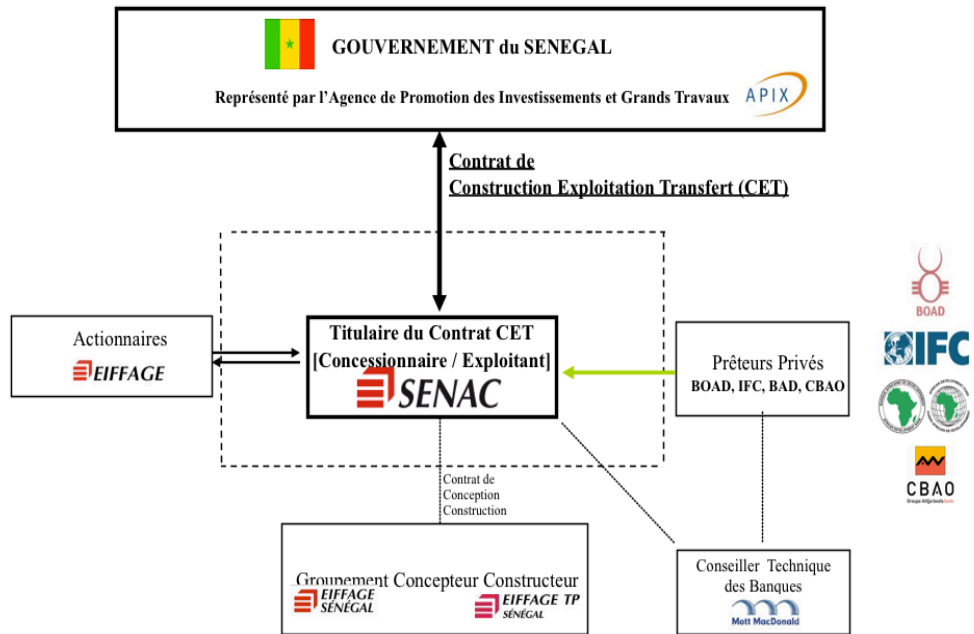


Tableau 22: Schéma CET après choix de l'opérateur privé. Source APIX sa

Un montage qui a abouti à la création de la SENAC sa (Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée). Dans sa thèse, Aliou Sawaré dira que : « le projet d'autoroute à péage est forme PPP contractuel simple par opposition aux PPP institutionnels qui sont complexes. Son montage juridique a consisté, en effet, à attribuer au groupement de sociétés Eiffage sa et Eiffage Sénégal sa la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien du tronçon Pikine-Diamniadio par le biais d'une convention de concession. Cette convention a, par la suite, été cédée à la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC sa), société ad hoc spécialement constituée en vue d'exécuter la mission. C'est donc cette société à capitaux privés qui est le titulaire de la concession pour une durée de 30 ans⁵⁸¹ ».

⁵⁸¹ Une bonne partie de cette thèse notamment la deuxième partie dans laquelle l'auteur souligne les défaillances du contrat CET du projet autoroutier, est reprise par un journal en ligne sous le titre de : « Document exclusif – l'autoroute à péage, une senteur d'arnaque du siècle : des incongruités et des inadéquations renversantes », http://www.pressafrik.com/Document-exclusif-l-autoroute-a-peage-une-senteur-d-arnaque-du-siecle-des-incongruites-et-des-inadequations_a102327.html.

Troisième Partie

La mise en place d'une infrastructure lourde transport dans la métropole dakaroise : enjeux patrimoniaux et socialisation

La construction des grandes infrastructures, l'aménagement du territoire de manière globale, a permis en Europe de mettre au jour un important patrimoine matériel. A Paris par exemple, face à la recrudescence des problèmes de stationnement dans les années 1960-1970, dans la capitale Française liée à une forte utilisation de la voiture dans la société française.- D'ailleurs Mathieu Flonneau est largement revenu sur ce phénomène de « développement de l'automobilisation⁵⁸² », dans sa thèse de doctorat⁵⁸³. - Pour remédier à ces problèmes de stationnement dans la capitale qui de plus en plus accueillait des voitures, les autorités administratives ont décidé la création de parkings notamment souterrains. Le creusement de ces parkings souterrains a permis d'exhumer d'importants vestiges archéologiques, c'est ainsi que la zone du parvis de la cathédrale Notre Dame de Paris a fait l'objet de nombreuses fouilles archéologiques, dont une grande campagne de 1965 à 1967 par Michel Fleury, ces fouilles ont permis de mettre au jour : « d'importantes substructions gallo-romaines et du haut-Moyen-Age. Du Haut-Empire, subsistent des traces d'habitat (parmi lesquelles les archéologues ont découvert une statuette en bronze du dieu Génuis), des tronçons du quai et du port antiques de Lutèce ainsi qu'un puissant mur à contrefort, pour lequel il est difficile de donner une interprétation⁵⁸⁴ ». Dans un article au titre provocateur : « Notre-Dame de Paris défiée par l'automobile. L'espace cathédrale entre « sécularisation » et sanctuarisation⁵⁸⁵ », Mathieu Flonneau, oppose deux mondes, celui de « l'automobilisation » qui du fait de sa croissance accélérée, bouleverse et en même temps fait redécouvrir ce patrimoine multiséculaire, un monde de mutations, de vitesse, et celui du patrimoine, figé là, depuis des décennies, deux mondes qui à l'origine ne devaient pas même pas se côtoyer, mais que l'aménagement du territoire vient juxtaposer. Les grands travaux d'aménagements pour 'libérer les flux' à Paris, et la rendre aussi prestigieuse que la

⁵⁸² DOULET J.-F., FLONNEAU M., *Paris-Pékin, civiliser l'automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2003, 140 p.

⁵⁸³ FLONNEAU M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910 – 1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, Thèse de Doctorat, Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne, 2002, 1239 p.

⁵⁸⁴ Pour plus de détails, voir le lien suivant où figurent quelques images des différentes découvertes archéologiques : <http://equipement.paris.fr/crypte-archeologique-du-parvis-de-notre-dame-2894>.

⁵⁸⁵ FLONNEAU M., « Notre – Dame de Paris défiée par l'automobile. L'espace cathédrale entre « sécularisation » et sanctuarisation », in, *Histoire Urbaine*, n° 7, 2003/1, pp. 163 – 188.

ville de Londres, entrepris dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, sous la houlette du Baron Haussmann : construction de grands boulevards, des avenues, aménagement de parcs, construction de gares etc.

Les travaux d'aménagements qui ont permis d'exhumer le grand nombre de vestiges archéologiques sur de vastes surfaces, voire des régions, des terroirs, demeurent largement la construction d'infrastructures de transports : les routes, les autoroutes, les lignes de chemins de fer. Cependant, « si l'aménagement du territoire a toujours été la signature forte d'une volonté politique, il faudra attendre les années 1980 pour que les archéologues soient reconnus comme des partenaires indispensables et que leur discipline soit prise en compte dans les cahiers des charges des grands travaux, afin que ceux-ci n'anéantissent pas, sans une rigoureuse étude préalable, les vestiges du passé⁵⁸⁶ », c'est-à-dire la prise en compte des questions archéologiques, patrimoniales de façon générale. Ainsi, la construction des grandes lignes de chemins de fer en Europe au XIX^{ème} s'est faite sans l'intervention préalable des archéologues, des spécialistes du patrimoine, d'où la destruction de pans entiers de l'histoire de certains terroirs en Europe. Le sol est le support des activités humaines, il est par ailleurs le conservateur des vestiges, la mémoire du passé des sociétés, donc il ne faut pas le détruire sans le laisser parler, d'où de nos jours, le rôle important des fouilles préventives. L'archéologie préventive, est devenue aujourd'hui une nécessité dans les grands projets d'aménagements, la construction de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne a mobilisé pas moins de 300 archéologues de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, sur 2 ans, ce qui fera dire au Président de l'INRAP dans l'introduction de l'ouvrage paru à cet effet que : « l'archéologie préventive, en fournissant chaque année plus de 90% des données archéologiques, a bouleversé les connaissances. Elle permet de travailler, non plus sur tel ou tel site isolé, mais à l'échelle de tout un terroir et de comprendre comment chaque communauté humaine l'a habité⁵⁸⁷ ». De nos jours, comme le souligne d'ailleurs, Hamady Bocoum « les grands travaux comme les recherches

⁵⁸⁶ DEMOULE J.-P., (Introduction), Cent mille ans sous les rails. Archéologie de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne, Paris, SOMOGY INRAP, 2006, p. 2.

⁵⁸⁷ DEMOULE J.-P., 2006, op.cit., p. 2.

minières, les autoroutes ou encore les pipelines sont en général soumis à ces exigences⁵⁸⁸ », ainsi les partenariats entre les grandes entreprises de BTP et des instituts de recherche sont fréquents ces dernières décennies. Au Sénégal, la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio a permis la signature d'un protocole entre l'APIX, maître d'ouvrage et entreprise publique et l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN), pour des missions de fouilles préventives sur la zone d'emprise de l'autoroute. La présente recherche doctorale s'inscrit d'ailleurs dans cette logique d'autant plus que c'est le fruit d'une bourse financée par une entreprise privée de BTP le groupe Eiffage Sénégal, car tout comme l'État du Sénégal aussi, soucieux de prendre en compte les aspects patrimoniaux dans cet immense projet d'aménagement territorial. En Irlande, l'archéologie préventive est inscrite directement sur le schéma routier national et la *National Roads Authority* (NRA), l'organisme en charge du programme routier Irlandais dispose directement d'une section archéologie préventive, ce qui en fait l'un des pays les plus avancés dans le domaine de l'archéologie préventive⁵⁸⁹.

⁵⁸⁸ BOCOUM H., (Introduction), « Aménagement du territoire et sauvegarde du patrimoine en Afrique : enjeu d'une gestion durable dans un monde globalisé », in, GARÇON A.-F., MATOS A.-C. (de), FONTANA G. L., (Dir.), *L'aluminium et laalebasse. Patrimoines techniques, patrimoines de l'industrie en Afrique*, Paris, UTBM – Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2013, 232 p.

⁵⁸⁹ A ce propos, l'institut en charge du programme routier du pays dispose d'un site spécialement réservé aux travaux archéologiques bien documenté : <http://www.nra.ie/Archaeology/>.



Figure 63 : exemple de fouilles préventives à proximité d'une route en Irlande. (Source NRA 2013)

De plus, aujourd'hui, il est fréquent de voir que ce sont des entreprises privées de BTP qui acceptent de financer des campagnes de fouilles archéologiques, des programmes de protection, de sauvegarde de patrimoine. C'est dire que « la problématique de l'articulation aménagement du territoire et promotion des patrimoines⁵⁹⁰ » est de moins en moins considérée comme un conflit d'intérêts mais plutôt deux nécessités qui peuvent et doivent aller ensemble. D'autant plus que « le patrimoine de demain sera, en partie une synthèse de notre production et de nos choix d'aujourd'hui. De même, si nous admettons avec les Anciens que la tradition c'est ce qui mérite d'être transmis, nos responsabilités sont entières quant à la protection de tous nos patrimoines, car ceux qui nous ont précédés nous ont légué des environnements et des aménagements multiformes qui sont autant de patrimoines partagés⁵⁹¹ ».

Comparés aux autres continents, l'Afrique est très en retard dans le domaine du patrimoine avec des centaines de sites qui disparaissent sous l'effet des guerres, de l'urbanisation rapide et incontrôlée chaque année. C'est par ailleurs, le continent qui a

⁵⁹⁰ Bocoum H., *Op. Cit.*, 2013, p. 23.

⁵⁹¹ *Ibid.*

inscrit moins de sites sur la liste du Patrimoine mondial. Sur le plan local, la situation varie largement d'un pays à un autre comme le souligne d'ailleurs Hamady Bocoum : « la situation du patrimoine mondial en Afrique est très différente d'une région à une autre. L'Afrique du Nord et l'Afrique australe peuvent, à bien des égards, être considérées comme des leaders alors que l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest sont encore en grandes difficultés⁵⁹² ». Au même moment, l'Afrique est aujourd'hui un continent en plein aménagement, d'où la nécessité de prendre compte les questions patrimoniales avant qu'il ne soit trop tard et qu'une bonne partie des sites soient détruits et emportés dans leur silence un passé lointain. Si la majeure partie des pays africains dispose d'une législation, son application, face aux nombreux problèmes bien répertoriés par Hamady Bocoum : conflits, manques de ressources financières et administratives etc. pose d'énormes soucis, ce qui fait que les menaces demeurent toujours. Cependant des pays tel que le Sénégal, s'inscrivent dans dynamique toute autre, avec la mise en place d'un arsenal à la fois juridique, pour prévenir la destruction du patrimoine, mais aussi en inscrivant de plus en plus de sites sur la liste du patrimoine national voire même sur la liste du Patrimoine Mondial⁵⁹³. C'est dire que de réels efforts sont faits aujourd'hui pour une bonne prise en compte des questions patrimoniales.

La prégnance du secteur informel dans le secteur des transports, dans l'économie sénégalaise de façon globale avec son lot de problèmes : non-respect du code de la route pour la plupart lié à la compétition entre transporteurs du secteur informel, parc automobile vieux, problèmes de stationnements des taxis et autres cars de transports « *Ndiaga Ndiaye*, cars rapides », pose de réels soucis avec la mise en place d'un objet telle que l'autoroute à péage qui impose une certaine normalisation. Tout comme sa construction a entraîné des bouleversements d'ordre économique et social dans les terroirs traversés. Jadis habitué aux bouchons, sur le principal axe, la RN1, qui permettait de rentrer et de sortir de la presqu'île, les automobilistes, mais aussi les travailleurs qui se rendent tous les jours très tôt « en ville » pour rentrer tard le soir.

⁵⁹² BOCOUM H., *Op. Cit.*, 2013, p. 21.

⁵⁹³ Depuis 2005, le Sénégal a inscrit 3 sites sur la liste du Patrimoine de l'UNESCO.

Chapitre 5 : l'autoroute à péage Dakar – Diarniadio, un exemple de mise en valeur du patrimoine au Sud.

C'est aujourd'hui un secret de polichinelle que de dire que le patrimoine africain et l'ensemble de la faune et de la flore est en danger. Face à l'urgence des aménagements : construction et élargissements de routes, d'autoroutes, de ponts, de pistes, creusement de canaux pour l'adduction d'eau etc., il semblerait que beaucoup d'États africains aient négligés les questions patrimoniales. Un exemple patent de patrimoine en danger sur le continent, menacé par l'aménagement du territoire, est la volonté de l'État Tanzanien de construire une autoroute qui doit relier la ville d'Arusha au nord-est de la Tanzanie à la ville de Masoma, située près du Lac Victoria. Le tracé de cette autoroute coupe en effet le parc de Serengeti pourtant inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, célèbre par son phénomène unique dans le monde qui attire des milliers de touristes chaque année, c'est la migration de centaines de milliers de gnous, de gazelles, de zèbres, qui migrent du parc national de Serengeti en Tanzanie, vers la réserve frontalière de Masai, au Kenya⁵⁹² (Cf. Image et carte ci-dessous).



Figure 64 : migration des animaux qui traversent la rivière Mara dans le Parc de Serengeti. (Sources : E. Nathan)

⁵⁹² Pour plus de détails sur le projet et les impacts, consulter le lien suivant : http://www.maxisciences.com/savane/tanzanie-un-projet-d-039-autoroute-menace-la-grande-migration_art8799.html.

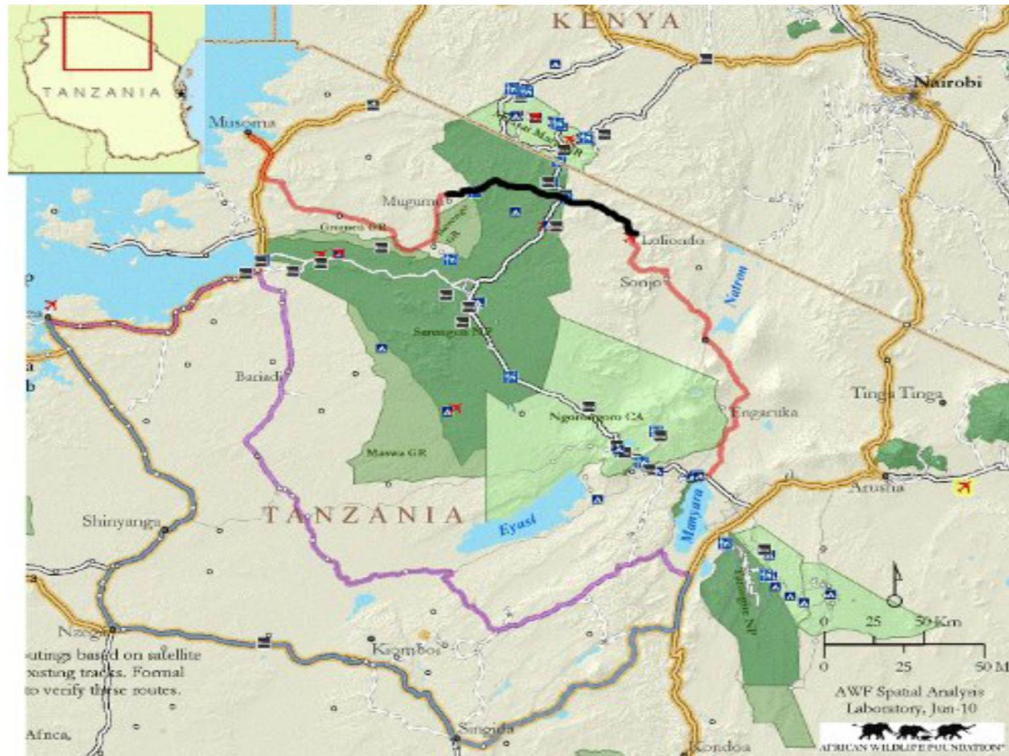


Figure 65 : en vert foncé, le parc du Serengeti. Le projet de tracé qui coupe la grande migration est en noir; les projets alternatifs en violet et en gris. D'après les cartes de l'AWF. (Sources Cécile Dumas *Sciences et Avenir.fr*)

Malgré le faible taux de sites inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, l'Afrique, détient paradoxalement le record de sites menacés, de sites en quarantaine sur cette même liste. En expert de patrimoine, Hamady Bocoum. tire la sonnette d'alarme en soulignant que : « l'Afrique peut ici tirer les leçons des pertes colossales que l'Europe a connues et promouvoir un aménagement respectueux de toutes les valeurs, qu'elles soient culturelles ou environnementales⁵⁹³ ».

En décidant de construire deux infrastructures lourdes de transport dans l'aire de la capitale sénégalaise, l'État du Sénégal a mesuré l'ampleur des dégâts que cela pouvait entraîner sur les plans de l'environnement et du patrimoine. C'est pour cette raison, qu'il a revisité tout l'arsenal juridique et réglementaire régissant le patrimoine et l'environnement afin de l'adapter au nouveau contexte. Cet arsenal juridique constitue forcément le premier

⁵⁹³ BOCUM H., *Op. Cit.*, 2013, p. 23.

rempart contre toute agression sur le patrimoine ou l'environnement. Cependant, le principal problème ne réside pas dans la mise en place d'un arsenal juridique, mais plutôt son application sur le terrain.

5-1-a : Les questions patrimoniales : état des lieux

Parler de patrimoine peut s'avérer complexe, car comme le souligne Anne-Françoise Garçon : « la notion de patrimoine est autrement plus complexe et délicate⁵⁹⁴ ». Ainsi, nous ne verserons pas dans les multiples tentatives de définition de la notion de patrimoine, car celle-ci a fait l'objet de nombreux débats et travaux. Selon François Barré, « le patrimoine est ce qui laisse trace, ce qui est mémorable et, d'une certaine manière, ce qui jalonne une histoire collective, d'où son caractère évolutif car selon les époques le patrimoine ne couvre pas les mêmes champs⁵⁹⁵ ». Tandis que Aloïs Riegl reconnaît dans son ouvrage *Le culte moderne des monuments*, trois valeurs fondamentales patrimoniales : d'abord la valeur d'ancienneté, ensuite la valeur historique et enfin la valeur commémorative. Donc le patrimoine est de nos jours, dans sa forme la plus aboutie, - nous le verrons la notion de patrimoine a beaucoup évolué dans le temps - un ensemble de biens qui peuvent être matériels ou immatériels, dont l'un des fondements est d'établir un pont entre les différentes générations passées, présentes et futures. Sous cet angle, le patrimoine revêt un caractère de legs, quelque chose que l'on doit transmettre, Anne-Françoise Garçon dira que : « disposer d'un patrimoine c'est disposer d'un bien, de valeurs susceptibles d'être augmentées ou diminuées, susceptibles d'être transmises. On possède un patrimoine, on l'entretient ou pas, on le fait fructifier ou pas, dans tous les cas positif ou négatif, on le transmet⁵⁹⁶ ». La question qui se pose dans ce cas est que faut-il transmettre aux générations futures ? À cette question, Hamady Bocoum note que : « les cultures ne sont pas statiques, c'est bien connu, mais chaque culture a une âme et c'est elle qu'il faut

⁵⁹⁴ GARÇON A.- F., « le patrimoine, antidote de la disparition ? » In, *Historiens & Géographes* n° 405, 2007, pp. 105 – 114.

⁵⁹⁵ BARRE F., « Devoir de mémoire et de création », Entretien accordé à Jean – Luc Terradillos, in, *L'actualité Poitou – Charentes* n° 45, <http://fr.scribd.com/doc/3115386/Patrimoines-Devoir-de-memoire-et-de-creation>.

⁵⁹⁶ GARÇON A. – F., *Op. Cit.* 2007, p. 108.

préserver⁵⁹⁷ ». Cependant, François Barré pense que : « deux maladies mortelles nous guettent : tout oublier ou tout retenir⁵⁹⁸ ».

La notion de patrimoine a beaucoup évolué depuis, avec désormais un élargissement des champs thématique, spatiotemporel du patrimoine. François Barré note à ce propos que : « depuis lors, la notion de patrimoine s'est beaucoup étendue, à la fois par la nature des sujets protégés et par le périmètre spatial considéré comme indissociable de ces sujets. Ces biens matériels ou immatériels symboliques, porteurs d'un imaginaire fort, sont d'une certaine manière ou bien commun un trésor qui appartient à tous⁵⁹⁹ ». Il est évident que pour l'Afrique, terre de l'oralité, l'adoption par l'UNESCO en 2003 de la culture immatérielle comme patrimoine est une excellente opportunité pour celle-ci afin qu'elle puisse inscrire le plus de sites possible sur la liste du patrimoine de l'UNESCO. Cependant, le chemin pour y parvenir passe nécessairement par des étapes que Hamady Bocoum expose clairement : « si l'Afrique n'est pas absente de cette compétition, elle a en revanche accusé un retard important qu'il faut maintenant combler afin de promouvoir sa contribution au Patrimoine universel de l'humanité. Cette exigence passe par l'identification et par la documentation des sites, des monuments, des lieux de mémoires ainsi que des expressions culturelles immatérielles qui leur sont associées. Terre de l'oralité, l'Afrique doit accorder une attention particulière à l'aménagement des lieux de mémoire, qui est une dimension importante de la sauvegarde des valeurs menacées dans leur intégrité physique du fait que leur préservation ne repose que sur la mémoire qui les entretient⁶⁰⁰ ».

Si du point de vue culturel, le patrimoine est le coffre-fort des coutumes, des valeurs, des savoirs d'une société, ce qui d'ailleurs explique sa sauvegarde, fondée sur la peur de perte de mémoire du groupe, notamment dans un monde de plus en plus assimilé à un village planétaire, sur le plan social le patrimoine joue un tout autre rôle. S'intéressant

⁵⁹⁷ BOCOUM H., *Op. Cit.*, 2013, p. 22.

⁵⁹⁸ BARRE F., *Op. Cit.*, 2007.

⁵⁹⁹ BARRE F., « Architecture et patrimoines du XX^{ème} », in, Architecture du XXe et politiques patrimoniales publiques, <http://www.caue44.com/IMG/pdf/BARRE.pdf>, consulté le 17 aout 2013.

⁶⁰⁰ Bocoum H., *Op. Cit.* 2003, p. 22-23.

au patrimoine sous l'angle des conflits qu'il peut générer, Pierre Melé qui d'ailleurs en distingue plusieurs dont : les conflits liés à l'appropriation du patrimoine, ceux liés à la patrimonialisation ainsi que les conflits qui se déroulent au sein même des espaces patrimoniaux, souligne que : « le patrimoine apparaît souvent comme une notion consensuelle instituant, à partir d'un rapport partagé à l'histoire et à la mémoire un nouveau type de bien commun. C'est une valeur qui semble aujourd'hui présente dans toute la société⁶⁰¹ ». Sous ce registre, le patrimoine a nécessairement une dimension communautaire, collective et sa conservation relève d'un intérêt général. Dans cette perspective, le processus de patrimonialisation constitue des moments forts de rencontre entre les différentes entités de la société qui s'identifie à ce patrimoine : pauvres, riches, jeunes, personnes âgées, hommes, femmes etc. les différents secteurs de la société : secteur public, secteur privé ainsi que les différents acteurs. Ces moments de rencontre constituent selon Pierre Melé : « des moments privilégiés d'argumentation, de justification, d'expressions de positions, de constructions d'alliance et de rapports de force, de débats sur les modalités et les impacts des actions publiques⁶⁰² ». Ainsi le patrimoine participerait à une sorte de construction sociale, voire même étatique, à ce propos quelques exemples de l'Afrique subsaharienne - une région qui se particularise par un faible taux de sites inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO malgré sa diversité et sa richesse culturelle - méritent d'être mis en exergue. En effet la Gambie et le Sénégal deux pays frontaliers, formant jadis une entité commune avant la balkanisation du continent durant la période coloniale, ont réussi à inscrire ensemble en 2005 les mégalithes⁶⁰³ situés dans une région à cheval entre les deux pays, sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO.

⁶⁰¹ MELE P., « Conflits patrimoniaux et régulations urbaines », in, *Acteurs et sociétés locales : quelles dynamiques relationnelles ?* N° 23, septembre 2005, pp. 51 – 57.

http://hal.archivesouvertes.fr/docs/00/04/39/51/PDF/Mele_2005_Conflits_patrimoniaux.pdf.

⁶⁰² MELE P., « Construire l'équilibre habitat/activités dans le Vieux Tours », Université européenne d'été : *Habiter le patrimoine : sens, vécu, imaginaire, Saumur* .13-16 octobre 2003. Actes publiés *CDROM*, sous la direction de Maria Gravari-Barbas.

⁶⁰³ Pour plus de détails sur la liste et l'inscription voir : <http://whc.unesco.org/fr/list/1226/>.

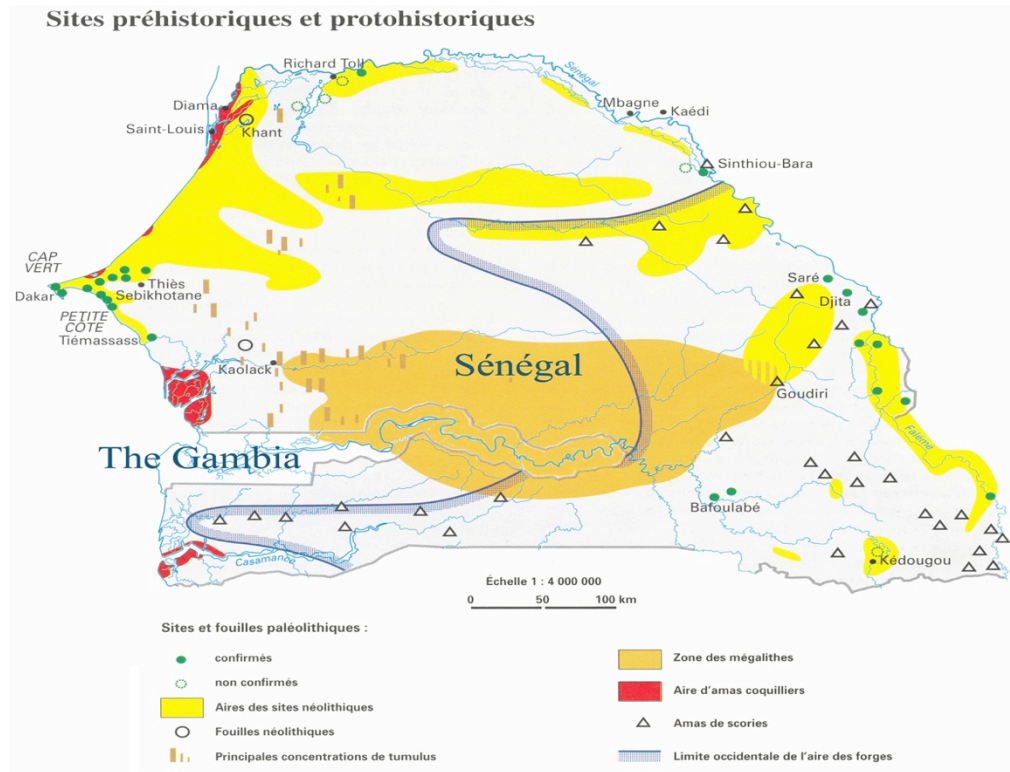


Figure 66 : en couleur orange, l'aire mégalithique de la Ségambie, à cheval entre la Gambie et le Sénégal.
(Sources Direction du Patrimoine Sénégal)

Un autre exemple qui mérite d'être souligné toujours la même sous-région, c'est l'inscription du pays Bassari sur la liste Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012. Derrière la dénomination de Pays Bassari, se cache divers paysages formés par des communautés diverses : Bassari, Bedik, Peul, etc., qui se caractérisent tant par leur originalité : construction des cases, types d'habitat dans des zones répulsives pour les deux premiers : sur des collines en hauteurs, dans des grottes naturelles, que leur passé conflictuel commun. Fuyant les exactions des redoutables cavaliers Peul au XII^{ème} – XIV^{ème} siècles, les Bassari et les Bedik étaient obligés de se réfugier dans les hauteurs des collines où ils s'abritaient soit dans des grottes soit dans des hameaux défensifs ce qui ne leur empêchait pas d'avoir leurs propres habitations au bas des collines ; ainsi en cas d'attaques, ces derniers allaient se réfugier en hauteur, zone inaccessible à la cavalerie peul.



Figure 67 : vues de cases Peul. (Sources A. Kantoussan)



Figure 68 : grotte/ site culturel en "Pays Bassari". (Sources A. Kantoussan)

Hormis toutes les connotations sociales ou politiques, le patrimoine présente deux valeurs sûres : économique et culturelle qui font qu'aujourd'hui, il est pratiquement devenu un souci majeur pour tous les gestionnaires de collectivités. Il faut dire que l'État du Sénégal a parfaitement pris conscience de toutes ces retombées économiques qu'il pourrait tirer parti en prenant en compte les questions patrimoniales notamment dans le cadre de l'aménagement de son territoire. Aujourd'hui la ville de Paris par exemple bénéficie de plus 8 milliards d'euros de retombées chaque année grâce à son patrimoine visité par des millions de touristes.

Si le terme développement était impérativement associé aux notions d'industrie, « ou de services directement productives ou encore au financement des secteurs sociaux et du capital humain à travers l'éducation et la santé⁶⁰⁴ », il faut désormais à partir des années 2000 notamment après le sommet mondial « du Millénaire » des Nations Unies pour la réduction de la pauvreté, penser à la notion de patrimoine dès qu'on parle de développement. De plus en plus le couple patrimoine et développement durable est à la mode depuis pratiquement une décennie, cette approche, pour mobilisatrice qu'elle soit, trouve toute sa place et sa signification dans le continent africain. En guise d'avant-propos du *Guide à l'intention des collectivités locales africaines : Patrimoine culturel et développement local*⁶⁰⁵, Nouréini Tidjani-Serpos, ancien Sous-directeur général adjoint de l'UNESCO pour l'Afrique écrit que : « les territoires africains, urbains ou ruraux, constituent un des noyaux de l'identité culturelle africaine à travers les échanges sociaux, spirituels, culturels, et économiques qui s'y sont déroulés au fil du temps, et qui ont donné naissance à des créations uniques au monde qui s'expriment à travers leurs patrimoines immatériels et matériels. La valorisation de ces richesses culturelles et patrimoniales, à l'intérieur des communes qui représentent de nouveaux espaces de cohérence, renforcerait la dimension culturelle de celles-ci, et apportera sans aucun doute, une amélioration aux

⁶⁰⁴ JACQUET P., « Patrimoine et développement », article pour le *Monde de l'Économie*, édition du 21/3/2006.

⁶⁰⁵ Ce guide est le fruit d'un partenariat entre l'UNESCO, le Sénat Français et le Partenariat pour le développement municipal africain (PDM), ce partenariat est à la base d'une convention signée en fin mai 2005 dont l'objectif est d'« identifier et mobiliser leurs compétences respectives pour conseiller les responsables politiques et techniques de collectivités africaines concernées et mettre en place des actions communes : journées de formation, séminaires, outils pédagogiques ».

conditions de vie des populations africaines ». Nous sommes aussitôt tenté de donner l'exemple de Dakar, cette ville multiséculaire où figurent plusieurs traces de son passé : des villages des occupants Lebou : Bargny, Yoff, Rufisque, Yarakh, côtoyant les vestiges de l'époque coloniale : anciennes maisons, mêmes des captiveries, témoins de la période de la traite des esclaves et du commerce triangulaire pour le cas de Gorée, à proximité des immeubles modernes et récents. S'il est avéré que cette diversité patrimoniale, peut être une arme efficace pour lutter contre la pauvreté qui frappe les populations locales, il faut dire qu'au même moment ce patrimoine est menacé de disparition face à l'urbanisation galopante, à la pression foncière dans les grandes villes africaines. Prenant en exemple la coopération française, Pierre Jacquet, montre le lien étroit qui pourrait exister entre le développement et la préservation du capital culturel et naturel des pays pauvres, d'autant plus que : « l'activité touristique qu'elle est susceptible de générer apporte des devises, induit des activités et des emplois notamment dans la construction, la maintenance, les services et l'artisanat local, et apparaît comme un vecteur d'image⁶⁰⁶ ». Face aux multiples urgences dont le continent africain doit faire face : famine, maladies, pauvreté, les questions relatives à l'identification, au classement, la préservation du patrimoine, sont pratiquement un luxe, et pourtant ce ne sont pas des exemples de réussite de sauvegarde de patrimoine et corrélativement d'émergence d'activités économiques qui génèrent non seulement des revenus mais aussi améliorent les modes de vie des populations locales. Dans son article « Développement et patrimoine », Pierre Jacquet livre quelques exemples de préservation et de sauvegarde de patrimoine qui ont réussi, ainsi au Laos par exemple, la ville de Luang Prabang, une ancienne capitale royale a vu son nombre de visiteurs décuplé entre 1996, date de son inscription sur la liste du patrimoine de l'UNESCO, bien sûr après réhabilitation en 2005, cependant les effets bénéfiques ne se limite pas seulement aux retombées économiques souligne Pierre. Jacquet qui note que : « mais cette réhabilitation n'a pas simplement consisté à rendre les temples dignes de visite. Elle a surtout permis d'associer les populations locales qui s'approprient dorénavant cet effort et d'accroître son

⁶⁰⁶ JACQUET P., *Op. Cit.*, 2006, p. 1.

niveau de vie en lui donnant accès aux services essentiels, comme l'électrification et l'assainissement des eaux usées ». Au Kenya, grâce à la réhabilitation du parc naturel de Meru, les populations ont non seulement retrouvé une sécurité totale avec la mise en place d'actions concrètes de lutte contre le braconnage, mais elles se sont appropriés les sites et ont facilité le développement d'activités touristiques. C'est dire qu'au-delà des retombées qui évidemment sont très importantes pour les populations locales, la préservation et la sauvegarde du patrimoine permettant de mettre en place tout un ensemble d'éléments susceptibles d'accompagner le développement. Au Sénégal, depuis quelques années, la formation d'éco-guides issus de la population locale, la construction d'éco-musées, au Delta du Saloum, par exemple est devenue monnaie courante. Déjà en 2007, dans le cadre de notre premier travail de terrain mais aussi de maîtrise⁶⁰⁷, nous avons fait des suggestions de circuits éco-touristiques, dans le secteur de Joal-Fadiouth, avec un patrimoine très riche de par sa nature : végétation de palétuviers, mangrove que jalonnent les bolongs (petits marigots), et de sa part sa culture, son histoire : présence de milliers amas coquilliers anthropiques qui sont pourtant mal connus des populations sénégalaises.

⁶⁰⁷ KANTOUSSAN A., *Introduction à l'étude des amas coquilliers de la Petite-Côte : le cas de Joal Fadiouth*, Mémoire de maîtrise, Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, janvier 2007, 123 p.



Figure 69 : vue de loin du Cimetière de Fadiouth, situé sur un amas coquilliers anthropiques. (Sources Aimé Kantoussan 2007)

Il est certes évident que les institutions qu'elles soient locales, administratives ou internationales jouent un rôle important dans les processus de patrimonialisation, de conservation et de mise en valeur du patrimoine, cependant une meilleure politique patrimoniale doit nécessairement accordée une plus grande place aux populations locales. Si celles-ci s'approprient le patrimoine, se sentent impliquées dans les différents processus, elles auront plus tendance à le protéger à bien y tenir compte. Selon Pierre Jacquet, « la préservation et la valorisation du patrimoine culturel relève d'un enjeu d'action collective. Là où chacun ne pensait qu'à son pas de porte, l'aménagement urbain autour d'un patrimoine valorisable amène, par exemple, à penser la rue, le quartier et la ville comme des espaces communs. Or c'est toujours cette action collective, dont l'objet peut varier, qui

est au cœur du processus de développement : elle repose sur la pédagogie et l'apprentissage sur la nécessité que chacun apporte sa propre contribution et sur l'intérêt qu'il y trouvera et implique la prise en compte des effets externes, des enjeux des biens publics locaux et de la mise en place d'institutions adéquates. C'est en servant d'abord les intérêts des populations locales qu'une opération de réhabilitation du patrimoine pourra nourrir le développement⁶⁰⁸ »

Au lendemain des indépendances, face à l'explosion urbaine dans la majeure partie des villes africaines notamment des villes portuaires à l'image de Douala, Dakar, Abidjan, a connu une urbanisation chaotique, non maîtrisée par les pouvoirs publics, avec des quartiers spontanés qui viennent le plus souvent ceinturés le centre-ville, source de toutes les attractions. Il faut dire que face cette forte pression urbaine, les pouvoirs publics étaient toujours à la recherche de solutions provisoires, sans réellement essayer de trouver des solutions durables ni prendre en compte les questions culturelles, patrimoniales : création de musée, recensement et protection de sites patrimoniaux, etc. Cependant, petit à petit de cet urbanisme d'urgence, beaucoup d'États africains sont passés à un urbanisme prospectif, Karima Benazzouz. Boukhalfa et Mohammed. Dahli diront que : « la tendance actuelle est alors illustrée par la recherche qualitative qui inscrit la ville dans la durabilité⁶⁰⁹ ». Ils vont désormais élaborer des Plans Directeur d'Urbanisme (PDU) qui vont s'inscrire dans la durée, et tenir compte par la même occasion des aspects environnementaux, patrimoniaux etc. Pour la ville de Dakar, un PDU : « Dakar Horizon 2025 » a été élaboré, il a pour objectif de désengorger la capitale, d'améliorer la mobilité et par la même occasion de créer une nouvelle plateforme économique.

⁶⁰⁸ Jacquet P., *Op. Cit.*, 2006, p. 2.

⁶⁰⁹ BOUKHALFA K. B., et DAHLI M., « Les enjeux de la patrimonialisation : entre discours et réalités », « Le patrimoine bâti et naturel au regard de la question du développement durable et du lien social : Ressources, pratiques, représentations »

Colloque international et pluridisciplinaire, Université de Rouen les 17 et 18 mars 2011, 16 p.

http://www.ummo.dz/IMG/pdf/Article_de_Rouen.pdf



Figure 70 : points figurants dans le PDU Dakar horizon 2025. (Sources APIX sa).

Tous ces projets soutiennent la démarche globale de l'État du Sénégal : la Stratégie de la Croissance Accélérée (SCA) enclenchée dans les années 2000, qui s'inscrit bien sûr dans un contexte de développement durable. Celui-ci, selon Karima Benazzouz Boukhalfa et Dahli Mohammed: « implique une attitude de conservation par la promotion d'un développement respectueux de l'environnement, qui évite la destruction des ressources à long terme dans un souci de transmission aux générations futures⁶¹⁰ », dans la mesure où le patrimoine n'est pas un élément renouvelable. Il doit faire l'objet de toutes les attentions afin de pouvoir non seulement espérer le transmettre intact aux générations futures mais aussi de le mettre en valeur.

⁶¹⁰ BOUKHALFA K. B. et DAHLI M., *Op. Cit.*, 2011, p. 4.

5-1-b : le patrimoine face à l'aménagement du territoire au Sénégal : plusieurs exemples passés de destruction du patrimoine.

Sur le plan juridique, les textes qui régissent le patrimoine au Sénégal sont anciens, et datent de la période coloniale. En effet, puisque pour certaines lois et parfois des textes juridiques qui étaient en vigueur dans les métropoles, les mêmes dispositions étaient applicables dans les colonies. Le patrimoine rentrait dans cette catégorie, ce qui fait qu'au Sénégal, c'est la loi du 31 décembre 1913 sur le classement et à la protection des monuments historiques⁶¹¹, qui régissait le patrimoine. Ceci était d'ailleurs valable pour les autres colonies qui étaient sous la coupole de la France. Si le dispositif juridique de protection des sites et monuments existe depuis, il faut que dire que les moyens ainsi que les urgences : nécessités de construire des routes par exemple, de l'époque ne militaient pas en faveur de la protection des sites. Face aux maigres ressources financières que la métropole mettait à la disposition des administrations coloniales, celles-ci étaient obligées de se rabattre sur les matériaux locaux sachant que la distance avec la métropole ne facilitait non plus leur acheminement. Les amas coquilliers anthropiques sont au Sénégal les sites qui ont payé le plus lourd tribut dans la construction des routes, des pistes et même des habitations.

En effet la façade atlantique du Sénégal est jalonnée de buttes coquillières anthropiques, ces vestiges qui résultent de l'exploitation massive de ressources halieutiques, principalement d'*Arca senilis*, de *Gryphea gasar* et de *Tympanotus radula*, sont parfois utilisées comme espaces funéraires. L'exhumation d'un important matériel archéologique - lances, perles, poteries -, des ossements humains, dans les amas coquilliers de la presqu'île du Cap-Vert, de la basse vallée du fleuve Sénégal et du delta du Saloum, a permis d'établir une chronologie des sites tels que Faboura - les datations obtenues oscillent entre 10 et 635 après J.C⁶¹².-, Dioron Boumak - la totalité de la partie émergée de l'amas de Dioron Boumak est d'âge protohistorique IVe au IXe siècle de notre ère et elle s'est édifiée en moins de 600 ans -. Tandis que la majorité des sites de la presqu'île du Cap-Vert : Médina, Bel air, Hann, Ouakam

⁶¹¹ Voir le lien suivant pour plus de détails sur la Loi du 31 décembre 1913 : <http://www.ile-de-france.drjcs.gouv.fr/IMG/pdf/l-311213.pdf>

⁶¹² DESCAMPS C., THILMANS G., THOMMERET J., « Données sur l'édification de l'amas coquillier de Dioron-Boumak (SN) » *Bull. liaison A.S.E.Qua*, n°41, 1974, pp. 67-41.

et Almadies datent du Néolithique⁶¹³. L'exploitation de ces vestiges en tant que carrière est diverse, et daterait de la période coloniale. Sur la Petite-Côte du Sénégal, où les amas coquilliers sont particulièrement nombreux, il se trouve que les matériaux de construction sont très rares, avant l'arrivée des administrateurs coloniaux, les populations construisaient des maisons en paille. D'après Sara Cissé (communication orale : 22-6-2006 à Fadiouth), roi de la mer du village de Fadiouth, c'est un missionnaire catholique qui imposa la construction des maisons en dur à Fadiouth d'autant plus que les incendies ravageaient souvent le village. Il leur apprit comment fabriquer des briques et de la chaux avec des coquillages. Les briques sont à base de sable et de coquillages calcinés, tirés des amas coquilliers (seules les valves des arches sont prises en compte), elles sont très résistantes.

Déjà, vers les années 1880, le Dr A. Corre⁶¹⁴ décrivait la fabrication de la chaux à Fadiouth : « les coquilles, mises de côté après les repas ou enlevées sur les anciens tombeaux, qu'elles recouvrent, sont vendues aux traitants, pour faire de la chaux. A Fadiouth, on fabrique celle-ci de manière suivante. Sur la plage et loin de toute habitation, on dispose du menu de bois en rangées circulaires, concentriques, d'une épaisseur d'un demi mètre environ et d'une hauteur d'un mètre : dans leurs intervalles, de largeur égale à l'épaisseur, des couches de combustibles, on jette des coquilles, qu'on prend garde de ne point trop tasser ; on recouvre le tout d'une couche horizontale de branchages, puis d'une couche de coquilles, elle-même surmontée d'une dernière couche de bois. Comme les diverses rangées de bois sont reliées entre elles, de distance en distance, par des traversées de branchages, le feu, mis en plusieurs endroits de la rangée extérieure se communique facilement à celles de l'intérieur. On active la combustion en remuant de temps en temps le tas avec de longues perches, puis ; quand les coquilles calcinées et les cendres du bois sont refroidies, on les piétine sur la masse et la remue vivement, pour obtenir une matière suffisamment pulvérulente et homogène ». Ainsi, à l'aide de pirogues, les populations allaient chercher des coquillages dans la mangrove - c'est d'ailleurs les amas coquilliers en bordure des bolongs qui sont les plus exploités -, une partie

⁶¹³ DESCAMPS C. 1972, *Contribution à la préhistoire de l'Ouest sénégalais*. Thèse pour le Doctorat de troisième cycle d'Archéologie préhistorique, Université Paris I Sorbonne 1972.

⁶¹⁴ CORRE Dr. A. 1883 : «Les sérères de Joal et de Portudal », *Revue d'Ethnographie*, t. 2 Paris, Leroux, 1883 p. 1-20.

rentrait dans la construction des habitations sur place, une partie servait pour remblayer et gagner de la place sur la lagune dans l'île de Fadiouth, une autre partie était vendue dans les autres villes : Kaolack, Gorée.



Figure 71: maison sur de Fadiouth. (Sources A. Kantoussan)

C'est la construction des pistes et routes durant la période coloniale qui a le plus affecté les amas coquilliers et occasionné la disparition totale de plusieurs d'entre eux. L'exploitation en des carrières des amas coquilliers pour la construction de pistes ou de routes concerne essentiellement deux aires géographiques du Sénégal le nord dans la région de Saint-Louis et le centre vers le Sine Saloum. Les amas coquilliers par contre de la région de la presqu'île du Cap-Vert ont disparu sous l'effet de l'urbanisation accélérée mais aussi d'une exploitation anarchique.

Déjà à Fadiouth, l'exiguïté de l'île et l'accroissement de la population, font que les habitants ont souvent recours à la technique de la poldérisation pour accroître leurs concessions et gagner de la place sur la lagune. Ainsi, les populations se rendent sur l'île de Tine Dine avec des pirogues pour chercher des valves d'arches. Les exploitants nous ont confié qu'il n'est pas rare qu'ils trouvent des tessons de céramiques, des ossements, des pointes de flèches ; mais à chaque fois qu'ils exhumaient des objets ou des ossements, ils

creusait des trous pour les enterrer. Par ailleurs, l'île de Fadiouth, complètement enclavée de Joal, est reliée par un pont en bois de 800 mètres, pont que les véhicules lourds ne peuvent pas emprunter. Pour ravitailler l'île en produits de consommation, en matériaux de construction, la mairie avait décidé de construire une piste de 1,5 km, allant du cimetière à la route Joal–Palmarin, - sachant que la distance entre le cimetière et le village n'est pas loin ils sont reliés par un pont en bois d'à peine 200 m, ce sont les jeunes du village qui se chargent après d'acheminer les produits à l'aide de véhicule à traction animale. Il a fallu pour construire cette piste, démanteler l'amas coquilliers de *Ngui Sola*, dont les coquillages ont servi de pour remblaiement.



Figure 72 : vue image exploité pour la construction de la piste Joal-Palmerin. (Sources A. Kantoussan)

De nos jours, comme la photo ci-dessous le montre, l'amas a complètement disparu, seuls quelques modestes monticules qui ne dépassent pas 1 m subsistent par endroit. La construction de la route de Ndangane et celle de la piste de Djifère a entraîné le démantèlement de plusieurs total de plusieurs amas coquillier dont celui de Faboura, c'est d'ailleurs ce qui a conduit Cyr Descamps, Guy Thilmans, et *al.*, de procéder à plusieurs

fouilles de sauvetages dans les années 1970 sur cet amas⁶¹⁵. Selon ces auteurs, les amas de Faboura et de Dioron Boumak sont sensiblement contemporains (premier millénaire après J.C), l'important mobilier, et autre échantillon, sont aujourd'hui conservés à l'IFAN Cheikh Anta Diop.

Dans la partie nord du pays, c'est l'article de Jean Joire⁶¹⁶ qui résume parfaitement la situation : « c'est sans doute depuis que les européens ont établi sur la côte des établissements permanents que les coquillages sont employés pour faire de la chaux. Cette industrie continua d'être pratiquée jusqu'à notre époque par les familles mulâtres de Saint-Louis, mais la concurrence des produits d'importation, surtout du ciment, l'avait fait péricliter. Les circonstances actuelles (1941) lui ont donné une nouvelle impulsion dont l'administration des Travaux Publics a pris l'initiative. Elle a fait construire au km 14 de la route de Dakar des fours en briques qui fonctionnent à plein rendement. L'ancienne industrie employait des procédés plus rudimentaires que les indigènes savaient mettre en pratique. Ces procédés ne paraissaient pas s'être modifiés au cours des siècles ».

En effet, l'utilisation des coquilles d'arches pour fabriquer de la chaux est une pratique ancienne chez les populations autochtones comme le décrivent plusieurs textes anciens. Déjà La Courbe⁶¹⁷ notait dans les années 1680 parlant de l'embouchure du fleuve Sénégal que : « c'est dans ce marigot où l'on va prendre du sel dans les salines naturelles qui sont proches du village de Bieurt. C'est aussi à cet endroit où l'on va ramasser des écailles d'huitres propres à faire de la chaux ; elles sont au bord de l'eau, par gros monceaux que les nègres font, après en avoir tiré les huîtres, l'on pêche aussi des vivantes du fond de l'eau qui sont très belles et fort grasses, mais elles ne sont pas assez salées ». Quelques années plus tard, en 1728, dans sa « *Nouvelle relation de l'Afrique Occidentale* », le Père JeanBoillat explique qu'« outre le sel que ce marigot produit, il est encore une

⁶¹⁵ DESCAMPS C., THILMANS G. et THOMMERET Y. et. HAUPTMANN E. F., « Données sur l'âge et la vitesse d'édification de l'amas coquillier de Faboura (Sénégal) », *A.S.E.QUA, Bull. liaison*, Sénégal, n°51, 1977, pp. 23-32.

⁶¹⁶ JOIRE J., « Amas coquilliers du littoral sénégalais dans la banlieue de Saint-Louis », *Bull. Inst. Fr. Af. Noire, Sénégal*, T.IX, 1947, pp. 170 – 340.

⁶¹⁷ CULTRU P., *Premier voyage du sieur de La Courbe fait à la Coste d'Afrique en 1685*, Paris, Librairies de la Société de l'Histoire des Colonies françaises, 1913, 319 p.

source intarissable d'écailles d'huitres. Les nègres de ces quartiers en pêchent des quantités prodigieuses ; ils les ouvrent sur le lieu pour en tirer la chair et font des monceaux des écailles. On se sert de ces écailles pour faire de la chaux. Elle est très bonne, extrêmement tenace ; elle se sèche aisément, et avec quelque sorte d'eau qu'on la mette en œuvre, elle fait corps et une très bonne maçonnerie ». C'est dire que la transformation des coquilles d'arches pour la construction d'habitations est une pratique ancienne, cependant son utilisation va s'intensifier avec l'installation de l'administration coloniale. L'absence de matériaux durs, favorables à la construction de voies de communication n'a fait que précipiter le service des Travaux Publics à utiliser les amas coquilliers notamment dans une situation de déficits budgétaires, où les infrastructures routières n'étaient pas de surcroît une priorité. Ainsi, selon Jean Joire, dont la préoccupation scientifique était autre : « tout le monde connaît au Sénégal les coquilles d'Arca Senilis. On les appelle communément les coquillages. Les indigènes les désignent sous le nom de khor ou khory ou encore de pane. Ce sont elles qui servent à l'empierrement des routes et au ballast du chemin de fer. Tout nouvel arrivant à Saint-Louis ne peut manquer de remarquer cette utilisation originale. L'absence complète de pierre a contraint le service des Travaux Publics à recourir à ce matériau inattendu. Cet emploi ne se limite d'ailleurs pas aux voies de communication. Les coquilles servent encore, mêlées de ciment, à la fabrication de parpaings. Enfin, elles sont cuites dans des fours pour obtenir de la chaux⁶¹⁸ ». Vraisemblablement, c'est à la même période que les débats sur l'origine anthropique ou naturelle des amas coquilliers surgissent, ceci s'explique par le fait que les premiers à s'intéresser au patrimoine archéologique de façon générale au Sénégal n'étaient pas des archéologues ni des spécialistes du patrimoine mais des fonctionnaires de l'administration coloniale. Il s'agissait le plus souvent de découvertes fortuites, de ramassages de surfaces et pas de fouilles systématiques. L'existence de dispositifs juridique protégeant le patrimoine n'a pas empêché de démanteler des amas coquilliers qui pourtant contiennent des pans entiers de l'histoire des sociétés qui les ont érigé, dans certains cas, les différentes études : études des

⁶¹⁸ JOIRE J., Op. Cit. 1947, p. 170.

sépultures, des céramiques et autres rites, montrent que les populations qui sont à l'origine des amas coquilliers n'ont rien à avoir avec les populations autochtones actuelles. C'est par exemple le cas dans certains villages Séreer où il semblerait que ce sont les mandingues qui sont à l'origine des buttes coquillières. Certaines d'entre elles très imposantes de par leur taille, - l'amas de Dioron BOUMAK mesure près de 400 m, orienté nord-sud, sur une hauteur de 12 m - portent des sépultures, ainsi sur les 218 amas répertoriés, les 28 portent au total 903 tumulus funéraires avec des sépultures, qui sont accompagnée d'un mobilier riche.





Figure 73 : découvertes archéologiques lors de travaux d'aménagements routiers. (Sources IFAN & INRAP)

Les premières dispositions judiciaires de protection du patrimoine posaient problème, d'autant plus « la loi protège les monuments, sites, stations ou gisements qui présentent un intérêt historique, artistique légendaire ou pittoresque⁶¹⁹ », ainsi, faute d'inventaire complet, les sites étaient toujours sous la menace des prédateurs et les amas coquilliers dont l'origine était méconnue ne faisaient l'objet d'aucune protection juridique. De plus, ces mêmes dispositions juridiques sur patrimoine étaient plus orientées vers la protection du patrimoine architectural qu'à la protection des autres types de patrimoine culturel. Durant les premières phases d'aménagement du territoire Sénégalais : construction des premières voies de communications modernes chemins de fer, routes, port, gares etc., il n'existait aucun travail d'inventaire de sites et de vestiges archéologiques par exemple - tel que Victor Martin et Charles Becker le feront plus tard - qui aurait permis aux aménagistes de tenir compte de ceux-ci durant différents travaux. Et d'ailleurs même si c'était le cas, les aménageurs, le plus souvent les entreprises de constructions ne disposaient pas sur place de spécialistes, de techniciens capables de procéder à des interventions, à des actions de sauvetages et de

⁶¹⁹ LAME M. N., « Des sites archéologiques menacés par les grands travaux hydrauliques au Sénégal, le cas des tumulus », In, André Bazzana, Hamady Bocoum (Éditeurs scientifiques), *Du Nord au Sud du Sahara cinquante ans d'archéologie française*, Paris, Éditions Sèpia, 2004, 446 p.

préservation concrètes. Si ce n'est que des contextes socio-politiques et géographiques différents, nous avons là une sensation de déjà vu, d'autant plus que les grands travaux d'aménagements, de constructions des voies ferrées en occident n'ont fait l'objet d'aucun processus de patrimonialisation préalable, d'où la destruction de milliers de sites archéologiques.

Cependant, au Sénégal le dispositif juridique va s'enrichir avec d'abord le décret du 25 janvier 1937 qui porte sur la protection des monuments naturels et des sites à caractère historique, légendaire ou pittoresque, des colonies, ainsi que des autres territoires qui sont sous la tutelle du Ministère des colonies. Une Commission des Monuments historiques et des Arts indigènes, est érigée à cet effet avec un représentant dans chaque colonie. Parallèlement, les découvertes archéologiques fortuites se poursuivent à travers le pays. Ensuite : « en 1956, le législateur intervint de nouveau par la loi 56-1106 du 3 novembre qui avait pour objet, dans les territoires d'outre-mer, la protection des monuments naturels et des monuments à caractère historique, scientifique, artistique ou pittoresque, le classement des objets historiques, scientifiques ou ethnographiques et la réglementation des fouilles. Cette loi était restée en vigueur onze ans après l'indépendance et ne fut modifiée que par la loi 71-12 du 25 janvier 1971⁶²⁰ ». Si les textes juridiques étaient bien présents avec d'ailleurs un caractère répressif, il n'y avait par contre aucun organe de contrôle sur terrain, ce qui pose le problème d'applicabilité de ces textes. Ainsi toutes les découvertes archéologiques réalisées durant cette période et les objets sont allés enrichir les collections privées sans au préalable être déclarés aux autorités administratives.

La fin des années 1960 constitue un tournant dans la politique et les pratiques dans le domaine du patrimoine culturel - non pas parce que la colonisation est finie, car il faut à ce propos souligner que le dispositif juridique régissant le patrimoine à partir des années 1970 s'est beaucoup inspiré des textes précédents, notamment ceux de 1956 - avec de plus en plus une connaissance plus complète des différents sites mais aussi des travaux archéologiques systématiques et un rôle primordial de l'archéologie dans le patrimoine

⁶²⁰ *Ibid.*

national. Désormais, ceux-ci sont réalisés non pas cette fois-ci par de simples amateurs, des passionnés mais par des techniciens, des spécialistes qui sont sous la coupole d'institutions de recherche tel que l'Institut Français d'Afrique Noire qui deviendra l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN) de Dakar. Le caractère essentiel d'un inventaire est bien dégagé dans le *Guide à l'intention des collectivités locales africaines : Patrimoine culturel et développement local*, qui explique qu'« identifier, inventorier son patrimoine, pour avoir une image générale des richesses patrimoniales dans une ville ou sur un territoire, est la première démarche à entreprendre, et une étape fondamentale. La tâche essentielle d'un inventaire est de constituer, sur un territoire considéré, un ensemble documentaire accessible à tous, tant pour la sensibilisation et la formation du public, que pour aider les responsables à gérer et à développer le territoire sur le plan culturel, économique et social. Le travail d'inventaire s'applique à l'ensemble du patrimoine le plus important, qu'il soit immobilier, mobilier ou immatériel⁶²¹ ». Aujourd'hui, pour relever le défi de patrimonialisation qui l'attend, mais aussi d'inscrire le maximum de sites sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO au même titre que les autres continents - il faut préciser qu'inscrire un site sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO entraîne des retombées mais aussi des avantages car pouvant bénéficier des réseaux et du soutien de cet organisme mondial - l'Afrique doit nécessairement faire un inventaire complet de ces différents patrimoines. Cependant, un inventaire ne peut être exhaustif, « il est illusoire de penser qu'un inventaire exhaustif est possible et qu'il doit être une condition sine qua non avant le lancement d'actions en faveur du patrimoine⁶²² ». De plus l'inventaire implique forcément des choix à faire, à ce propos, G. Di Méo va plus loin en soulignant que : « pour qu'il ait patrimoine, il faut donc des processus (sociaux au sens complet du terme) de patrimonialisation, soit des modalités bien précises de transformation d'un objet, d'une idée, d'une valeur en son double symbolique et distingué, raréfié, conservé frappé d'une

⁶²¹ *Guide à l'intention des collectivités locales africaines : Patrimoine culturel et développement local*, Paris, CRA Terre-ENSAG / Convention France-UNESCO, 2006, 119 p.

⁶²² *Ibid.*

certaine intemporalité (même s'il est daté, paradoxe ?) soigneusement sélectionné⁶²³ ». C'est dire que le patrimoine ainsi que les processus de patrimonialisation ne sont pas neutres, mais comme le suggère Bocoum H., il faut savoir préserver de la culture qui n'est pas statique bien sûr, ce qu'elle a de plus essentielle, son âme.

Au Sénégal, c'est au cours des années 1970 que les premiers travaux d'inventaires systématiques débutèrent, dans un article préliminaire - ils publieront ensuite plusieurs articles qui présenteront leurs différents travaux -, Victor Martin et Charles Becker mentionnent que : « d'innombrables vestiges de peuplement anciens se rencontrent sur le territoire de la Sénégalie : pierres levées, tumulus de types divers, emplacements de villages, tas de scories amas de coquillages⁶²⁴ ». Ils dresseront par la même occasion une carte qui identifie les cinq aires géographiques selon les sites et les vestiges qu'ils abritent. Ainsi, nous avons au centre du pays, entre les fleuves Saloum et Gambie la zone des mégalithes, un peu plus au nord-ouest, et à l'ouest, nous avons la zone des tumulus, dans la région du fleuve Sénégal, sur tout le long du fleuve, nous avons la zone des vestiges de village, ensuite la zone des amas coquilliers dans les estuaires du Sénégal, du Saloum, de la Gambie et de la Casamance, enfin la zone des forges « qui s'égrènent le long des marigots du nord – est et des rivières du sud, partout où se rencontrent la cuirasse ferrugineuse, l'eau et du combustible⁶²⁵ ».

Les efforts concomitants à la fois des chercheurs et de l'administration vont permettre de mettre en place déjà dans les années 1970 une politique patrimoniale, notamment dans le domaine archéologique plus adéquate quant à la prise en compte des différentes questions liées à la protection et à la sauvegarde du patrimoine. Cependant les moyens d'accompagnement sur le terrain restent très lacunaires et tout comme les moyens mis en œuvre pour l'inventaire des sites et vestiges qui demeurent insuffisants, pris dans le contexte géographique local, le Sénégal semble en avance sur les autres pays dans le domaine du patrimoine ce qui traduit mal la réalité du terrain, ainsi sur le site de

⁶²³ DI MEO G., « Processus de patrimonialisation et construction des territoires »

⁶²⁴ MARTIN V. et BECKER C., *Vestiges protohistoriques et occupation humaine au Sénégal*, 1978, fasc. 18 p.

⁶²⁵ *Ibid.*, p. 2.

l'UNESCO nous pouvons lire les phrases suivantes : « bien que des travaux de recherche aient permis la reconnaissance de milliers de sites, la liste du patrimoine culturel sénégalais ne compte que 255 sites. C'est peu, d'autant plus que des milliers de sites sont menacés et 80 % des sites classés se situent dans les régions de Dakar, Thiès et Saint Louis⁶²⁶ »

⁶²⁶ <http://whc.unesco.org/fr/280/?id=462&>.

Sites préhistoriques et protohistoriques

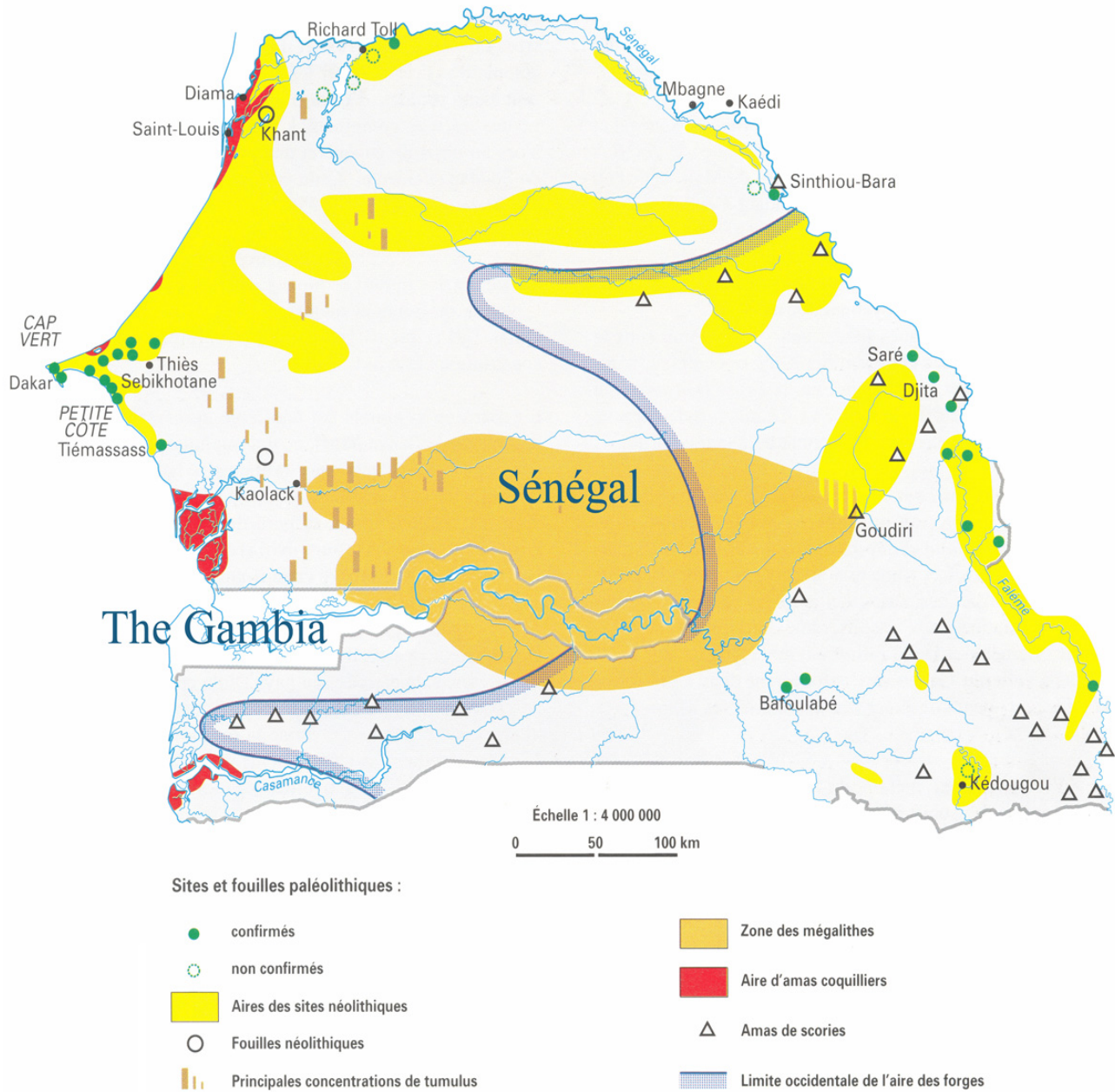


Figure 74 : sites archéologiques au Sénégal. (Sources V. Martin & Ch. Becker)

C'est pour cette raison que : « le Président de la République du Sénégal a engagé, par le Décret 2001-1065 du 20 décembre 2001, le ministère de la Culture (notamment la Direction du Patrimoine Culturel) à réaliser en cinq ans un inventaire des sites et

monuments historiques du Sénégal. Depuis son accès à la souveraineté internationale, le Sénégal a initié la loi 71-12 du 25 janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques et des sites archéologiques, ainsi que son décret d'application en 1973⁶²⁷ ».

Si le premier article de la loi n° 71-12 du 25 janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques et celui des fouilles et découvertes stipule que : « Sont classés monuments historiques les biens meubles ou immeubles publics ou privés, y compris les monuments naturels et les sites ainsi que les stations ou gisements anciens dont la préservation ou la conservation présente un intérêt historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Les monuments historiques sont inscrits sur une liste établie, tenue à jour et publiée au *Journal officiel* par l'autorité administrative compétente.

L'inscription sur cette liste est notifiée aux propriétaires ainsi qu'aux détenteurs ou occupants. Elle entraîne, pour eux, l'obligation de donner à l'autorité administrative compétente un préavis de deux mois avant de procéder à la modification des lieux ou objets et d'entreprendre d'autres travaux que ceux d'entretien normal et d'exploitation courants.

L'inscription permet, en outre, à l'autorité administrative de s'opposer aux travaux de morcellement et de dépeçage des monuments inscrits ainsi qu'à l'exportation des objets mobiliers inscrits dans les conditions prévues aux articles 6 et 10.

L'inscription devient caduque, si elle n'est suivie, dans les 6 mois de sa notification, d'une proposition de classement⁶²⁸ ». Ce sont les articles 20 et 21 de cette loi qui règle en partie la question des découvertes fortuites dans le cadre de travaux d'aménagement, il s'agit là d'une des premières mentions et réglementations d'archéologie préventive même si elle n'a pas fait l'objet de mention au Sénégal. L'article 20 stipule que : « lorsque, par suite de travaux ou d'un fait quelconque, des monuments, des ruines, vestiges d'habitation ou des sépultures anciennes, des inscriptions ou généralement des objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art ou l'archéologie sont mis à jour, le découvreur de ces objets et

⁶²⁷ <http://whc.unesco.org/fr/280/?id=462&>.

⁶²⁸ Loi n° 71-12 du 25 janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques et celui des fouilles et découvertes. http://www.africanarchaeology.net/heritage_laws/senegal_loi1971.html.

le propriétaire de l'immeuble où ils ont été découverts sont tenus d'en faire la déclaration immédiate à l'autorité administrative compétente⁶²⁹ ». L'article 21 par contre va plus loin en faisant savoir qu'en cas de nécessité, « l'État peut revendiquer ces trouvailles moyennant une indemnité fixée à l'amiable ou à dire d'expert⁶³⁰ ».

Les premières découvertes archéologiques au Sénégal remontent au début des années 1900, avec les trouvailles de Georges Waterlot dans la presqu'île du Cap-Vert, R. Corbeil, Raymond Mauny et Jean Charbonnier⁶³¹ diront à ce propos que : « le premier préhistorien à prospecter la presqu'île semble avoir été M Waterlot qui, au cours d'un séjour à l'Imprimerie de Gorée, de janvier 1905 à mars 1907, étudia la région située à l'ouest d'une ligne Hann – Yof. Il signale également une grotte préhistorique à Thiès. Le résultat de ses recherches est consigné dans un 'Rapport' inédit, daté de 1909. Il a parcouru les gisements néolithiques de la Médina, Bel Air, Hann, Fort A et les 'innombrables Kjökkenmödings' dans la région ». Outre ces travaux de Waterlot, il faut mentionner ceux de Favarel, les découvertes des abbés Bardon et Bouysonnie. Ces premières découvertes ne font l'objet d'aucune publication, car il faut attendre les années 1940 - lesquelles années d'ailleurs où vont débiter les prospections méthodiques dans la presqu'île du Cap-Vert notamment - pour voir les premières publications avec d'abord l'article de Théodore Monod : « sur la découverte du paléolithique ancien à Dakar » ensuite l'article de P. Laforgue et R. Mauny : « Contribution à la préhistoire du Cap-Vert (Sénégal) ». Les premiers travaux semblent se focaliser sur la presqu'île du Cap-Vert et ses environs immédiats : Thiès, Rufisque etc. Ceci s'explique par le fait qu'ils sont l'apanage des fonctionnaires de l'administration coloniale, il faut attendre les années pratiquement les années 1950 pour que les travaux archéologiques s'effectuent dans les régions⁶³².

⁶²⁹ Loi n° 71 – 12 du 25 janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques et celui des fouilles et découvertes. http://www.africanarchaeology.net/heritage_laws/senegal_loi1971.html.

⁶³⁰ Extrait article 21, de la loi n° 71-12 du 25 janvier 1971.

⁶³¹ CORBEIL R., MAUNY R. et CHARBONNIER J., « Préhistoire de la presqu'île du Cap-Vert et de l'extrême ouest sénégalais », *Bulletin IFAN*, T. X, 1948, pp. 378-460.

⁶³² Voir plus de détails l'article de MAUNY R., « Contribution à la préhistoire et à la protohistoire de la région de Kédougou (Sénégal Oriental), *Bull. Soc. d'Anthropologie de Paris*, t. 5, série XI, 1963, pp. 113-122.

En rapport avec la construction de voies de communication, des routes, quelques découvertes archéologiques ont été signalées dans la presqu'île du Cap-Vert. Cependant nous ne disposons pas d'informations nous permettant d'affirmer s'il s'agissait de fouilles préventives ou pas. En effet le laboratoire de préhistoire–protohistoire de l'IFAN conserve une collection d'artéfacts, il s'agit principalement d'outils en silex, de poteries, de coquilles d'arches, les sites concernés datent selon le découvreur de ceux-ci, R. Guitat, du néolithique, il s'agit de buttes coquillières à arca, mais aussi de sites en surface, qui indiquent d'anciens emplacements.



Figure 75 : artefacts découverts dans les années 1960 au cours de travaux routiers à Dakar. (Sources A. Kantoussan)



Figure 76 : artefacts découverts dans les années 1960 au cours de travaux routiers à Dakar. (Sources A. Kantoussan)

Outre cette collection de Raymond. Guitat⁶³³, nous avons aussi consulté la collection 68-53 - qui ne porte aucune mention sur le nom de l'auteur ou la nature des sites - il s'agit d'outils en silex qui proviennent de l'autoroute à hauteur des HLM -. Malheureusement, ces découvertes n'ont fait l'objet d'aucune publication, et les artefacts n'ont jusqu'à présent été étudiés, s'agirait-il des premières fouilles préventives en rapport avec la construction de voies de communication au Sénégal ?

La première tentative de capitalisation des différentes recherches archéologiques et découvertes sur l'ensemble du territoire a été réalisée par Raymond Guitat⁶³⁴, même s'il n'y répertorie que les sites néolithiques. Face à « la dispersion des textes descriptifs et des

⁶³³ SEN 68 – 42, Collection R. Guitat 22 mai 1968, Angle route de Keur Massar et route de Malika par 14° 46' nord 17° 19' ouest, buttes à arca et poteries.

⁶³⁴ GUITAT R., « Carte et répertoire des sites néolithiques du Sénégal », *Bull. de l'IFAN*, t. XXXII, série B, 1970, pp. 125 – 131.

croquis de situation des gisements préhistoriques dans de très nombreux ouvrages spécialisés⁶³⁵ », cette note pose un jalon important dans la recherche archéologique au Sénégal. Elle sera complétée quelques années plus tard par le « Recensement de sites paléolithiques et néolithiques du Sénégal », d'Annie Ravisé⁶³⁶ plus exhaustif que le précédent. Il apparaît selon ces inventaires que les densités de populations étaient particulièrement importantes durant le néolithique dans les régions côtières. Ainsi sur les 77 sites néolithiques répertoriés sur l'ensemble du pays 33 sites se localisent sur la presqu'île du Cap-Vert⁶³⁷. Même si les premières données permettent de confirmer cette possibilité, il ne faudrait pas pour autant tirer des conclusions hâtives dans la mesure où les autres régions comparées à la presqu'île du Cap-Vert n'ont pas encore fait l'objet de prospections poussées. D'ailleurs en guise de conclusion dans son article, Annie Ravisé ne manque pas d'évoquer souligner le caractère provisoire de ces travaux pionniers dans la constitution d'une base de données archéologiques du Sénégal : « ce premier travail de recensement devra être suivi de minutieuses recherches sur le terrain, en premier lieu pour essayer de trouver des gisements en stratigraphie, et en second lieu pour tenter d'établir la chronologie des diverses étapes d'occupation de certains...Un recensement plus approfondi à travers toutes les régions du Sénégal devrait permettre d'établir des cartes de densité, d'occupation humaine aux différentes périodes de la période préhistoire⁶³⁸ »

⁶³⁵ *Ibid.*

⁶³⁶ RAVISE A., « Recensement de sites paléolithiques et néolithiques du Sénégal », *Bull. de l'IFAN*, t. 37, série B ; n° 4, 1975, pp. 234 – 239.

⁶³⁷ GUITAT R.. *Op. Cit.*, 1970, et RAVISE A., *Op. Cit.*, 1975.

⁶³⁸ RAVISE A., *Op. Cit.*, 1975, p. 236.

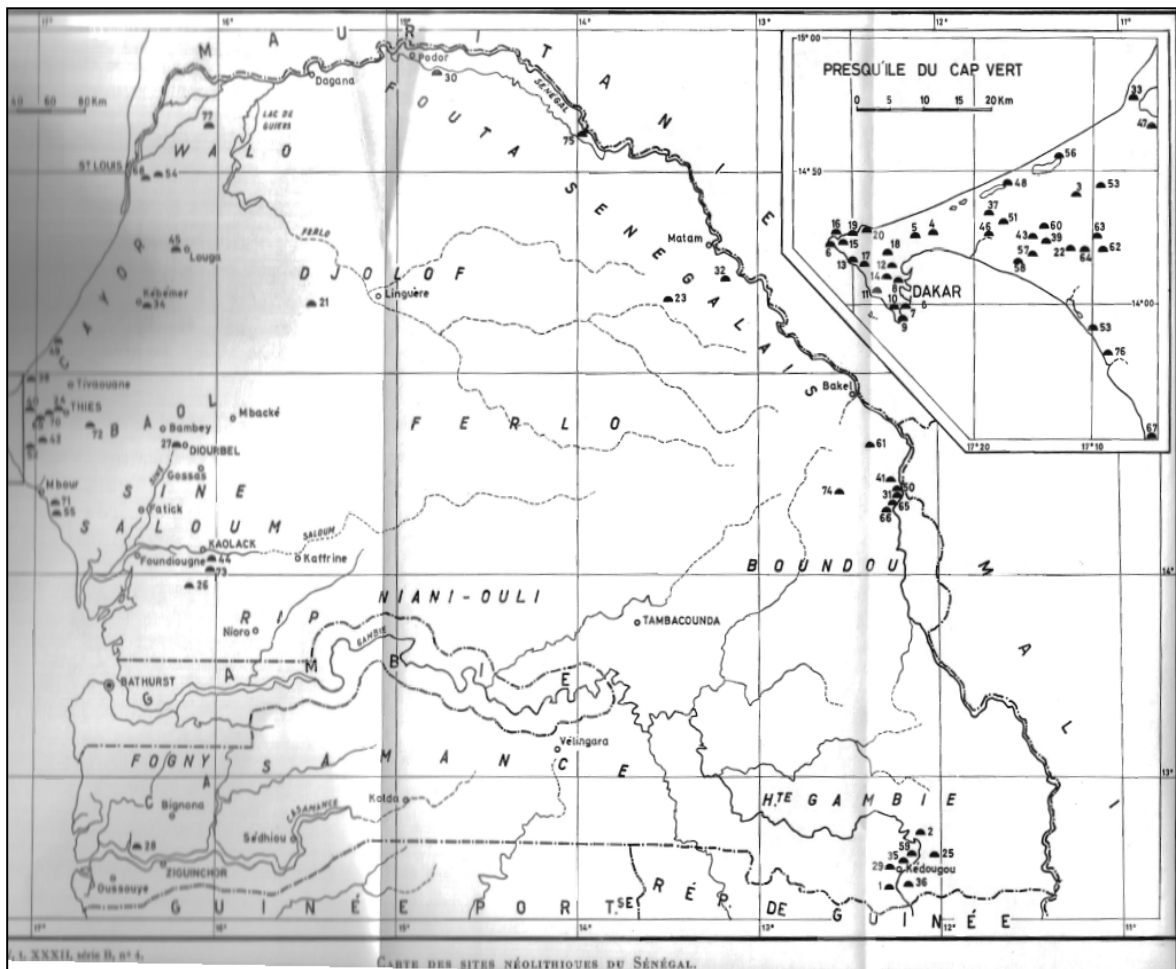


Figure 77 : sites archéologiques en Sénégal et dans la presqu'île du Cap-Vert. (Sources R. Guitat)

Les travaux pionniers de Raymond Guitat (1970) et Annie Ravisé (1975), seront complétés par un travail d'inventaires plus poussés de Victor Martin et Charles Becker sur l'ensemble du territoire sénégalais⁶³⁹. Ce travail fera l'objet de plusieurs mises à jour sous forme de publication d'article et d'ouvrage. Au lendemain de cette première phase qui est marquée par des découvertes fortuites, des prospections le plus souvent effectuées par des chercheurs qui ne sont pas forcément des archéologues, des travaux d'inventaires, phase qui a permis cependant d'établir une véritable base de données, une cartographie des différents

⁶³⁹ MARTIN V. et BECKER C., *La répartition géographique des sites et monuments*, Kaolack, 1983, 145 p. (dactyl.)

sites archéologiques ainsi que des monuments sur l'ensemble du territoire, débutera une seconde phase de fouilles systématiques, de travaux archéologiques plus poussés.

Les données fournies par les précédents inventaires ont permis aux archéologues d'intervenir de façon plus ponctuelle sur les différents sites selon leur centre de recherche. Ainsi, Augustin. Ferdinand Charles Holl et Hamady Bocoum ont pu étudier les rites funéraires dans les cimetières mégalithiques, tandis que Marie Amy Mbow. et Cyr Descamps, ont tenté d'apporter plus de réponses quant aux différents échanges qui ont pu avoir lieu entre les 'peuples mangeurs de coquillages' et les peuples de l'hinterland à travers les études de céramique, des rites funéraires etc., mais aussi les processus de formation de ces buttes coquillières. Les travaux de Hamady Bocoum⁶⁴⁰ sur le fer, dans la vallée du fleuve Sénégal, ou bien ceux d'Ibrahima Thiaw et Camara dans le Sénégal oriental, témoignent des avancées réalisées dans la recherche archéologique mais aussi de la mise à disposition que ça soit du public, des responsables ou des aménageurs des informations sur les sites qui méritent une attention particulière.

Même sans pour autant faire l'objet d'une décision officielle, tout cet effort d'inventaire, de prospections, de fouilles archéologiques s'inscrit nécessairement dans le cadre d'une meilleure politique patrimoniale. Cependant plusieurs questions demeurent : les différentes autorités compétentes sont-elles toujours au courant de ces informations afin d'en tenir compte dans leurs politiques d'aménagements du territoire ? Si oui tiennent-elles vraiment compte de ces informations fournies par toutes ces recherches et ces inventaires, de cette identification de sites et monuments ?

Selon le *Guide à l'intention des collectivités locales africaines : Patrimoine culturel et développement local*, cette identification est nécessaire au préalable puisqu'elle permet d'élaborer des stratégies tout en permettant de répondre à des questions telles que :

- Comment faire des aménagements sans détruire un patrimoine important, l'identité urbaine, l'ambiance d'un lieu, la spécificité d'un paysage ?

⁶⁴⁰ BOCOUM H., *La métallurgie du fer au Sénégal : approche archéologique, technique et historique*, Thèse de Doctorat 3^e cycle, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 1986, 333 p.

- Quels tracés choisir pour construire une route sans détruire des vestiges archéologiques intéressants, quels revêtements choisir pour qu'elles s'intègrent dans un paysage exceptionnel ?
- Comment aménager des espaces publics dans une ville, des réseaux d'assainissements et de voirie, tout en préservant les lieux de sociabilité des habitants ?
- Quels règlements établir pour que certaines qualités des espaces traditionnels puissent être préservées : lieux de transition public/privé, de communication entre voisins et passants ?
- Comment choisir les implantations pour des urbanisations nouvelles qui préservent un paysage constituant la spécificité du lieu ?⁶⁴¹

Les maux dont souffre la majeure partie des pays africains en termes d'aménagement du territoire sont nombreux : carence d'infrastructures de transport, villes qui se développent de façon anarchique etc. Dans cette optique, plusieurs États africains tentent de redresser la barre, - certains d'entre eux, c'est le cas du Sénégal par exemple, se sont inscrit dans cette mouvance depuis le lendemain des indépendances, il fallait combler le retard -, c'est d'ailleurs ce qui fait dire à Hamady Bocoum., parlant d' « aménagement culturel des terroirs africains » que, « l'Afrique indépendante a très vite lancé de très grands travaux pour combler son 'retard' supposé. Cette course vers la 'modernité', si elle a parfois pris en compte la culture...n'a pas fait de l'aménagement culturel une priorité⁶⁴² ». Face à l'urgence de ce redressement, les questions patrimoniales deviennent pratiquement un luxe⁶⁴³.

Paradoxalement, c'est dans la presqu'île du Cap-Vert que les chercheurs ont découvert plus de sites, déjà l'inventaire de Raymond Guitat de 1970 faisait état de 33 sites

⁶⁴¹ *Guide à l'intention des collectivités locales africaines : Patrimoine culturel et développement local, Op. Cit.*, 2006, p. 30.

⁶⁴² BOCOUM H., *Op. Cit.*, 2013, p. 22.

⁶⁴³ Les budgets des projets étant souvent limités, voire insuffisants, l'urgence aussi de la réalisation du projet du fait de la demande fait que les délais de réalisation accordés aux entreprises sont souvent courts.

néolithiques sans compter les nombreuses buttes coquillières à *arca* signalées par Waterlot. Aujourd'hui aucune trace de ces sites n'est visible dans la région dakaroise. En tant que tête de pont de la colonisation en Afrique de l'Ouest, la presqu'île du Cap-Vert, notamment la tête de la presqu'île, a très tôt fait l'objet de très grands aménagements : construction du port - dans des endroits qui d'ailleurs étaient censés abrités d'anciens villages Lebou -, construction de la gare et de la ligne ferroviaires Dakar-Saint - Louis, construction de la ville sur le 'Plateau' ainsi que des artères, tous ces travaux ont entraîné la destruction de nombreux sites archéologiques.

Ainsi, les premiers travaux d'aménagement que ça soit dans la capitale ou dans les régions : construction des routes ou pistes dans les différents centres régionaux, ont été particulièrement destructeurs du patrimoine archéologique. Pourtant, le dispositif juridique protégeant les sites et les monuments historiques était déjà en place puisqu'il a été mis en place en décembre 1913 - ce dispositif protégeait plus le patrimoine architectural, et le patrimoine archéologique était mal connu -. Cette destruction du patrimoine liée à l'installation de l'administration coloniale avec tous les aménagements qu'elle a nécessité, ne s'est pas seulement limitée au Sénégal d'autant plus que les autres colonies notamment celles qui présentaient d'importants potentiels économiques, la Côte d'Ivoire par exemple, ont connu les mêmes types aménagements que le Sénégal avec plus ou moins des conséquences similaires sur le patrimoine.

Il est évident que face à l'urgence du déploiement de l'administration coloniale ainsi que la mise en œuvre des politiques de domination politique et d'exploitation économique, les politiques patrimoniales n'avaient pas leur place dans ce contexte d'urgence et de conflits. C'est pourtant durant cette même période coloniale, dans un contexte de domination coloniale que l'Égypte a entrepris le sauvetage de son patrimoine archéologique, dans le cadre des travaux de construction et d'élargissement de barrages.

Il serait prétentieux de notre part de vouloir dresser le bilan général sur l'évolution des politiques de sauvegarde et de mise en valeur patrimoniales sur l'ensemble du continent africain d'où d'ailleurs, cette raisonnable pensée de Nathan Schlanger qui écrit que : « en cherchant à cerner le devenir de l'archéologie préventive en Afrique, admettons

d'emblée que la notion d'Afrique est elle-même bien trop vaste et insaisissable. Elle recouvre non seulement une variété remarquable de conditions géopolitiques et environnementales, mais aussi, concernant plus particulièrement son archéologie, au moins deux niveaux de faits et de réalités bien distincts. À un premier niveau, cette diversité porte bien évidemment sur les découvertes archéologiques elles-mêmes, sur le passé et les interprétations qui en sont proposées... Mais, à un autre niveau, une diversité toute aussi pertinente porte sur ce que l'on pourrait dénommer les 'situations archéologiques' en Afrique, c'est-à-dire la gamme des conditions matérielles et intellectuelles dans lesquelles l'archéologie a été pratiquée, valorisée et mise en oeuvre⁶⁴⁴ ». Ainsi tout comme nous avons procédé concernant la mise en place des infrastructures de communication en Afrique, nous allons nous focaliser sur le cas Sénégalais, mais nous ne manquerons pas d'évoquer en cas de besoin des exemples à travers le continent ou extra continental.

Selon Hamady Bocoum, « si l'on part du principe que le premier niveau de la prévention niveau de la prévention est l'existence d'un cadre juridique formel ou d'une revendication culturelle effective, on peut accepter que la protection du patrimoine au Sénégal et partout ailleurs en Afrique est beaucoup plus ancienne que la mise au point des premiers inventaires...⁶⁴⁵ ». C'est dire qu'au-delà de l'ignorance volontaire ou non du patrimoine archéologique africain, au vu des sites archéologiques détruits durant les premiers aménagements territoriaux en Afrique, le couple aménagement du territoire et patrimoine archéologique est problématique. Les travaux d'aménagements entraînent souvent une destruction des traces du passé, et provoquent des grincements de dents de la part des défenseurs de celles-ci, si bien que aménageurs et spécialistes du patrimoine, archéologues étaient souvent à couteaux tirés. Ce qui semble être moins le cas de nos jours pour des raisons que nous évoquerons plus loin. Quoiqu'il en soit, et malgré le

⁶⁴⁴ SCHLANGER N., « D'Assouan à Nouakchott en passant par Malte. Éléments pour une histoire de l'archéologie préventive en Afrique », pp. 31 - 38, in, NAFFE B. O. M. LANFRANCHI R., SCHLANGER N., (sous la direction), *L'archéologie préventive en Afrique. Enjeux et perspectives*, Actes du Colloques de Nouakchott, 1-3 février 2007, Saint-Maur-des Fossés, Éditions SÉPIA, 2008, 251 p.

⁶⁴⁵ BOCOUM H., « Aménagement du territoire et archéologie préventive au Sénégal. Quels enjeux pour la recherche ? », pp. 75 - 85, in, NAFFE B. O. M. LANFRANCHI R., SCHLANGER N., (sous la direction), *L'archéologie préventive en Afrique. Enjeux et perspectives*, Actes du Colloques de Nouakchott, 1-3 février 2007, Saint-Maur-des Fossés, Éditions SÉPIA, 2008, 251 p.

renforcement du dispositif juridique avec la loi de 1971, ainsi que les différents inventaires des sites archéologiques et monuments historiques, aucun travail de prévention et de sauvegarde du patrimoine n'a précédé les travaux d'aménagement dans l'ensemble du pays au lendemain des indépendances. Dans ce contexte de « destruction massive des ressources culturelles archéologiques par les projets de développement⁶⁴⁶ », les travaux de Massamba Lam dans les années 1990⁶⁴⁷, dans le cadre du creusement du canal de Cayor où 190 sites archéologiques dont 139 tumulus sont menacés de destruction, semblaient annoncer le début de l'archéologie préventive au Sénégal. Ce travail pionnier d'archéologie préventive, n'est malheureusement qu'une tentative isolée, car il faut attendre plusieurs années pour que se mettent en place petit à petit des mécanismes de protection du patrimoine culturel archéologique.

⁶⁴⁶ Thiaw I., « Développement touristique et mal gestion des ressources culturelles archéologiques dans le Delta du Saloum- Sénégal », pp. 86-96, in, NAFFE B. O. M. LANFRANCHI R., SCHLANGER N., (sous la direction), *L'archéologie préventive en Afrique. Enjeux et perspectives*, Actes du Colloques de Nouakchott, 1-3 février 2007, Saint-Maur-des Fossés, Éditions SÉPIA, 2008, 251 p.

⁶⁴⁷ LAM M., « Des sites archéologiques menacés par les grands travaux hydrauliques au Sénégal, le cas des tumulus », in, BAZZANA A., BOCOUM H., (Éditeurs scientifiques), *Du Nord au Sud du Sahara cinquante ans d'archéologie française*, Paris, Éditions Sépia, 2004, 446 p.

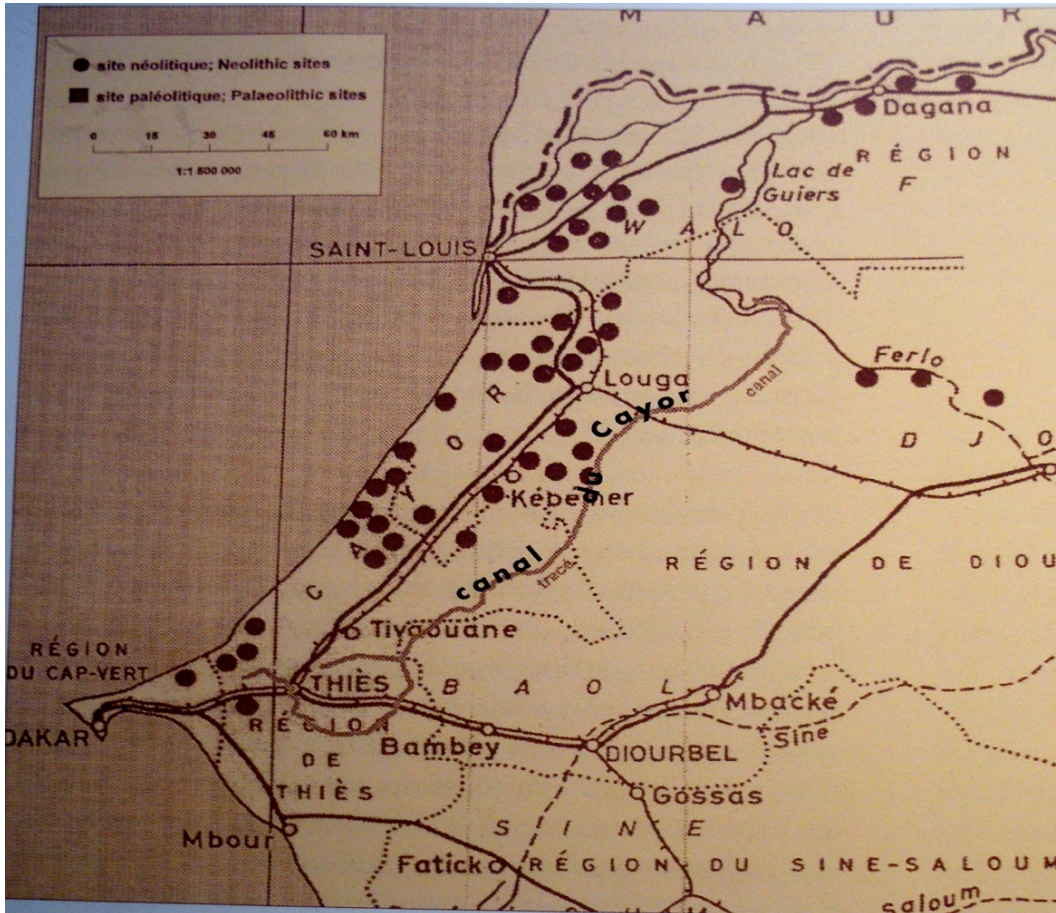


Figure 78 : sites archéologiques jouxtant le canal de Cayor. (Sources M Lam)

5-1-b-1 : L'archéologie préventive au Sénégal : à quand?

Les lignes précédentes montrent que le Sénégal dispose d'ingrédients nécessaires pour développer une archéologie préventive dans son territoire, cependant son développement voire son adoption et son application reste de nos jours très lacunaires. Ce qui nous amène à nous poser un certain nombre de questions. Pourquoi le Sénégal devrait-il se lancer dans une politique d'archéologie préventive ? Et si ce n'est déjà le cas depuis, pourquoi elle n'est pas efficace, qu'est ce qui freine son épanouissement? L'archéologie préventive est-il le meilleur remède pour une meilleure prise en compte du patrimoine archéologique, de sa sauvegarde, de sa mise en valeur ?

Les vocables archéologie préventive sont relativement récents d'autant plus jusqu'aux années 2001, on parlait plutôt d'archéologie de sauvetage, et dans des cas de destruction de sites majeurs par les aménagements, les archéologues intervenaient sous forme de bénévolat pour recueillir les artefacts et autres objets. Le Code du Patrimoine français, dans son article L. 521-1, définit l'archéologie préventive comme étant ce « qui relève de missions de service public, est partie intégrante de l'archéologie. Elle est régie par les principes applicables à toute recherche scientifique. Elle a pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Elle a également pour objet l'interprétation et la diffusion des résultats ». Dans un contexte de mondialisation de plus en plus fulgurant, engendrant l'accroissement des échanges de toutes sortes, le rythme des aménagements n'est pas en reste. Celui-ci connaît une accélération sans précédent depuis près de cinquante ans⁶⁴⁸, entraînant du coup des mutations paysagères qui ne sont pas sans conséquence sur le patrimoine archéologique. Parallèlement, au lendemain de la seconde guerre mondiale, naquit une sorte de conscientisation qui propulse le patrimoine et l'environnement devant, Baouba Ould Mohamed Naffé et al diront que : « dès la fin de la seconde guerre mondiale, la conscience culturelle et humaine qui émerge dans de nombreux pays prend une dimension patrimoniale importante⁶⁴⁹ ». L'archéologie, en tant discipline scientifique dont l'objectif est effectivement d'étudier le passé de l'homme, des sociétés, lequel passé est enfoui sous terre devait désormais s'adapter, voire concurrencer l'aménagement du territoire qui détruit ce passé. Si certains pays, les pionniers tels que le Japon, les États Unis, la Hongrie, la Colombie appliquent depuis maintenant plusieurs décennies l'archéologie préventive, Jean-Paul Demoule note que : « les difficultés sont partout les mêmes, celle de l'érosion à vitesse

⁶⁴⁸ LEMARCHAND N., *L'archéologie préventive contemporaine, nouveau métier, nouvelles pratiques, nouvel objet...*, *Fouilles d'un camp de prisonniers allemands à la Glacière (50)*, Centre régional de Culture ethnologique et technique de Basse-Normandie, 2012, 157 p.

⁶⁴⁹ NAFFE B. O. M. LANFRANCHI R., SCHLANGER N., (sous la direction), *Op. Cit.*, 2007, p. 15

exponentielle du patrimoine archéologie de l'humanité⁶⁵⁰ ». Cependant, ces pays dont la France, ont de nos jours, exhumé un riche patrimoine grâce à l'archéologie préventive, quelques exemples soulignés par Jean-Paul Demoule, permettent d'en saisir l'importance : « dans tous les pays qui la pratiquent, l'archéologie préventive représente désormais quelque 90% des sites et objets exhumés chaque année, au point que, dans certains pays très densément peuplés comme les Pays-Bas, on n'autorise plus de fouilles sur un site que rien ne menacerait⁶⁵¹ ». Il ne s'agit pas non plus face à ce démembrement de l'archéologie de jeter le discrédit sur celle-ci, elle demeure d'ailleurs cette science cruciale qui nous permet de connaître avec des objets à l'appui les sociétés passées. Cependant l'archéologie préventive a l'avantage de ne pas se cantonner seulement sur un site isolé, mais sur tout un ensemble, elle se projette sur un terroir, une région afin d'en décoder les traces de la présence humaine, l'exemple fourni par Jean-Paul Demoule est très évocateur à ce titre : « comme on l'objecte parfois, ce n'est pas de trouver une énième ferme carolingienne qui emporte, c'est de comprendre comment cette ferme s'intègre dans l'ensemble d'un terroir par rapport à l'agglomération la plus proche, aux autres fermes, aux hameaux, aux nécropoles, aux voies de communication, à l'environnement⁶⁵² ». C'est plus la vision d'ensemble qui est prise en compte que celle parcellaire, selon l'INRAP, « l'archéologie préventive contrairement à l'archéologie programmée ne cherche pas à mettre à jour des chefs d'œuvre ou des monuments remarquables, elle vise à connaître les territoires et les sociétés passés à travers les innombrables signes conservés par le sol depuis les premières traces de la présence humaine jusqu'à nos jours ». Sur un autre tableau, il faut admettre qu'avec l'archéologie préventive, les outils traditionnels des archéologues que sont entre autres : la truelle, le pinceau, la pique, ont moins de place face aux gros engins, les pelles mécaniques, les surfaces à fouillées étant plus vastes, et les délais impartis étant souvent courts, les archéologues sont obligés de recourir aux gros moyens. Nous pourrions voir derrière ces prétextes une sorte de tournant de l'archéologie,

⁶⁵⁰ DEMOULE J.-P., (sous la direction), *L'archéologie préventive dans le monde. Apports de l'archéologie préventive à la connaissance du passé*, Paris, La Découverte, 2007, 286 p.

⁶⁵¹ DEMOULE J.-P., *Op. Cit.*, 2007, p. 9.

⁶⁵² *Ibid.*

qui est obligé de s'adapter aux nouveaux contextes socio-économiques caractérisés par une industrialisation et une mécanisation massives.



Figure 79 : fouilles préventives dans le cadre d'une construction autoroutière en France. (Sources INRAP)

Précédemment, nous avons souligné ces relations tendues dans le passé entre les aménageurs et les spécialistes du patrimoine, dont les archéologues, l'archéologie préventive joue parfaitement le rôle de terrain d'entente car elle permet les deux communautés de se rencontrer, « c'est encore là que les archéologues vont apprendre à

discuter avec les aménageurs, à comprendre leurs contraintes et le danger qu'il y aurait à retarder sans considérations économiques les travaux d'aménagements, à négocier systématiquement des conventions⁶⁵³ ». De leur côté, les archéologues vont essayer de faire comprendre aux aménageurs d'abord les différentes trouvailles, les traces qui au-delà de simples objets, de simples vestiges, sont des traces du passé, des sociétés qui étaient anciennement établies sur ce site d'où l'importance de les préserver, voire de les mettre en valeur dans un musée par exemple. D'ailleurs, « prendre compte des dimensions culturelles et patrimoniales dans les projets d'aménagement, de planification c'est aussi contribuer au développement durable⁶⁵⁴ ». L'image ci-dessous témoigne parfaitement cet esprit de coopération entre aménageurs et acteurs du patrimoine, sur une dune ogolienne dans le secteur de Rufisque Ouest à Dakar, au Sénégal dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio.



Figure 80 : démonstration sur le tracé autoroutier de présence de sites archéologiques (Sources M. Flonneau, 2010)

⁶⁵³ *Regards sur l'archéologie préventive*, Paris; AFAN (Association pour les fouilles archéologiques nationales), 2002, 60 p.

⁶⁵⁴ *Guide à l'intention des collectivités locales africaines : Patrimoine culturel et développement local*, Op. Cit., 2006, p. 30.

Au demeurant, l'archéologie préventive a un coût, car employant d'une part un matériel lourd qui de surcroît doit se déployer sur une vaste zone, il se pose non seulement des questions d'ordre logistiques, mais surtout de financement des campagnes de fouilles. Jean-Paul Demoule, n'a pas tort de dire que l'archéologie préventive demeure un privilège de pays riches⁶⁵⁵.

En Europe, la question relative aux financements des campagnes d'archéologie préventive, est réglé en partie par l'adoption du principe « pollueur = payeur », dans le présent cas il s'agit de « casseur = payeur », notamment avec la convention de Malte, La Vilette du 16-1-1992. Celle-ci stipule dans son article 6, *Financement de la recherche et conservation archéologique*, que :

« Chaque Partie s'engage:

- i à prévoir un soutien financier à la recherche archéologique par les pouvoirs publics nationaux, régionaux ou locaux, en fonction de leurs compétences respectives;
- ii à accroître les moyens matériels de l'archéologie préventive:
 - a en prenant les dispositions utiles pour que, lors de grands travaux d'aménagement publics ou privés soit prévue la prise en charge complète par des fonds provenant de manière appropriée du secteur public ou du secteur privé du coût de toute opération archéologique nécessaire liée à ces travaux;
 - b en faisant figurer dans le budget de ces travaux, au même titre que les études d'impact imposées par les préoccupations d'environnement et d'aménagement du territoire, les études et les prospections archéologiques préalables, les documents scientifiques de synthèse, de même que les communications et publications complètes des découvertes⁶⁵⁶ ».

⁶⁵⁵ DEMOULE J.-P., *Op. Cit.*, 2007, p. 11.

⁶⁵⁶ *Convention Européenne pour la protection du patrimoine archéologique (révisée)*, La Vilette, 16-1-1992, in, *Conseil de l'Europe, Série des traités européens*, n° 143, 10 p.

Outre le coût, l'archéologie préventive exige un certain nombre de préalables en termes d'organisation et de coordination que ça soit sur le terrain mais aussi dans la sphère administrative. Vu le temps qui leur est imparti, et la surface concernée qui peut par moment atteindre des milliers d'hectares, une bonne coordination est plus que nécessaire pour la réussite de l'opération. Pascal Depaepe, pense que : « la réponse la plus généralement apportée est la mise en place d'une coordination, dont la composition peut varier selon l'ampleur des moyens à gérer mais qui globalement comporte une cellule administrative, une cellule technique et une cellule de références scientifiques⁶⁵⁷ ». Sur le plan administratif, aussi, hormis les dispositifs juridiques, la coordination des différents services compétents, la circulation des informations, la mise à jour des données est gage d'un programme d'archéologie préventive efficace.

S'il s'avère que l'archéologie préventive est en train de faire ses preuves dans les pays occidentaux, elle commence à faire son entrée de façon timide dans le continent africain. Elle est aujourd'hui au stade de réflexion⁶⁵⁸ avec l'organisation de différentes rencontres sur le continent : Alger, novembre 2004⁶⁵⁹, Nouakchott février 2007. Le processus d'évolution de l'archéologie préventive en France, aujourd'hui pays phare dans cette science, a duré trente longues années, des années 1970⁶⁶⁰, date à laquelle se développe l'archéologie dite de sauvetage aux années 2000.

Serait-il prétentieux voire utopique de penser que les fouilles de sauvetage de Massamba Lam en 1990 dans le cadre du creusement du canal de Cayor, sont les prémices d'un début d'archéologie préventive au Sénégal ?

Le Sénégal à l'instar de plusieurs pays africains, déroule un vaste programme de croissance économique accélérée depuis maintenant une décennie. Après son accession au

⁶⁵⁷ DEPAEPE P., « Archéologie et grands travaux d'aménagements en France », in, NAFFE B. O. M. LANFRANCHI R., SCHLANGER N., (sous la direction), *Op. Cit.*, 2007, pp. 193-195.

⁶⁵⁸ THIAW I., échange par courriel du 26 août 2013.

⁶⁵⁹ Les textes de cette rencontre sont disponibles à partir du lien suivant : <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001425/142598F.pdf>.

⁶⁶⁰ Voir à ce propos pour plus d'informations l'allocution de M. Michel Clément, directeur de l'architecture et du patrimoine au ministère de la culture et de la communication français, in, Jacques Legendre, « Rapport d'information. L'archéologie préventive compte-rendu de la table ronde organisée par la commission de la culture, de l'éducation et de la communication le 25 novembre 2009 », Sénat, Commission de la Culture, de l'Éducation et de la Communication, n° 241, 2009-2010, 42 p.

pouvoir en 2000, le régime démocratique qui a succédé au régime socialiste, a lancé un programme dénommé Stratégie de Croissance Économique (SCA), soutenu par la Banque mondiale ainsi que plusieurs institutions financières internationales et nationales. Ces soutiens financiers lui ont valu de lancer dans l'ensemble du pays en particulier dans la capitale Dakar d'ambitieux projets d'aménagement du territoire.

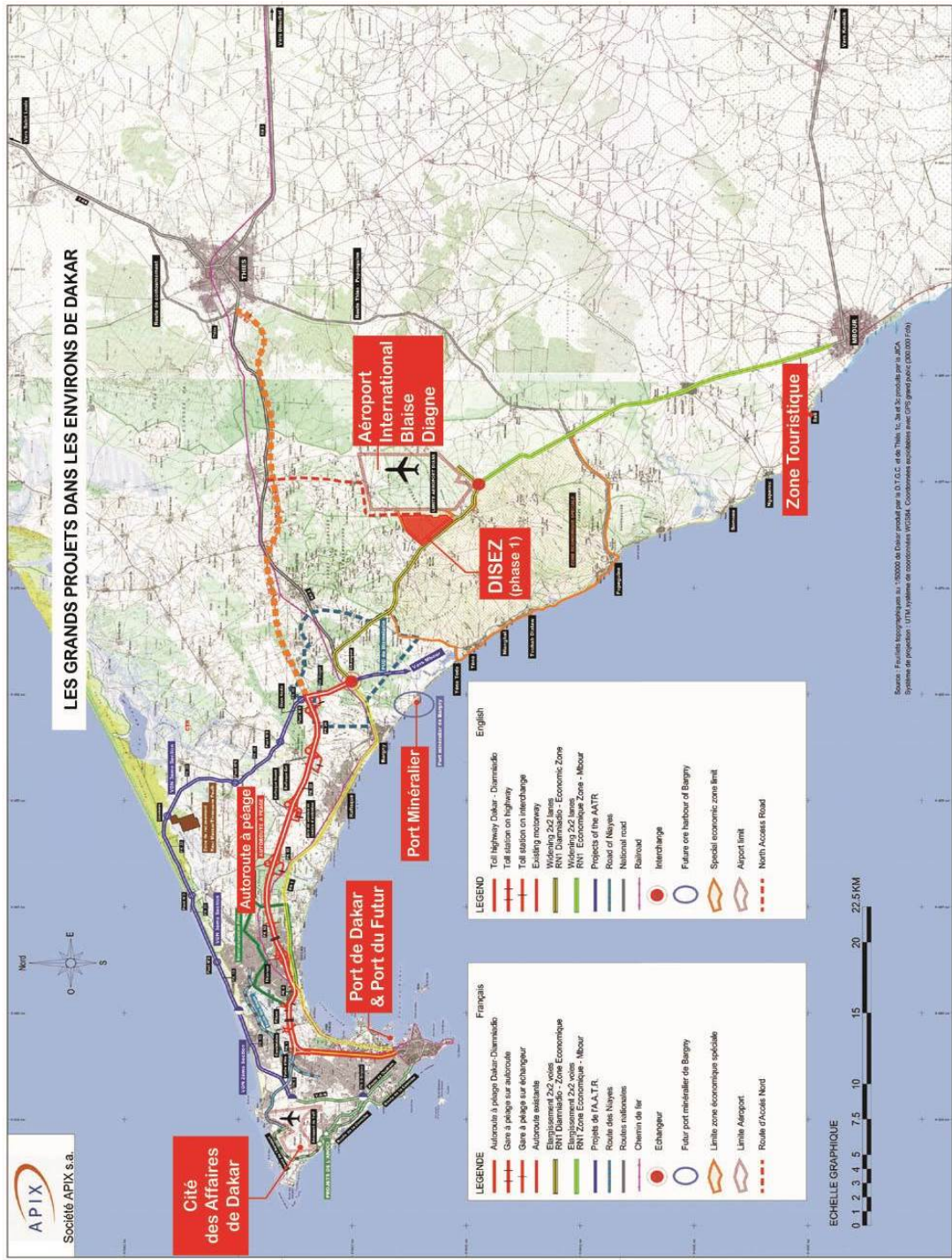


Figure 81 : les grands projets dans les environs de Dakar. (Sources APIX sa)

Parmi ces projets d'aménagements, deux : la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et celle de l'aéroport international Blaise Diagne, attirent forcément l'attention de l'archéologue, des spécialistes du patrimoine voire de l'environnement aussi, de par les superficies en jeu : 30,6 km de long pour l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et 2 600 ha pour l'aéroport international Blaise Diagne, de part aussi les zones impactées par les projets.

Avant de financer un projet d'aménagement dans le cas qui nous concerne, la Banque mondiale « exige que les projets qui lui sont présentés pour financement fassent l'objet d'une évaluation environnementale (ÉE), qui contribue à garantir qu'ils sont environnementalement rationnels et viables, et par là améliore le processus de décision⁶⁶¹ ». En clair les pays bénéficiaires doivent de se conformer aux règles internationales en termes d'environnement, de patrimoine, mais aussi juridiques. Le *Rapport d'Évaluation Environnemental et Social du Projet d'Autoroute Dakar-Diamniadio*, conclut que : « la construction de l'autoroute Dakar-Diamniadio se déroulera dans un cadre politique, juridique et institutionnel qui s'est beaucoup renforcé ces dernières années⁶⁶² ». Nous avons souligné dans la deuxième partie que, dans l'optique de la construction de ces deux grandes infrastructures en particulier, l'État du Sénégal a procédé à des modifications de ses dispositifs juridiques qui ne répondaient pas ou qui n'étaient pas adaptés au nouveau contexte, aux dispositifs juridiques et institutionnels qui font foi dans ce domaine. Encore une fois de plus pris sous cet angle, pour les détracteurs du projet autoroutier, qui rejettent son côté innovateur en Afrique Subsaharienne, ce projet a permis la mise en place d'un cadre propice au développement des affaires, un cadre qui s'inscrit dans la droite ligne de ce qui se fait sur le plan international avec une prise en compte des différentes questions environnementale, sociale, économique, institutionnelle et culturelle. Il s'agit désormais de mettre en œuvre un programme de développement durable prenant en compte une bonne gestion et l'exploitation rationnelle des différentes ressources tout en prenant garde au

⁶⁶¹ *Politiques Opérationnelles, Manuel Opérationnel de la Banque Mondiale*, PO 4.01, janvier 1999, 9 p.

⁶⁶² BUURSINK International Consultant in Environmental Management, *Rapport d'Évaluation Environnemental et Social du Projet d'Autoroute Dakar- Diamniadio*, Vol. 1, juillet 2006, 206 p.

patrimoine. A ce propos, Karima Benazzouz. Boukhalfa et Mohammed. Dahli, remarquent à juste raison que « le concept de développement durable, implique une attitude de conservation par la promotion d'un développement respectueux de l'environnement, qui évite la destruction des ressources à long terme dans un souci de transmission aux générations futures⁶⁶³ ». De nos jours, d'ailleurs les notions de « *smart cities* », « villes écologiques », « villes vertes », que les aménageurs et les autorités s'approprient, impliquent une gestion rigoureuse des différentes ressources urbaines, mais aussi une mise en œuvre de réelles politiques culturelles.

Sur le plan juridique, la Loi n°83-05 du 28 janvier 1983 portant Code de l'environnement au Sénégal, est modifiée par la Loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'environnement. Elle stipule dans son article L premier que : « l'environnement sénégalais est un patrimoine national, partie intégrante du patrimoine mondial. Sa protection et l'amélioration des ressources qu'il offre à la vie humaine sont d'intérêt général et résultent d'une politique nationale dont la définition et l'application incombent à l'État, aux collectivités locales et aux citoyens.

Tout individu a droit à un environnement sain dans les conditions définies par les textes internationaux, le présent Code et les autres lois de protection de l'environnement. Ce droit est assorti d'une obligation de protection de l'environnement ». Cependant, les nouveautés de cette nouvelle loi résident dans plusieurs articles, d'abord dans le chapitre V relatif à l'étude d'impact, dans son article L 48, qui impose désormais des études impacts dans le cadre d'un projet d'aménagement, d'installation industrielle ou agricole. L'étude doit obligatoirement présenter l'état initial du site, l'élaboration du projet ainsi que les modifications qu'il est susceptible de créer. Mieux encore, l'étude doit présenter en cas de dommages les mesures à envisager pour éradiquer ou au moins réduire les impacts, leurs coûts doivent aussi être estimés. La loi prévoit par ailleurs dans l'article L 71, le fameux principe « pollueur = payeur » ainsi l'entreprise en particulier qui est à l'origine des dommages, devra déboursier de l'argent pour la réparation des dégâts. Un véritable

⁶⁶³ BOUKHALFA K. B. et DAKHLI M., *Op. Cit.*, 2011, pp. 2-3.

dispositif tel que nous le voyons dans les pays qui aujourd'hui font foi dans les domaines à la fois de l'aménagement et de la protection des différentes ressources.

S'agissant du patrimoine culturel, même si des efforts ont été faits dans le cadre du projet autoroutier, il faut cependant reconnaître la part faible qui lui est réservée. Dans le *Rapport d'Évaluation et Environnemental et Social* qui a été consacré au projet autoroutier Dakar-Diamniadio, seules une dizaine de lignes sont consacrées au patrimoine culturel, sous prétexte qu'il « n'existe dans la zone d'emprise de l'autoroute situé dans la région de Dakar du fait d'urbanisme galopant aucun site archéologique, aucun cimetière, monument de culte, susceptible d'être perturbé par les travaux⁶⁶⁴ ».

S'il est vrai que l'urbanisation galopante de la ville de Dakar est à l'origine de l'anéantissement d'une multitude de sites archéologiques, il faut cependant prendre en compte l'ensemble de l'aire impactée par l'infrastructure, celle-ci se compose globalement de deux entités, une entité urbaine avec une forte densité de population notamment dans la commune de Pikine, et une entité périurbaine et rurale au-delà de la forêt classée de Mbao en direction de Diamniadio, qui plus on s'approche de cette localité plus la densité de population est faible. Sur cette zone, il existe bel et bien des sites archéologiques qui méritent une attention particulière comme nous le verrons.

Heureusement dans la réalité, les choses se sont passées autrement puisque l'État du Sénégal par le biais des maîtres d'ouvrage, l'APIX et l'AIBD ont décidé de saisir les autorités compétentes afin de prendre en compte les questions patrimoniales dans le cadre de la construction de ces deux grandes infrastructures de transports. Même si le projet d'aménagement de l'aéroport de Diass, n'est pas l'objet de cette recherche, il mérite par contre une attention car s'inscrivant dans la mouvance d'une problématique à la fois générale mais de plus en plus prégnante dans le continent africain en particulier, en pleine mutation. Pour une bonne gestion et un suivi permanent des travaux mais aussi des

⁶⁶⁴ *Rapport d'Évaluation Environnemental et Social du Projet d'Autoroute Dakar- Diamniadio*, Vol. 1, juillet 2006, p.77. Ce rapport est disponible sur le lien suivant : <http://www.autoroutedakardiarniadio.com/sites/default/files/download/APIX%20BUURSINK%20-%20EES%20Autoroute,%20Rapport%20final,%20Vol%201,%20Emprise.pdf>

relations avec les différents partenaires et bailleurs de fonds, l'État du Sénégal a décidé de mettre en place des agences.

Au Sénégal, c'est la Direction du Patrimoine culturel, l'autorité compétente qui concentre toutes questions relevant du patrimoine matériel ou immatériel, et par ailleurs celles d'ordre archéologique. Elle est sous la tutelle du ministère de la culture et a été créée par décret du n°70-093 du 27 janvier 1970, justement, parmi les missions de ce bureau, deux particulièrement nous intéressent :

- ❖ Veiller à l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux fouilles et recherches
- ❖ Assurer l'inventaire, la collecte et le classement des éléments représentatifs du patrimoine matériel en vue de les sauvegarder par les techniques appropriées⁶⁵⁵

L'AIBD, a saisi la direction du patrimoine culturel en juin 2010, pour une mission de prospection archéologique sur la zone d'emprise de l'aéroport, localisée à 45 km de Dakar dans la région Thiès. Le site est situé dans le plateau du horst de Diass, le relief se caractérise par une succession de points hauts et de points bas avec la présence de vallées par endroits et de points d'eau, une zone de peuplement propice pour les hommes préhistoriques.

En tant que contractuel de la Direction du patrimoine culturel à l'époque, nous avons été dépêchés sur les lieux. La prospection pédestre dans la partie non encore déblayée - au moment où nous nous sommes rendus sur le site, une bonne partie a déjà été déblayée et les travaux de construction débutés sur une partie- a livré quelques sites de surface et la présence d'une végétation d'épineux a quelque peu protégé les sites des agressions. La zone concernée par notre prospection est sorte de plaine qui surplombe une vallée, où coulait probablement une ancienne rivière. Nous avons effectué au total 5 points de récoltes dont voici 2 avec leurs coordonnées géographiques :

1. 14° 40' 84'' nord et 17° 04' 80'' ouest : présence de petits monticules (s'agit-il d'anciens foyers ? d'anciens habitats ?... Cf. photo ci-dessous)

⁶⁵⁵ Consulté sur le site suivant, le 2013-08-29 : <http://www.culture.gouv.sn/direction-du-patrimoine-culturel>.

2. 14° 39' 93'' nord 17° 04' 72'' ouest : présence de plusieurs blocs de latérite en forme de foyers et présence de tessons de céramique en surface (Cf. photo ci-dessous).





Figure 82 : présence archéologique sur la zone d'impact de l'AIBD. (Sources A. Kantoussan)

Nous avons trouvé par ailleurs plusieurs outils en silex sur les tas de déblayage comme la photo ci-dessus. Malgré qu'ils soient superficiels et modestes, ces quelques sites témoignent d'une richesse archéologique avérée. Déjà en 1943, Raymond Corbeil, Raymond Mauny et Jean Charbonnier, notaient que : « les carapaces latéritiques recouvrant les affleurements marno-calcaires du Cap-Rouge sont parsemées çà et là de petits gisements à techniques néolithiques...⁶⁶⁶ ». L'objectif de la mission n'était pas bien sûr de détecter tous les types de vestiges présents mais de voir s'il y a des traces d'une ancienne présence humaine, ensuite une équipe d'archéologues devrait repasser avec des moyens plus conséquents pour une prospection archéologique plus approfondie voire ensuite des fouilles préventives. Nous avons aussi noté la présence de plusieurs petits monticules et des blocs de latérite en forme d'anciens foyers ou anciennes habitations, tous ces vestiges sont associés à de la poterie, caractéristique du néolithique. Les autres points par contre malgré

⁶⁶⁶ CORBEIL R., MAUNY R. et CHARBONNIER J., *Op. Cit.*, 1943, p. 402.

qu'ils aient livrés quelques outils en silex et des tessons de poteries, sont très perturbés par les travaux de déblayage.

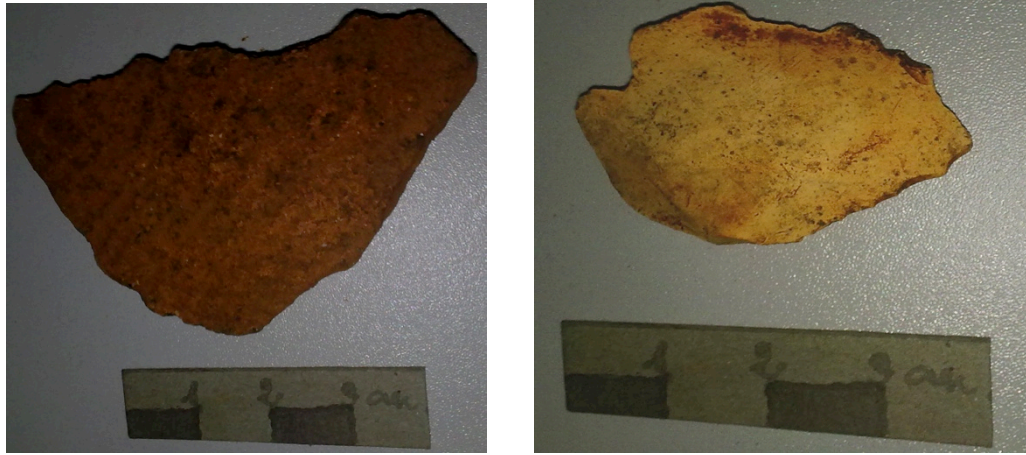


Figure 83 : quelques artefacts provenant de la prospection archéologique à l'AIBD. (Sources A. Kantoussan)



Figure 47: quelques artifates provenant de la prospection archéologique à l'AIBD. Source A. Kantoussan

Ce travail entamé, n'a pas fait l'objet de suivi, nous reviendrons à la fin de ce chapitre sur les principaux freins qui empêchent un réel décollage de l'archéologie préventive au Sénégal.

S'agissant de la seconde infrastructure, à savoir l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, l'APIX a saisi la DPC conformément aux engagements vis-à-vis aux bailleurs de fonds mais aussi en conformité avec le dispositif juridique du Sénégal en termes de patrimoine et d'environnement. Ainsi, une première mission de prospection, de reconnaissance a été diligentée par le directeur du patrimoine culturel, le responsable de la section Environnement et aménagement de l'APIX et moi-même. La mission s'est déroulée dans la partie rurale du projet autoroutier d'autant plus qu'il n'y avait aucune chance- à moins d'effectuer des sondages profonds, pourtant plusieurs sites archéologiques ont été signalés dans le secteur dans le passé notamment vers Pikine, Thiaroye⁶⁶⁷ - de trouver des sites archéologiques dans la partie urbaine de l'emprise de l'autoroute. La prospection s'est déroulée sur l'axe compris entre l'échangeur Est et l'échangeur Ouest dans la zone de Rufisque, soit une distance de 6 km cette zone est relativement riche en vestiges archéologiques car, occupée par des cordons dunaires, caractéristiques du néolithique dunaire sénégalais. C'est d'ailleurs dans la zone que l'on rencontre les « Dunes ogoliennes », site néolithique classé sur la liste du patrimoine national par Arrêté n° 2711 MCPCH-DPC en date du 3 mai 2006 portant publication de la liste des sites et monuments historiques classés. La zone fait l'objet d'une exploitation avicole, agricole plus ou moins intensive, c'est dans la zone que provient une bonne partie des légumes, des poules et œufs vendus dans les marchés de la capitale.

Le point de départ de cette mission d'exploration a été l'échangeur de Rufisque Ouest : coordonnées géographiques : 14° 44' 82'' nord 17°17' 28'' ouest et nous avons effectué au total 5 points de récoltes :

I. 14° 44' 82'' nord et 17° 17' 28'' ouest- Présence de quelques tessons de poteries subactuelles.

⁶⁶⁷ Quelques sites archéologiques inventoriés par R. Guitat en 1970 : Dagoudane-Pikine Est : 14° 43' nord 17° 23' 10'', Collection IFAN, Sén. 68-41 et 68-47, Dagoudane-Pikine (Sud-ouest) 14° 44' nord 17° 24' 43'', Collection IFAN, Sén. 68-50

II. 14° 44' 72'' nord et 17° 17' 21'' ouest- Tessons de bouteille subactuels et vestige de pipe en céramique.

III. 14° 44' 70'' nord et 17° 16' 83'' ouest- Présence de tessons de céramique.

IV. 14° 44' 47'' nord et 17° 16' 21'' ouest- Présence de deux monticules à proximité de la centrale électrique de Kounoune. Il pourrait s'agir de tumulus. Un contrôle rapproché doit être fait pendant les travaux (suggestions de Bocoum H. Cf. photo).

V. 14° 44' 11'' nord et 17° 15' 42'' ouest- Cordon dunaire, présence d'une multitude de tessons de céramique, d'outils lithiques ainsi que de vestiges d'habitat.



Figure 84 : quelques artefacts provenant du tracé de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. (Sources A. Kantoussan)



Figure 85 : points de récoltes archéologiques sur le tracé de l'autoroute entre Rufisque Est et Rufisque Ouest.
(Sources A. Kantoussan)

Cette prospection pédestre nous a permis d'identifier à la fois des sites subactuels qui se reconnaissent souvent par leur texture fine de la poterie, et des sites plus anciens qui étaient déjà signalés et connus c'est le cas des dunes ogoliennes, mais aussi de monticules que seules des fouilles archéologiques pourront donner plus d'informations. Au sortir de cette prospection, il a été décidé de porter plus d'attention sur les dunes ogoliennes et les monticules.

C'est à la suite de cette prospection que l'APIX a saisi la DPC pour une mission de fouilles archéologiques préventives sur l'emprise de l'autoroute à péage, à son tour, la DPC qui est l'autorité compétente en termes de fouilles et de recherches dans le domaine du patrimoine a saisi l'IFAN, un institut de recherche. C'est en effet là où se situe une des nouveautés, dans la mesure où il n'a jamais été question dans cadre d'un projet d'aménagement de diligenter une opération de fouilles archéologiques préventives. A cet effet, un protocole a été signé entre l'APIX et la DPC et celle-ci a transmis le dossier à l'IFAN, nous soulignons précédemment, que pour une bonne mise en œuvre des politiques patrimoniales, d'archéologie préventive dans le cadre de travaux d'aménagement, il faut nécessairement une bonne coordination des différents services étatiques, mais aussi une diffusion permanente des informations. Le premier article du protocole précise ainsi les termes du protocole : « dans le cadre de la réalisation du Projet d'Autoroute à péage, l'APIX SA a confié à la Direction du Patrimoine Culturel (DPC) la mise en place et la supervision du dispositif de suivi archéologique des travaux de la deuxième phase dudit Projet allant de Pikine à Diamniadio (20 km), ainsi que des zones d'emprunts de matériaux définies par le concessionnaire chargé des travaux.

A cet effet, le présent protocole vise à définir les modalités de travail entre les deux structures. Il fixe le cadre général du partenariat entre APIX s.a et la Direction du Patrimoine Culturel, et précise les modalités générales d'intervention des Parties. Les actions à entreprendre dans le cadre du présent protocole, visent à éviter que le projet d'Autoroute à péage ne porte atteinte au patrimoine culturel, historique et archéologique des zones traversées. Les termes de référence relatifs à la mise en place du dispositif de suivi archéologique des travaux, figurent en annexe 1 du présent document ».

Cependant, depuis quelques années maintenant, l'IFAN en partenariat avec des entreprises d'extraction minière et aurifère dans le Sénégal oriental, procède à des fouilles préventives, c'est dire que le protocole signé entre l'APIX, la DPC et l'IFAN, s'inscrit dans un processus déjà enclenché au sein de cette institution de recherche. Les fouilles préventives prennent souvent le caractère de chantier école puisque ce sont les étudiants en archéologie du département d'histoire qui effectuent ces fouilles sous la supervision d'encadreurs, d'archéologues de l'IFAN. Ainsi, le projet de Sabadola, sous la direction de I. Thiaw archéologue et Directeur du Musée d'Art africain Théodore Monod, de Dakar a permis d'initier plusieurs étudiants archéologues en techniques de fouilles tout en permettant d'accélérer les fouilles archéologiques dans une zone qui fait l'objet d'une intense exploitation minière. Outre l'inventaire de Raymond Guitat en 1970 qui mentionne des sites archéologiques dans la zone d'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, notamment dans l'aire comprise entre Pikine et Diamniadio en passant par Rufisque, des travaux plus récents : d'abord Hamady Bocoum⁶⁶⁸ et Mactar Ndiaye⁶⁶⁹ dans le cadre de leurs mémoires de maîtrise, ainsi que la thèse de Massamba Lam⁶⁷⁰, qui a répertorié et étudié les sites néolithiques de la région de la presqu'île du Cap-Vert.

Ainsi, la mission d'investigation de Ibrahima Thiaw et *alii*⁶⁷¹, a permis d'identifier 18 sites archéologiques⁶⁷² qui viennent s'ajouter à ceux que nous avons déjà répertoriés. Cette mission a permis en outre de collecter un important matériel lithique, céramique caractéristique des différentes périodes allant du paléolithique au subactuel.

⁶⁶⁸ BOCOUM H., *Le gisement néolithique de Kounoune: Approche typologique*, Mémoire de Maîtrise, 1982, Département d'histoire, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop de DAKAR, 101 p.

⁶⁶⁹ NDIAYE M. *Nouvelles recherches à Kounoune : archéologie de sauvetage d'un site du néolithique danair de la presqu'île du Cap-Vert*, Mémoire de Maîtrise, Département d'histoire, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 2007, 107 p.

⁶⁷⁰ LAME M. N., *Le Néolithique microlithique danair dans la presqu'île du Cap-Vert et ses environs. Essai d'étude typologique*, Thèse de Doctorat du 3^e cycle, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, U.E.R 03- Art et Archéologie, 1981, 396 p.

⁶⁷¹ La mission d'investigation s'est déroulée du 21 au 27 septembre et a mobilisé 4 archéologues du laboratoire de préhistoire-protoculture de l'IFAN.

⁶⁷² THIAW I., et *al.*, « Rapport sur l'impact des travaux de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur les ressources archéologiques », Laboratoire d'Archéologie IFAN-UCAD, septembre 2011, 24 p.

Quoiqu'il en soit, ces nouvelles découvertes viennent de plus confirmer l'existence de sites archéologiques majeurs sur l'emprise du projet autoroutier, par conséquent d'un patrimoine matériel qui doit être pris en compte comme les différents dispositifs juridiques le recommandent. D'ailleurs les conclusions et recommandations du rapport de l'IFAN soulignent que : « la prospection archéologique montre sans ambiguïté que la zone du projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est très anciennement peuplée (au moins depuis le néolithique) et comporte des vestiges archéologiques et des ressources patrimoniales d'une grande importance pour l'histoire locale et nationale. Ces ressources culturelles ont été très fortement affectées par la construction de l'autoroute à péage dont les travaux ont commencé sans évaluation des vestiges archéologiques et patrimoniaux⁶⁷³ », d'où l'imminence de fouilles de sauvetage.

⁶⁷³ THIAW I. et al., *Rapport sur l'impact des travaux de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur les ressources archéologiques*, Laboratoire d'Archéologie IFAN-UCAD, septembre 2011, 24 p.

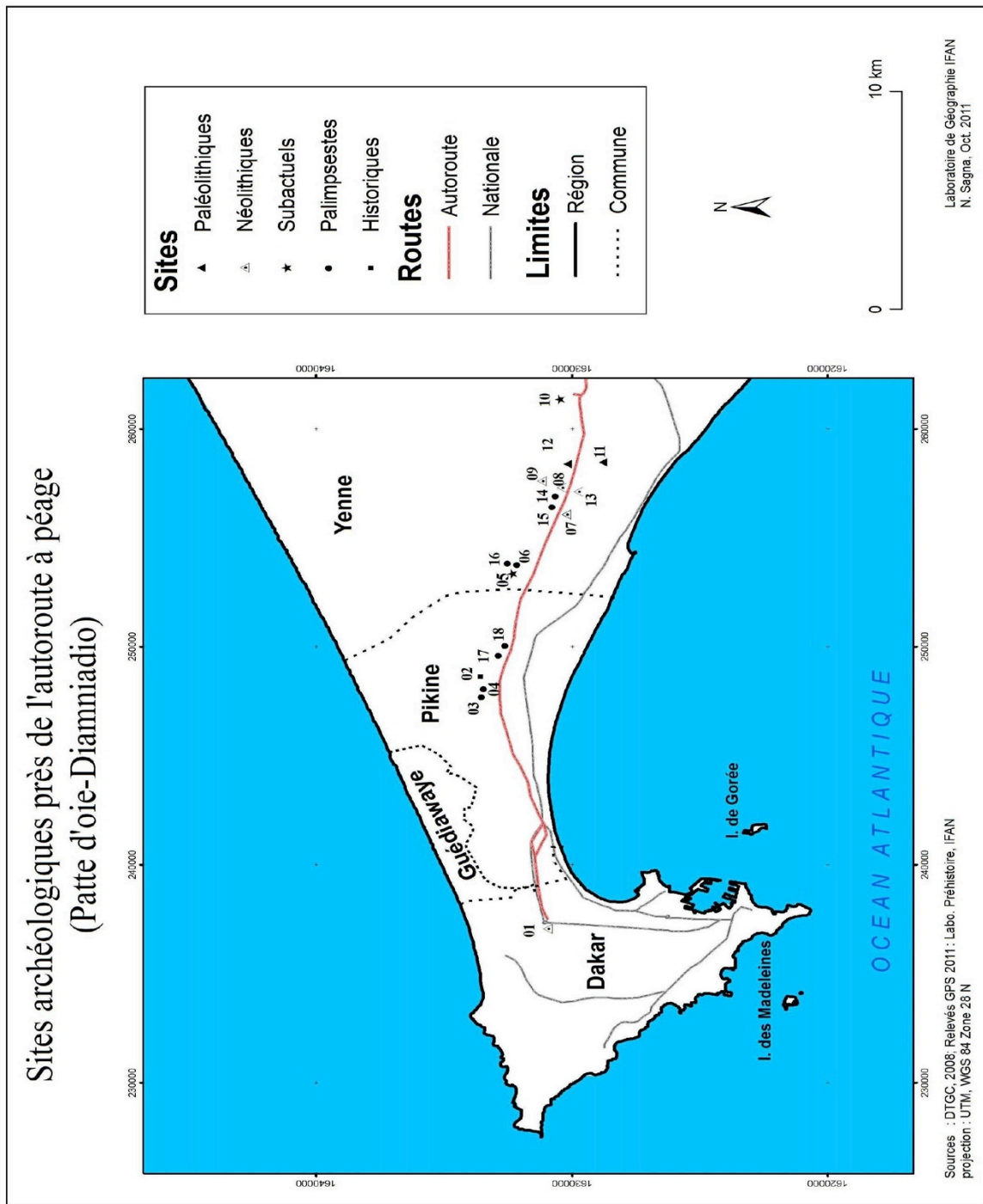


Figure 86 : points de récoltes archéologiques Mission de prospection Thiaw. (Sources I. Thiaw et al.)

Il est depuis unanimement admis que l'archéologie, quel que soit sa formule, préventive, traditionnelle, ou de sauvetage, constitue une science majeure qui devra permettre à l'Afrique, terre d'oralité dans sa grande majorité, de retrouver une bonne partie de son histoire. En avant-propos de sa thèse de Doctorat de troisième cycle, Hamady Bocoum, note qu' : « en Afrique, où à quelques exceptions près l'avènement tardif de l'écriture est souvent un obstacle important dans la reconstitution du vécu historique des peuples, l'archéologie, plus que partout ailleurs est appelée à jouer un rôle important, car d'elle seule dépend l'exploitation de l'énorme source d'informations que constituent les vestiges du passé⁶⁷⁴ ». Ibrahima Thiaw et Neomie Arazi renchérissent en soulignant que « *archaeological resources constitute the major source material for the study of the precolonial history of most african countries, and have largely contributed to revising Africa's portrayal as the 'dark continent'. Instead, over the past century, archaeology has placed Africa at the forefront of all major debates in world prehistory and history including hominin evolution, the emergence of food production and other technological innovations, elite formation and the development of complex societies, and long-distance trade*⁶⁷⁵ ».

Dans cette logique, les sites archéologiques doivent faire l'objet d'une attention particulière. Cependant, le développement économique nécessite forcément la construction d'infrastructures de communication notamment, afin de favoriser les échanges, mais aussi, l'évolution urbaine implique la construction de nouvelles habitations, de nouvelles zones industrielles, bref un aménagement du territoire. Ainsi le dualisme aménagement du territoire et politiques patrimoniales est inévitable, selon Hamady Bocoum, « ces relations conflictuelles entre logiques urbaines et aménagiste d'une part et logique patrimoniale de l'autre encadrent l'évolution de l'archéologie qui en est autant la fille que la victime⁶⁷⁶ ». Pour asseoir une politique patrimoniale rigoureuse, il a fallu un long processus à la France qui a abouti à la création de l'INRAP, l'institut en charge de l'archéologie préventive qui

⁶⁷⁴ BOCOUM H., *La métallurgie du fer au Sénégal. Approche archéologique technologique et historique*, Thèse de Doctorat 3^e cycle, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1986, 333 p.

⁶⁷⁵ ARAZI N. and THIAW I., 'Managing Africa's archaeological heritage', pp. 213-225, in, MITCHELL P. and LANE P., (Edited by), *The Oxford Handbook of African Archaeology*, Oxford University Press, 2013, 1052 p.

⁶⁷⁶ Bocoum H., *Op. Cit.*, 2008, p. 81.

sévit désormais en amont de tous les projets d'aménagement du territoire. Si la valeur économique du patrimoine culturelle est de plus en plus reconnue et mise en avant, il faut reconnaître qu'elle reste largement sous exploitée en Afrique, du fait souvent de l'absence de politiques patrimoniales rigoureuses. Plusieurs pays africains ont pourtant mis en place des dispositifs juridiques de protection et ont même ratifié les conventions internationales dans le domaine du patrimoine culturel. Il se pose, cependant d'énormes écarts dans la matérialisation de ces dispositifs juridiques et textes internationaux. En dehors des moyens financiers, qui font souvent défaut pour la mise en pratique de ce dispositif, Ibrahima Thiaw note pour le cas du Sénégal que : « les limites culturelles et institutionnelles au développement de l'archéologie préventive au Sénégal sont multiples. L'absence d'une tradition archéologique et la forte influence de l'héritage colonial sur la gestion et la législation existante en sont les principales contraintes...d'autre part, il y a une certaine ignorance des sites préhistoriques et protohistoriques anciens qui, loin d'être intégrés dans les trajectoires historiques et la mémoire des groupes, sont généralement associés à des populations ayant émigré de leur région d'origine suite à de multiples péripéties⁶⁷⁷ ».

S'il est évident que la liste des causes est longue, nous pensons que l'une des causes principales est le manque de prise en compte en aval des projets d'aménagement, des questions patrimoniales, ce qui est le cas pour le projet autoroutier Dakar-Diamniadio mais aussi de l'aéroport international Blaise Diagne. En effet, si les questions patrimoniales étaient prises en compte dès le début des projets, la DPC et l'IFAN seraient associés dès les premières heures des projets, ainsi, ils pourraient débiter les travaux de prospections et de fouilles préventives même avant les travaux de terrassements. L'une des causes principales aussi des échecs de politiques patrimoniales dans beaucoup de pays dans le continent, demeure la mise à l'écart des populations locales dans les différents processus de patrimonialisation, qui pourtant peuvent jouer un rôle très important. Selon Michel Vernières, « la nécessaire appropriation du patrimoine par la population confère un rôle essentiel à la multitude des associations locales qui s'impliquent dans les processus de

⁶⁷⁷ THIAW I., *Op., Cit.*, 2008, p. 91.

patrimonialisation et la gestion du patrimoine. Elles jouent en effet un rôle décisif en la matière, du fait de la diversité et du nombre des biens qui le constituent, échappe, pour une bonne part, aux instances officielles. En particulier, le travail bénévole de restauration et d'animation accompli dans le cadre associatif est une source irremplaçable de ressources pour la mise en valeur du patrimoine⁶⁷⁸ ».

5-1-b-2 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, un patrimoine bousculé, un patrimoine retrouvé.

Le peuplement du Sénégal est multiséculaire, celui-ci s'est fait par des vagues successives, et pour l'essentiel, il s'est effectué à partir du Nord, de la vallée du fleuve Sénégal. Présentement, plusieurs traces qu'il s'agisse des vestiges archéologiques : les amas coquilliers du delta du Saloum, de la Basse Casamance, les mégalithes, les dunes ogoliennes de Kounoune, des architectures traditionnelles à l'image des cases en pierres du pays Bassari, les cases à impluvium de la basse Casamance, de l'architecture coloniale dans les villes de Rufisque de Dakar, de Saint-Louis par exemple, des lieux de mémoire : camp et cimetière de Thiaroye témoignent de ces différentes présences. Outre ces témoins du passé, le pays dispose de plusieurs sites naturels qui font l'objet de protection car inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO pour certains: Parc de Niokoloba, le delta du Saloum, et sur la liste des sites et monuments du patrimoine national à l'image de la forêt classée de Mbao. Adama Djigo dira dans sa thèse que : « le Sénégal possède un héritage culturel riche et diversifié par son caractère global, multiforme et divers. La richesse du patrimoine culturel sénégalais se perçoit autant dans son aspect sensible qu'à travers ses composantes immatérielles. C'est un héritage qui reflète une variété de sites, monuments, pratiques, savoirs et savoir-faire qui remontent à très loin dans le passé⁶⁷⁹ ».

⁶⁷⁸ VERNIERES M., « Patrimoine, patrimonialisation, développement local : un essai de synthèse interdisciplinaire », pp. 7-18, in, VERNIERES M., (Sous la direction), *Patrimoine et développement. Études pluridisciplinaires*, Paris, GEMDEV-Karthala, 2011, 174 p.

⁶⁷⁹ DJIGO A., *Dynamiques et stratégies de conservation et de promotion du patrimoine au Sénégal de l'administration coloniale à l'an 2000*, Thèse de Doctorat, Histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, 615 p.

Dakar la capitale, au-delà du contexte ci-dessus- présence de populations depuis la période préhistorique, de populations Mandingues ensuite de Lebbou -, a très tôt bénéficié d'installations modernes grâce à sa position stratégique, dans un contexte de conquête et de pénétration occidentale. De cette manière, Dakar va connaître une augmentation rapide et une urbanisation plus rapide que les autres villes africaines⁶⁸⁰, Assane Seck dira que Dakar grouillait déjà de monde dans les 1950⁶⁸¹. Une évolution qui a détruit la majeure partie des anciennes traces humaines dans la presque île, mais aussi a marqué le paysage dakarois de nouvelles empreintes selon les époques.

Le vocable autoroute, rappelle indubitablement plusieurs images qui présentent un caractère commun : la vitesse, le mouvement, la nécessité de rejoindre deux ou plusieurs points, rapidement, avec le moins d'arrêts possible, alors que celui de patrimoine renvoie à une image de quelque chose de statique, de figée. Le parallélisme, trop évident de ces deux notions cache à première vue beaucoup de points communs qui réunissent pourtant ces deux notions. Pour simples exemples, les travaux de construction d'autoroute ont jusqu'à présent permis de mettre à jour un important patrimoine matériel allant de la période préhistorique, au subactuel, dans les pays les plus avancés dans ce domaine, ce patrimoine est souvent étudié et exposé dans des musées - comme c'est le cas du Musée Archéologique Provincial d'Alicante (MARQ), dont la majeure partie des collections provient des travaux d'aménagement : construction de cité, aménagement du port, construction de routes, de la ligne du tramway, et qui « offre un intéressant parcours historique à travers les salles dédiées à la préhistoire, la culture ibérique, la culture romaine et le Moyen Âge. Ses différentes salles permettent de contempler des pièces vieilles d'environ 100 000 ans, de la céramique ibérique, une reconstitution de la vie quotidienne au temps des romains et plus de 300 objets datant du Moyen Âge. Le musée offre par ailleurs des informations sur les sites

⁶⁸⁰ PHILIPPES A., BOCQUIER P. FALL A ; S., GUISSÉ Y. M., NANITELAMIO J., *Les familles dakaroises face à la crise*, Dakar, IFAN-ORSTOM-CEPED, 1995, 209 p.

⁶⁸¹ SECK A., *Dakar métropole ouest-africaine*, Dakar, IFAN, 1970, 516 p.

archéologiques de Lucentum, Petrarcos et La Illeta⁶⁸² » -. Par ailleurs ayant développé et accéléré son programme autoroutier dans les années 1970 jusqu'au début des années 2000 pratiquement, nous pouvons dire aujourd'hui que la France dispose d'un riche patrimoine autoroutier. C'est dire que ce ne sont pas les interactions qui manquent entre autoroute et patrimoine, d'ailleurs dans les pays développés, les questions patrimoniales sont inscrites en aval de toutes politiques d'aménagement du territoire et donc de construction d'autoroute par exemple.

Si le rôle premier d'une autoroute, d'une voie rapide est de permettre de desservir une zone ou des zones, améliorer son accessibilité, et du coup accroître les capacités d'échanges, d'où des retombées économiques, inaugurant la dernière section de l'axe nord-Sud le 29 octobre 1970 en Bourgogne, le Président Pompidou expliquait qu'« il s'agit d'avoir un réseau autoroutier qui amène la vie dans toutes les régions de France, de même que nos artères amènent le sang dans les tissus les plus épais jusqu'aux extrémités du corps ». Elle doit permettre par la même occasion de redécouvrir, les différents patrimoines d'une aire géographique.

Dans sa communication à l'Académie des Beaux-Arts, Charles Rickard⁶⁸³ s'est posé trois questions en guise d'introduction : « l'autoroute, ouvrage d'art, peut-elle être aussi œuvre d'art ? L'autoroute peut-elle et doit-elle accueillir les productions des artistes ? L'autoroute a-t-elle le droit de consacrer une partie des ressources provenant du péage à la création artistique et à l'action culturelle ? ». Il répond par l'affirmative à toutes ses questions. Nous ne tenterons pas dans les lignes qui vont suivre d'apporter nos propres réponses à ces questions, car le contexte sénégalais est tout autre. Il ne fait aucun doute que la fonction première d'une autoroute est le transport, d'ailleurs les règles autoroutières imposent à l'automobiliste de ne pas s'arrêter pour observer un paysage, de ne pas se

⁶⁸² Nous avons eu l'occasion de visiter ce musée lors d'un workshop international sur la culture et la durabilité (*sustainability*) en 2011, il offre aux visiteurs une parfaite reconstitution de la vie de ces hommes préhistoriques qui ont peuplé ces terres.

http://www.spain.info/fr/que-quieres/arte/museos/alicante/museo_arqueologico_provincial_de_alicante.html.

⁶⁸³ RICKARD C., *L'apport de l'autoroute à l'art et à la culture*, Communication faite à la séance du mercredi 26 mai 1982 à l'Académie des Beaux-Arts, Institut de France, Paris, *Typographie de Firmin-Didot et Cie*, MCMLXXXII, 1982, 19 p.

retourner pour aller voir un site en dehors des aires de service ou de repos. C'est par la suite que les considérations culturelles, touristiques se sont greffées aux autoroutes, avec l'apparition d'une signalisation particulière. C'est à partir des années 1960, que des études nord-américaines, montrent la nécessité d'équiper les autoroutes de diverses images afin de « rompre la monotonie que ressent l'automobiliste lorsqu'il circule sur une autoroute et de le situer dans l'espace géographique qu'il traverse, en lui précisant ce qu'il voit, en l'informant sur les richesses culturelles, touristiques et économiques de la région traversée, en lui indiquant les monuments et sites visitables les plus remarquables situés à peu de distance de l'autoroute⁶⁸⁴ ».

Ainsi, les panneaux de couleur marron vont faire leur apparition sur les rebords des autoroutes, à travers eux, Charles Rickard dira que l'autoroute somme en son usager : « ne pense pas qu'à ta sacro-sainte moyenne ! Vois, vois, comme la France est diverse dans ses paysages, ses architectures, ses cultures et ses élevages. Vois la France est belle⁶⁸⁵ ». Cependant, ces panneaux obéissent à des normes, en France d'ailleurs l'Arrêté du 24 novembre 1967, relatif à la signalisation des routes et autoroutes a fait récemment l'objet de modifications par l'Arrêté du 6 décembre 2011⁶⁸⁶, ainsi, « une règle de densité avec pas plus d'un panneau ou un groupe de panneaux tous les 5 kilomètres en moyenne par sens, afin d'éviter de déconcentrer le conducteur, de saturer son attention et de banaliser l'information⁶⁸⁷ ». En dépit de cette réglementation de la distance, il y a aussi le problème du choix des thèmes, qui est en principe le fruit d'une minutieuse collaboration entre les collectivités locales, des autoroutiers, des autorités administratives compétentes et des artistes. Ainsi, de plus en plus, l'autoroute change de visage, elle n'est plus devenue ce simple objet, cette bande bitume, à la limite nous pouvons dire que de nos jours, le couple autoroute et mise en valeur patrimoniale est plus qu'une réalité tant il se matérialise de diverses manières. Nous en voulons pour preuve l'« Archéodrome » de Beaune, sur

⁶⁸⁴ Collectif, *Signalisation touristique*, Guide, Paris, Direction des Journaux, 1992, 216 p.

⁶⁸⁵ RICKARD C., *Op. Cit.*, 1982, p. 6.

⁶⁸⁶ Instruction Interministérielle sur la signalisation routière, *Journal officiel du 22 décembre 2012*, 91 p.

⁶⁸⁷ GAY J.-C., « La mise en décor d'un paysage : la signalisation autoroutière d'animation de la société ESCOTA en Provence-Alpes-Côte d'Azur », in, *Espace géographique*, tome 23 n° 2, 1994, pp. 175-185.

l'autoroute Paris-Lyon qui est le fruit d'une collaboration entre les autoroutiers, les archéologues et les collectivités locales.

Nous avons tenté l'expérience, dans le cadre de nos recherches documentaires qui nous a amené aux archives d'Aix-en-Provence, dans le Sud de la France, nous avons fait le trajet en voiture, tant fut grande la surprise de découvrir autant de sites représentés sur les panneaux de signalisation au bord de l'autoroute : cathédrale, château, forêt, sites géologiques, des terroirs, une expérience qui nous inspirera d'ailleurs. Hormis ces panneaux de signalisation, qui pour une quelconque raison peuvent échapper à l'attention du conducteur, les aires de repos, de service jouent désormais un rôle phare dans l'exposition du savoir-faire, de la richesse culturelle, bref de tout un patrimoine matériel ou immatériel d'un terroir. A ce propos, Charles Rickard souligne à juste raison que : « quand l'automobiliste obstiné refuse d'aller voir ces merveilles hors du sillon de ciment ou de bitume, les autoroutes françaises en arrivent à mettre à sa portée, sur leurs aires, une représentation des curiosités et des richesses du pays qu'il traverse⁶⁸⁸ »⁶.

S'il est évident que les effets d'un chantier autoroutier sur l'environnement :

- des effets de coupures des exploitations, des trajets, des parcelles forestières,
- des perturbations du réseau hydraulique
- des émissions de poussière
- diminution de la surface forestière exploitable
- concurrence d'utilisation de l'espace déboisé et délaissé par l'agriculture et l'urbanisme

sont néfastes et entraînent des perturbations, voire des blessures qui prennent plusieurs années avant de se cicatriser, il faut dire que depuis quelques temps, les aménageurs mettent en œuvre tout un programme de suivi environnemental qui permet de réduire au

⁶⁸⁸ RICKARD C., *Les autoroutes françaises*, Ouest-France, avril 1985, 35 p.

⁶

maximum les impacts environnementaux. Mais aussi qui procèdent à des tentatives de reconstitution de l'environnement d'antan après la phase chantier. Sur le plan patrimonial, malgré les fouilles préventives, notamment dans les pays développés, le patrimoine matériel notamment archéologique souffre nécessairement des travaux de chantier. Car il faut dire que malgré l'ampleur des fouilles, les contraintes d'échéancier poussent souvent les archéologues à opérer des choix, si bien que certains sites peuvent échapper à leur attention. Cependant, s'il apparaît que les grands projets d'aménagement du territoire tel que la construction de voies de communication, bousculent particulièrement le patrimoine : forêts, sites archéologiques, sites historiques, ils permettent paradoxalement de les mettre en valeur. Les projets autoroutiers, soulèvent automatiquement dans la majorité des cas, des mouvements de contestations qui s'organisent sous forme d'association de protection, de défense- Monique Grasser, Jean Varlet et Michel Bakalowicz⁶⁸⁹, analysent les différents arguments mis en avant par les deux camps : les pro évoquent souvent les retombées économiques, la décentralisation, quant aux anti, ils invoquent le plus souvent des questions environnementales, patrimoniales, de cadre de vie-. Ils provoquent ainsi un effet projecteur sur le ou les patrimoines menacés par le projet et suscitent automatiquement une prise en compte de celui-ci via des politiques de sauvegarde ou de mise en valeur. Par ailleurs, du fait que la majeure partie des grands projets d'aménagement sont précédés de fouilles préventives, les travaux font souvent l'objet de publications scientifiques, et les vestiges exposés dans des musées permettent notamment au grand public de prendre conscience de l'existence de ce patrimoine. En dehors, des chantiers des grands projets d'aménagement, l'agriculture constitue un facteur non négligeable de destruction du patrimoine archéologique notamment comme le rappelle d'ailleurs Jean-Paul Demoule⁶⁹⁰, directeur de l'INRAP, comme c'est le cas aux Pays-Bas où 60% de destruction des sites archéologiques sont imputables aux travaux agricoles.

⁶⁸⁹ GRASSER M., VARLET J. et BAKALOWICZ M., *Autoroutes et aménagements, interaction avec l'environnement*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2004, 328 p.

⁶⁹⁰ DEMOULE J.-P., *Op. Cit.*, 2007, p. 11.

Malgré cette forte urbanisation de la presqu'île du Cap-Vert, qui a fini par détruire un nombre inestimable de traces du passé : anciens villages des pêcheurs par exemple, de sites archéologiques, mais aussi de sites naturels, il demeure toujours de rares sites archéologiques, de sites historiques et naturels, d'où la nécessité de plus de fermeté dans la prise en compte de ces derniers vestiges du passé, mais aussi naturels.

L'emprise de l'autoroute Dakar-Diamniadio se situe dans une aire géographique qui à première vue se caractérise par son uniformité, dans la zone des Niayes, ces dépressions inter-dunaires qui datent essentiellement du Quaternaire⁶⁹¹, conditions biophysiques qui caractérisent dans l'ensemble la presqu'île du Cap-Vert⁶⁹². « S'étirant au pied de la Falaise de Thiès, à la pointe des Almadies, la presqu'île du Cap-Vert présente plusieurs caractères originaux qui la différencient du reste du pays. Cet éperon étroit, avancé dans l'Atlantique, est constitué d'accumulations sableuses quaternaires qui soudent une tête rocheuse d'origine volcanique et des bas plateaux façonnés dans les marnes et des calcaires et, accolés au massif cuirassé de Ndiass. Entre ces deux zones, on retrouve les dépressions inter-dunaires communément appelées les Niayes⁶⁹³ ». Le corridor de l'autoroute débute ainsi à la Patte-d'oie, le point kilométrique 1 (PK 1), une zone formant une sorte de dépression et très humide avec une nappe phréatique affleurante, pour s'engouffrer dans une zone d'habitat dense à partir du PK 6 dans le secteur de Pikine, une zone où se développent des activités de productions agricoles, maraichères et ornementales. Du PK 6 au 14,5 c'est-à-dire du Viaduc de Pikine à Keur Massar, traversant la forêt classée de Mbao, malgré l'habitat très dense, les populations y pratiquent des cultures maraichères notamment au niveau du Camp militaire de Thiaroye, ensuite vient à partir du PK 14,5 la zone rurale du projet, une zone cependant en pleine construction aujourd'hui, jusqu'au PK 26,5, ce secteur est les domaines des plantations fruitières mais aussi des exploitations avicoles.

⁶⁹¹ BRIGAUD F., *Connaissance du Sénégal*, in, *Études Sénégalaises* n° 9, Fasc. 1 Géologie, Centre IFAN-Sénégal, Saint-Louis du Sénégal, 1960, 77 p.

7

⁶⁹² *Atlas National du Sénégal*, Paris, Presses de l'Institut Géographique National, 1977, 147 p.

⁶⁹³ APIX-BUURSINK, *Op. Cit.*, 2006, p. 47.

Comparé aux axes autoroutiers dans les pays développés qui font plusieurs centaines de kilomètres et même pour le cas de certains pays africains, l'autoroute Dakar-Diamniadio représente juste un « petit bout de tronçon⁶⁹⁴ », cependant, considéré dans son contexte local, celui de la presqu'île du Cap-Vert et de la région de Dakar, c'est un axe majeur de par son rôle, ses retombées dans les secteurs économiques, sociaux, mais aussi les impacts sur l'environnement, les vestiges historiques et archéologiques.

⁶⁹⁴ Nous empruntons ces termes à la responsable de la Bibliothèque de Recherches Africaines (BRA) du CEMAF (Centre d'Études des Mondes Africains).

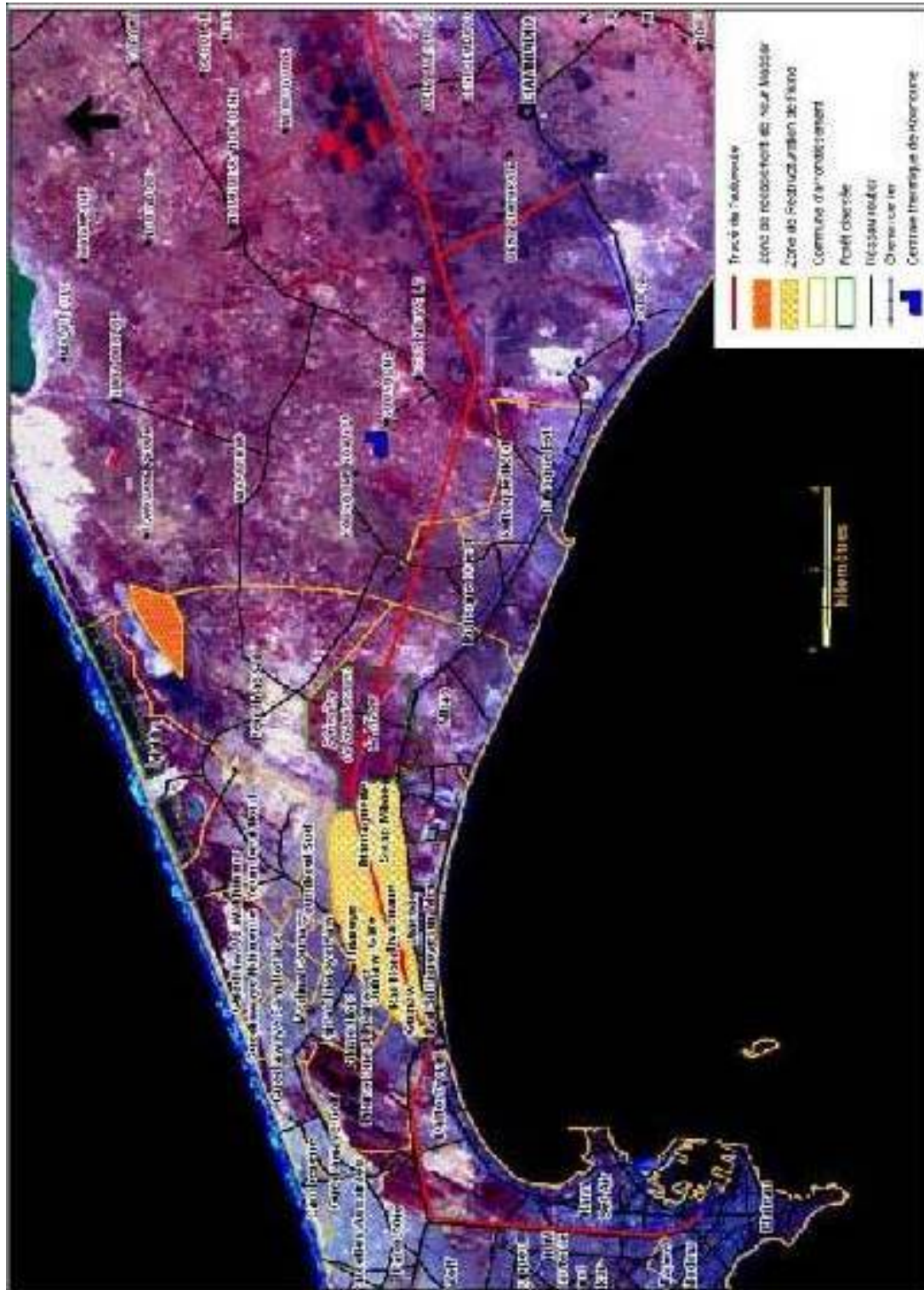


Figure 87 : tracé de l'autoroute Dakar-Diambiadio. (Sources APIX sa.)

L'urbanisation croissante de la ville qui s'est faite de façon anarchique, sans aucun respect des normes urbanistiques est par ailleurs l'un des facteurs aggravants des impacts du projet autoroutier. Une urbanisation qui sans cesse menace les rares ressources naturelles : réduction des surfaces cultivables dans l'aire de la presqu'île, disparition progressive de cette zone semi rurale entre la forêt classée et Diamniadio, une pression foncière source de tensions dans la capitale etc. Le projet autoroutier ne fera qu'accroître ces tendances, notamment dans les aires géographiques qui jouxtent le tracé, face à cette situation, les divers patrimoines que compte la presqu'île, n'échappent pas à cette pression foncière. Le projet autoroutier du fait de son importance, de l'écho qu'il a sur le plan national mais aussi sous régional, constitue un parfait prétexte pour évoquer les questions patrimoniales, il joue ainsi le rôle de projecteur sur ce patrimoine pratiquement oublié et menacé par l'urbanisation comme nous le verrons. S'il est vrai que le patrimoine, c'est « l'ensemble des biens hérités ou réunis et conservés, dont l'on dispose et que l'on transmet aux descendants⁶⁹⁵ », il est aujourd'hui plus que temps, de prendre en compte certains vestiges, dans ce contexte de développement d'infrastructures lourdes qui vont engendrer des mutations dans la presqu'île du Cap Vert. Rejoignant le point de vue de Guy Di Méo « la tendance au tout patrimonial⁶⁹⁶ », nous pensons qu'il ne s'agit pas non plus de tout « patrimonialiser », mais les sites les plus représentatifs, comme le suggère Hamady Bocoum. Dakar ayant connu une occupation multiséculaire, il faut arriver sur le plan culturel, à sauvegarder puis mettre en valeur les sites représentatifs des différentes époques. Sur le plan environnemental, l'explosion urbaine grignote les rares espaces verts qui restent dans la capitale alors qu'au même moment les politiques urbaines ne favorisent pas forcément le développement d'espaces verts dans la capitale. Quant au patrimoine culturel matériel notamment, la grande majorité de la population dakaroise l'ignore complètement, d'autant plus que les pouvoirs publics ne mettent pas souvent en œuvre des politiques qui

⁶⁹⁵ GARÇON A.-F., *Op. Cit.*, 2007, p. 108.

⁶⁹⁶ DI MÉO G., *Op. Cit.*, 2013, p. 3

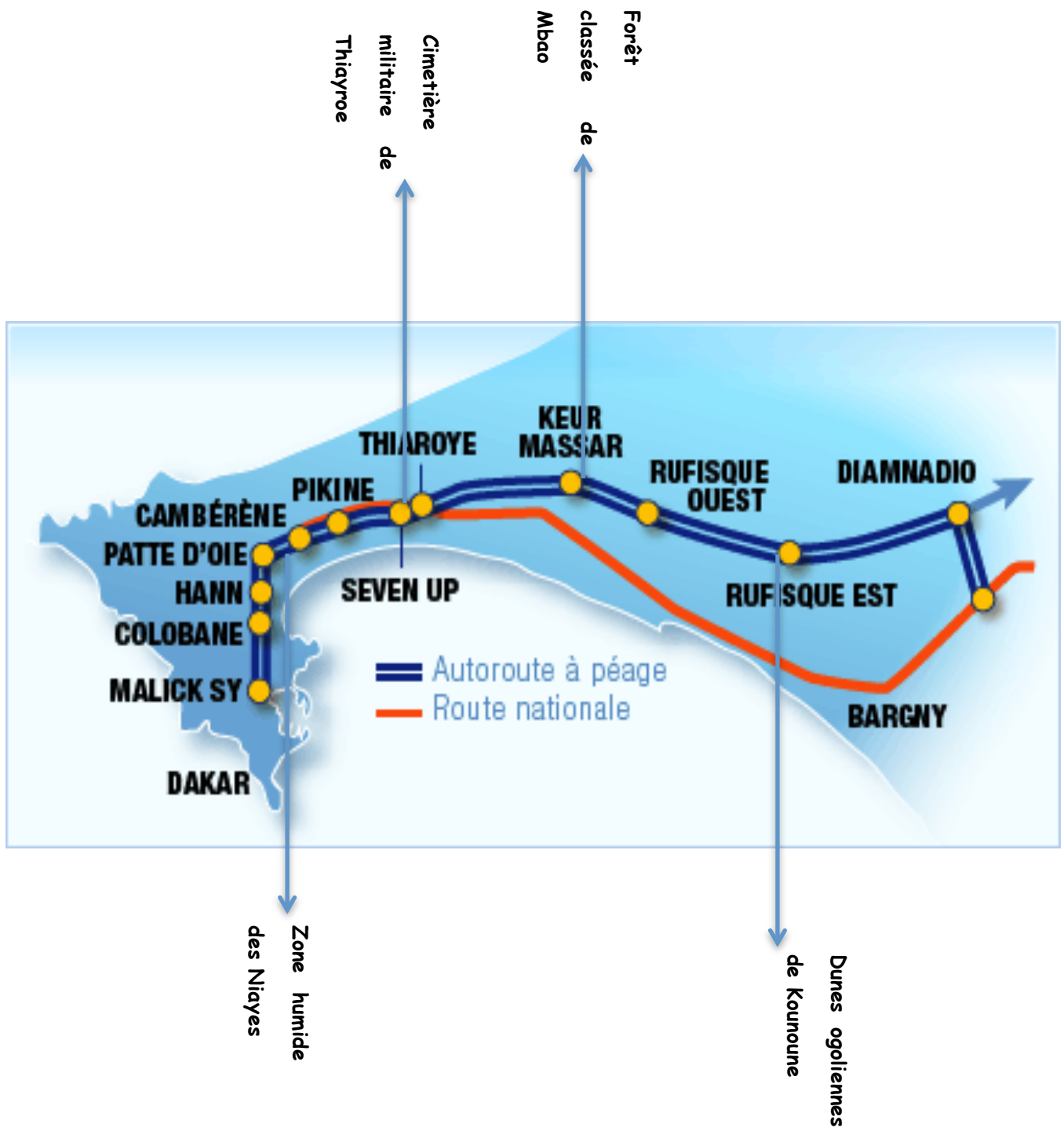
peuvent amener le grand public à s'intéresser au patrimoine matériel : visite des musées⁶⁹⁷, organisation d'expositions, plus de visibilité du patrimoine, plus de responsabilisation du public vis à vis du patrimoine etc.

Dans les pays développés, l'autoroute par où elle passe, constitue une sorte de vitrine du terroir, Alain Roger nous dit par exemple sur « l'autoroute A3, qui traverse le massif, on vous sommes, par voie d'affiches, d'admirer la Sainte-Victoire et les 'paysages de Cézanne', on vous nomme le génie du lieu, comme si, sans cette référence, le paysage risquait de retomber dans l'indifférence- nullité du pays, lieu sans génie⁶⁹⁸ ». Dans cette logique, nous pensons qu'un certain nombre de sites divers de par leur nature dans la presque île du Cap-Vert, représentatifs du patrimoine national dans sa globalité, devraient faire l'objet de « référence », sur l'autoroute Dakar-Diamniadio.

En conformité avec les normes internationales en termes de signalisation autoroutière, nous proposons à l'image des autoroutes dans les pays occidentaux de procéder à un jalonnement culturel en posant des panneaux qui vont signaler la présence de sites : naturel, historique, archéologique etc. Nous avons à cet effet rédigé un « Livret de panneaux patrimoniaux » remis à la société concessionnaire de l'autoroute. Les sites proposés dans le cadre de ce jalonnement culturel sont localisés dans la carte ci-dessus, l'autoroute ne faisant que 32 km, nous jugé opportun de proposer 5 sites : la ville de Rufisque, les dunes ogoliennes, la forêt classée de Mbao, le camp militaire de Thiaroye et la zone humide des Niayes ; hormis la ville de Rufisque, tous les autres sites sont impactés par l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Ces sites qui incarnent à la fois un divers patrimoine : archéologique, naturel, historique, architectural, sont de nos jours tous menacés de disparition, face aux multiples agressions.

⁶⁹⁷ Chaque année, l'IFAN accueille des milliers d'écoliers qui viennent visiter le laboratoire de Préhistoire- protohistoire de l'IFAN.

⁶⁹⁸ ROGER A., *Court traité du Paysage*, Paris, Gallimard, 1997, 199 p.





Rufisque « la vieille ville », une ville de culture et d'histoire

Du nom traditionnel de Teung-Guejd, la ville de Rufisque incarne un brassage de civilisations. À l'origine, Rufisque était un village de pêcheurs Lebbou, ces derniers occupaient avant l'avènement des occidentaux plusieurs entités territoriales dans la presqu'île du Cap-Vert. Les lébous auraient quitté le Djolof vers le XIII^e siècle, ceux qui se sont installés à Rufisque, auraient d'abord transité par Kounoune, qui abrite plusieurs sites archéologiques. Cependant, ils trouvèrent sur place une population socé qu'ils ont chassé. Découvert par les portugais au XV^e siècle qui y installèrent leur premier comptoir commercial, Rufisque a connu un développement économique sans précédent au XIX^e siècle grâce à la traite de l'arachide sous la domination française, à cet effet, il est la troisième ville à jouir du privilège communal en 1880 avant même Dakar, ce qui lui permettait d'avoir des représentants au conseil général. Aujourd'hui, le visiteur pourra contempler dans le paysage de grands hangars de l'époque coloniale qui servait à entreposer l'arachide, la gare ferroviaire de Rufisque, ainsi que l'ensemble des bâtiments avec leur architecture de type colonial. La communauté lébou toujours majoritaire, est très

conservatrice ainsi, chaque année elle organise des événements culturels tels que la course de pirogues, culturels à l'image du « *Ndeup* » pour perpétuer la tradition des anciens.



Les sites néolithiques de Kounoune

Le secteur de Kounoune abrite plusieurs sites archéologiques, il s'agit principalement de sites néolithiques, désignés sous les noms de dunes ogoliennes ou le néolithique de Kounoune. La zone géographique de Kounoune offrait jadis des conditions écologiques très favorables avec la présence de lacs, de point d'eau mais aussi d'affleurements de silex et d'autres types de roches très aptes à la taille donc à la fabrication d'outils pour les hommes préhistoriques. Le paysage était caractérisé par une succession de dunes et de dépressions qui abritaient des points d'eau, qui attiraient souvent des animaux sauvages qui venaient s'y désaltérer. Les hommes préhistoriques par contre habitaient sur les hauteurs des dunes, aujourd'hui les traces de leur présence sont visibles sur celles-ci, grâce et/ou à cause de l'érosion éolienne, des artefacts: tessons de céramique, outils en silex, anciens foyers, sont visibles sur la surface de certaines dunes. D'après la légende, les lébous qui se sont installés à Rufisque, auraient d'abordé transité par Kounoune vers le XII^e- XIII^e siècle qui offrait des conditions d'habitation très propices. Cependant les sites de Kounoune ne constituent pas les seuls sites archéologiques que l'on rencontre sur la zone d'emprise de

« l'autoroute de l'avenir », récemment une mission de prospection archéologique menée par l'IFAN a permis de mettre au jour plusieurs autres sites archéologiques mais de différentes époques



La forêt classée de Mbao

Pour l'automobiliste, le voyageur qui quitte Dakar après avoir parcouru plusieurs kilomètres que ça soit sur la RN1 ou « l'autoroute de l'avenir », tomber sur cette soudaine forêt constitue un changement brusque dans ce paysage dominé par le béton, cela s'explique par le fait qu'au départ, celle-ci était une forêt péri-urbaine ce qui n'est plus le cas avec l'étalement de Dakar. La forêt classée de Mbao, située dans le département de Pikine est le dernier poumon vert de la capitale sénégalaise, en proie à une évolution urbaine et une pression foncière sans précédent. Immatriculée au nom de l'État en 1908, la forêt de Mbao a été classée en mai 1940 par Arrêté du 979 SE/F., sa superficie a cependant beaucoup évolué face aux différentes agressions. La forêt classée de Mbao abrite plusieurs activités génératrices de revenus pour les populations environnantes notamment : cultures sous pluie, élevage, aviculture, commerce... le plan d'aménagement prévu dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage, permettra à la forêt classée de Mbao de bénéficier d'un programme de suivi, de plantation d'arbres car pour compenser les 35 hectares déclassés dans la forêt, ainsi,

« la plantation d'arbres, d'espèces adaptées au milieu naturel, selon le ratio de 2 arbres plantés pour compenser 1 arbre abattu ».

Le cimetière militaire de Thiaroye

Inscrit sur la liste des monuments historiques et des sites classés, le cimetière militaire de Thiaroye incarne à la fois un lieu de mémoire mais un aussi devoir de mémoire. Il symbolise en effet l'histoire des troupes africaines désignées sous le vocable de Tirailleurs Sénégalais ayant pris part à la seconde guerre mondiale aux côtés de la France, ces soldats provenaient de tous les territoires qui étaient sous la domination française donc il n'y avait pas que des soldats sénégalais. À travers ce cimetière militaire, se cache en fait toute une histoire de la période coloniale, et même post coloniale, celle de Thiaroye 1944, de l'effort de guerre et surtout celle de la prise de conscience des peuples colonisés au lendemain de la victoire des alliés, qui désormais réclament leur émancipation.

Le cimetière militaire de Thiaroye se situe près de la RN1- c'est le camp militaire qui est impacté par le projet, cependant, c'est le cimetière qui accueille les commémorations officielles, dans un quartier populaire de la banlieue, il passe pratiquement inaperçu dans ce paysage où abondent des micros entreprises, même si ce lieu évoque un passé douloureux, il faudrait bien en prendre soin, sinon comme le souligne Cheikh Faty Faye de l'association sénégalaise des professeurs d'histoire et de géographie « les traces de cette page douloureuse de notre histoire risquent d'être définitivement effacées ».

La zone humide des Niayes

Administrativement, la zone naturelle des Niayes s'étend sur quatre régions : Dakar, Thiès, Louga et Saint-Louis, elle s'étire sur 180 kilomètres avec une largeur qui varie selon les endroits entre 5 et 30 kilomètres à l'intérieur des terres. Cette bande de terre offre un paysage particulier caractérisé par des dépressions et des dunes reposant sur une nappe phréatique peu profonde, avec une hydrographie jadis très riche en lacs et points d'eau. Ces conditions écologiques particulières ont toujours fait de cette région une zone de forte attraction pour les populations.

Dans la région de Dakar, la zone des Niayes abrite principalement le secteur des cultures maraichères, de l'horticulture. D'ailleurs dans la capitale, tous les légumes frais tels que la salade, le « nana », le chou pommé, vendus à proximité des routes notamment sur la RN1 proviennent des cultures de la zone des Niayes. Une bonne partie de la population de la banlieue défavorisée s'adonne à ces activités génératrices de revenus pour elle.



Figure 88: cultures dans la zone des Niayes. Source IRD

Chapitre 6 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : quels enjeux de socialisation ?

S'interrogeant sur les transformations sociétales qui peuvent être induites par des changements techniques, Catherine Bertho Lavenir : « admet non seulement qu'un changement technique majeur façonne la société dans laquelle il s'insère mais aussi que les caractéristiques proprement techniques des grands dispositifs tels que les réseaux de transport, de communication, les formes d'habitations ou les médias sont en grande part façonnées par des usages sociaux de la technique⁶⁹⁹ ». Le Sénégal et particulièrement la capitale Dakar, n'échappent pas à ce principe de réciprocité, face à une reprise économique favorable depuis maintenant plus d'une décennie. La société sénégalaise se motorise de plus en plus, Dakar la capitale qui a battu les records dans ce sens, est confrontée à des problèmes d'infrastructures capables de faire face à cette forte motorisation. D'où cette décision de construire ce puissant axe de transport, qui vise à améliorer la mobilité. Cependant ce puissant axe impose ses normes, Charles Rickard dira que : « l'autoroute est autoritaire⁷⁰⁰ », normes qui s'opposent souvent aux pratiques, aux comportements notamment des transporteurs du secteur informels ou privés.

Sur un autre tableau, la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio n'a pas non plus échappé au principe selon lequel : « dans les pays post-industriels, tout projet d'aménagement en site propre suscite aujourd'hui des oppositions fondées sur un spectre d'arguments particulièrement large...⁷⁰¹ »⁸. Cependant, les arguments mis en avant par les différents protagonistes peuvent varier d'un pays à un autre, d'un contexte socio-économique à un autre. Comparé à la France, qui connaît une très longue tradition autoroutière, le Sénégal en est à sa toute première autoroute à péage, un phénomène tout à fait nouveau. Ce qui n'a pas manqué de soulever des controverses notamment dans la

⁶⁹⁹ BERTHO LAVENIR C., « Manière de circuler en France depuis 1880 », in, Catherine Bertho Lavenir (Sous la direction), *Circulations, in, Le Mouvement Social : bulletin trimestriel de l'Institut français d'histoire sociale*, n° 192, juillet-septembre 2000, 176 p.

⁷⁰⁰ RICKARD C., *Op. Cit.*, 1982, p. 6.

⁷⁰¹ GASSER M., VARLET J. et BAKALOWICZ M., *Op. Cit.*, 2004, p. 41.

capitale sénégalaise qui abrite le projet. Dans l'ensemble, les arguments des différents acteurs tournent autour des facteurs économiques (emploi des jeunes, relance économique...), des facteurs liés à la fracture socio-spatiale.

Habitué aux embouteillages notamment aux heures de pointe, et durant les périodes hivernales, il serait intéressant de savoir par exemple si les automobilistes vont sortir très tôt comme ils avaient l'habitude de le faire ou sortir un peu plus tard ? Hormis sa capacité de faciliter l'accès dans les deux sens dans la presqu'île du Cap-Vert, l'une des priorités de l'autoroute de façon générale et celle de Dakar-Diamniadio est d'apporter une sécurité et un confort aux automobilistes, ceux-ci auront-ils tendance à rouler plus vite comme en Chine où les débuts du phénomène autoroutier étaient particulièrement meurtriers du fait des accidents ?

Le parc automobile du Sénégal est vétuste dans son ensemble, qu'en sera-t-il avec cette nouvelle infrastructure de transport qui nécessite des véhicules solides - au cours d'un entretien avec le Pr Garçon, elle comparait l'autoroute à la 4 G et le véhicule à l'*iPhone 5* (ou n'importe quel autre smart phone avec la technologie 4 G), ainsi si on possède la 4 G sans *iPhone* ou autre smart phone utilisant cette technologie, cela ne servira à rien - ?

6-a : Autoroute à péage : jeu et controverses des acteurs

Plusieurs rapports d'institutions internationales et sous régionales en Afrique insistent sur le fait que c'est dans ce continent que l'on enregistre le plus grand taux de mortalité lié aux accidents de la route. Il semble d'ailleurs que les accidents de la route coûteraient quelques 7,3 milliards de dollars par an soit 1% du produit intérieur brut (PIB), les chiffres évoquent 28 décès pour 100 000 habitants, ce qui représente quatre fois plus le nombre décès par accident de la route dans les pays développés tels que la Suède, la Grande Bretagne, la Norvège. En Afrique du Sud par exemple, ce sont près de 11 000 personnes qui meurent chaque année sur les routes et environ 40% de ces personnes, sont des piétons

qui se déplacent sur les routes⁷⁰². Il existe cependant, de fortes disparités entre les pays, les pays les plus motorisés comme c'est le cas de l'Afrique du Sud connaissent les taux les plus élevés- par conséquent, l'État Sud-Africain dépense chaque année quelques 34,6 de dollars, dépenses liées aux accidents -, tandis que des pays tel que le Sénégal, « enregistre une moyenne entre 2005 et 2008 une moyenne de 3 300 accidents causant en moyenne 300 décès par an⁷⁰³ ».

Plusieurs causes expliqueraient des accidents dont : la vitesse, la fatigue, la somnolence, la ceinture de sécurité, le téléphone portable au volant, et l'incivisme. Ces causes répertoriées par les autorités, ne pointent pas souvent du doigt les défaillances techniques des véhicules : vétusté, manque de contrôle technique etc., ainsi que l'état des routes en général : nids de poules, pas de passerelles pour les piétons, étroitesse de la chaussée. Les causes ne sont pas que matérielles comme nous le verrons, car une majeure partie des accidents dans les rues de la capitale sénégalaise par exemple, impliquent les comportements des piétons.

Dans les années 1950 aux années 1970, la route a été particulièrement meurtrière en France comme le soulignent sans exagération dans l'introduction de leur article commun J. Vallin⁷⁰⁴ et Jean-Claude Chesnais⁷⁰⁵ « tuant ou blessant près de 400 000 personnes en France en 1972, les accidents de la route sont devenus, au cours des vingt dernières années, un fardeau très lourd... alors que le taux de mortalité par accident de la route a augmenté de façon accélérée depuis la création de l'automobile, il a pour la première fois, sensiblement diminué en 1972 et 1974 » - au cours d'entretien avec Anne-Fraçoise Garçon, elle soulignait le fait que dans les années 1960 notamment, les voitures étaient devenues plus puissantes alors que les routes n'avaient pas changé, ce qui occasionnait des accidents

⁷⁰² Ces données sont disponibles sur le site suivant : <http://www.afrique7.com/societe/5919-les-accidents-de-la-route-coutent-a-lafrique-du-sud-10-de-son-pib.html>.

⁷⁰³ LASER International, *Étude sinistralité du réseau de transport Route Nationale 1, 2006-2010*, Rapport final, octobre 2011, 37 p.

⁷⁰⁴ CHESNAIS J.-C., VALLIN J., « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis », 1953, In, *Population*, 30^e année, n°3, 1975, pp. 443-478.

⁷⁰⁵ CHESNAIS J.-C., développe largement cette thèse dans son *Histoire de la violence en Occident en Occident de 1800 à nos jours*, Paris, R. Laffont, 1981, Vol. 1, 497 p.

meurtriers, donc il fallait désormais adapter les capacités de vitesse des voitures aux routes⁷⁰⁶ -

Comparés aux autres pays qui présentent les mêmes caractéristiques socio-économiques à l'image des Etats-Unis, de l'Allemagne de l'Ouest, la Grande-Bretagne, la France a le plus grand taux de mortalité par accident de la route « si en 1972, la route tuait 37 personnes pour 100 000 en France, elle n'en tuait que 30 en Allemagne de l'Ouest, 26 aux Etats-Unis, 15 en Suède et 14 en Grande-Bretagne⁷⁰⁷ ».

Il se trouve qu'au même moment, les Etats-Unis, l'Allemagne de l'Ouest par exemple, les pays pionniers dans le domaine autoroutier, s'étaient déjà lancés dans un vaste programme de construction autoroutière et ont par ailleurs développé leurs réseaux autoroutiers contrairement à la France.

⁷⁰⁶ Séance de travail de travail avec le Pr Mme A.-F. Garçon du 28 mars 2013 au Centre Malher.

⁷⁰⁷ CHESNAIS J.-C., VALLIN J., *Op. Cit.*, 1975, p. 467.

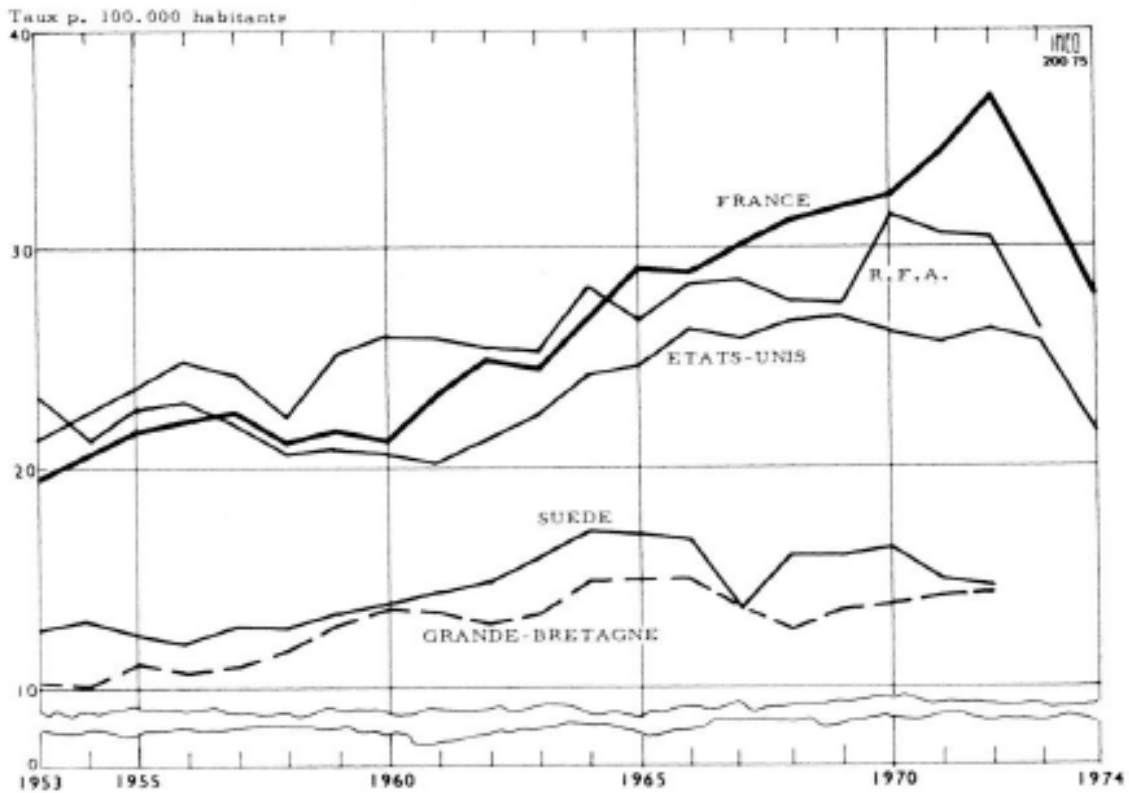


Figure 8. — Taux de mortalité rectifiés par accidents de la route dans divers pays, depuis 1953 (sexes réunis).

Tableau 23: Taux de mortalité sur les routes dans les pays développés. Source J. Vallin

Ainsi, pour adapter la puissance des voitures au réseau routier, la France débuta alors dans les années 1970 une campagne de construction autoroutière, ce qui se traduit à partir des années 1973 notamment, comme d'ailleurs la courbe ci-dessus le montre, par une baisse du taux de mortalité sur la route. Jacques Vallin⁷⁰⁸ et Jean-Claude Chesnais constaterons que : « la diminution du nombre relatif de tués ou blessés est frappante, puisque, pour une même distance parcourue, un individu a eu deux fois moins de chance d'être tué ou blessé, en 1972 qu'en 1953. Ce progrès tient à différents facteurs : amélioration du réseau routier (construction d'autoroutes, aménagements des « points

⁷⁰⁸ CHESNAIS J.-C., VALLIN J., « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 », in, *Population*, 30^e année, n°3, 1975, pp. 443-478.

noirs », etc.), amélioration des normes de sécurité du véhicule, éducation du conducteur, surveillance et prévention routière, etc⁷⁰⁹. ».

Loin de faire une comparaison, il faut dire qu'au Sénégal, dans la première moitié du XX^e siècle, l'état des routes ou plutôt des pistes occasionnaient une détérioration rapide du matériel roulant, voire de nombreux accidents - les sources consultées n'évoquent pas les aspects liés aux accidents de la route - des véhicules notamment dans le cadre de l'économie arachidière, la durée de vie d'un camion était estimée à 2 ans, d'où les nombreuses protestations des transporteurs. Cependant, chemin faisant, le pays a modernisé petit à petit son réseau routier, et l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio représente l'aboutissement parfait de cette modernisation progressive des réseaux de communication. Toutefois, le parc automobile reste dans l'ensemble vieux. Selon la Direction des transports terrestres, les voitures de 16 et plus représentent plus de 69,9% du parc automobile, les voitures datant de 11 à 15 représentent 10,7% les moins de 10 ans et de 5 ans représentent respectivement 18,9% et 10,3%, les gros porteurs, leur âge moyen est de 16 ans, et les voitures particulières 9 ans. Le secteur des transports privés dans la presqu'île du Cap-Vert est particulièrement - et cela malgré les efforts de l'État du Sénégal ces dernières années de renouveler le parc des véhicules de transport - caractérisé un parc automobile vieillissant, avec comme éléments accélérateurs le manque d'entretiens : contrôle technique, la surcharge, la surexploitation des véhicules, etc.

Il serait prématuré aujourd'hui de penser que l'autoroute va insuffler un vent de changement, de renouvellement du parc automobile dans l'ensemble s'agissant de celui du secteur des transports privé et public, l'État du Sénégal déroule un programme de renouvellement avec l'appui de la Banque mondiale. Néanmoins, les données même si elles ont plutôt des effets annonciateurs - dans le cadre de l'Observatoire Socioéconomique et environnemental de l'autoroute à péage, la SENAC sa a ordonné une étude de sinistralité sur la RN1, un rapport a été produit LASER International -, que nous disposons à l'état actuel montrent que l'état de la chaussée ainsi que celui du véhicule souvent à l'origine des

⁷⁰⁹ CHESNAIS J.-C., VALLIN J., *Ibid.*, p. 447.

accidents. Une interprétation des données fournies par la SENAC sa, société concessionnaire de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio :

Cumuls des événements sur le tracé en 2012	
Nombre de pannes dans le district de Cambèrene	4 322
Nombre de panne dans le district de Rufisque	2 207
Total	6 523

Cumuls des événements sur le tracé en 2013	
Nombre de pannes dans le district de Cambèrene	2 087
Nombre de panne dans le district de Rufisque	1 284
Total	3 371*

Tableau 24: Cumuls des événements sur le tracé de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Source SENAC

sa

montre quelque part la vétusté du parc automobile, par contre le nombre d'accidents sur la même période de l'année 2013 est faible, il est de 196 - ne disposant pas de données sur la RN1 pour faire une comparaison - le rapport de LASER International sur la sinistralité quoique les résultats sont provisoires confirment cette tendance. D'un côté, le vieillissement du parc automobile évitera de connaître le phénomène meurtrier qu'à connu la Chine avec notamment le développement du réseau autoroutier. En effet, la montée en puissance de l'économie chinoise durant les deux dernières décennies, a entraîné non seulement un développement fulgurant des infrastructures notamment des autoroutes, mais aussi une forte motorisation de la société. Les autorités publiques chinoises estiment à quelques 107 millions de voitures pour à peu près 116 millions de conducteurs, ainsi, « à

l'heure où le Ministère Français des Transports et la Sécurité Routière dressent un bilan à la baisse du nombre de morts sur la route, la République Populaire de Chine voit le sien s'alourdir, même si les chiffres ont été revus à la baisse pour 2005 avec un nombre non négligeable de 99 088 morts et d'environ 470 000 blessés⁷¹⁰. »

	Effectif	%	Pourcentage cumulé
Autoroute	6	2,5	2,5
Route nationale	215	90,3	92,9
Route régionale	1	,4	93,3
Non renseigné	16	6,7	100,0
Total	238	100,0	

Tableau 25: Répartition des accidents selon la classification de la route au Sénégal. Source Laser International

Cette forte mortalité a pour causes principales selon le Ministère chinois de la Sécurité Publique : la méconnaissance du Code de la route et des règles élémentaires de prudence en matière de sécurité routière, à l'insuffisance voire l'absence de signaux de circulation doublée d'une mauvaise gestion du trafic par les autorités locales et d'une pénurie des forces de police affectées à la sécurité routière.

L'autoroute est une infrastructure qui impose ses propres normes, tant dans la vitesse que les points d'arrêts (les aires de repos, les aires de service) par exemple. Ainsi, l'acceptation de ces normes, de ces règles passe par des politiques rigoureuses mais aussi des campagnes de sensibilisation, afin que les populations puissent s'adapter et finalement s'approprier ce nouvel objet qu'est l'autoroute ainsi que ses contraintes.

La prégnance du secteur informel dans l'économie sénégalaise notamment dans le secteur des transports, ne facilite pas forcément l'application du code de la route et des règles élémentaires de la circulation routière. La concurrence entre les transporteurs,

⁷¹⁰ FRAIGNEAU N., *Sécurité routière et droit routier chinois l'heure du bilan*, <http://www.josseume-avocat.fr/chine.pdf>. Consulté le 13 septembre 2013.

entraîne un non-respect du code de la route, par exemple à Dakar, les zones d'arrêt à l'image de la Patte-d'Oie, « Cappa » sur la route de Rufisque - sachant que celles-ci ne sont pas souvent respectées - entraînent systématiquement des bouchons notamment aux heures de pointe car les transporteurs ne respectent pas les accotements - de peur de se faire coincer par un autre véhicule de transport qui pourrait le retarder - ces mêmes accotements sont de facto occupés par des vendeurs.



Figure 89 : les arrêts de transports publics, points de ralentissement de la circulation à Dakar. (Sources A. Kantoussan)

Aujourd'hui afin de pouvoir faire le maximum de rotation entre la banlieue et le centre-ville, les transporteurs du secteur informel préfèrent emprunter l'autoroute à péage - pour s'acquitter des frais de péage, ils demandent aux passagers de se cotiser entre eux -. Par contre, ils ont tendance à reproduire les mêmes habitudes, qu'ils avaient sur la RN1 et les autres routes secondaires, ainsi, par exemple en cas de panne, il n'est pas rare de voir un chauffeur et son « apprenti » tenter de dépanner la voiture malgré les services de remorquage et dépannage mis à leur disposition par le concessionnaire.



Figure 50:

Figure 90 : vétusté du parc automobile, cause de la majorité des pannes sur la chaussée. (Sources SENAC sa)

Au cours de l'enquête origine/destination que nous avons menée sur la bretelle de Pikine Sud en décembre 2012, dans le cadre de la construction et du dimensionnement de la gare du même nom, nous avons au total démarché 3031 automobilistes sur cet axe dans une fourchette horaire allant de 15h à 21h. Ainsi, le nombre de transporteurs du secteur informel, toute catégorie confondue : transport en commun, taxi urbain, « taxi brousse »,

représentent environ la moitié des automobilistes démarchés - sachant que, rares sont les « *cars rapides* » qui empruntent l'autoroute, du fait de leurs arrêts fréquents, ils sont plus sur la RN1 et les routes secondaires. Ce sont plutôt les « *cars Tata* » et les « *Ndiaga Ndiaye* » qui desservent plus les gares et les quartiers peuplés de la banlieue - le tableau suivant donne un aperçu de la répartition des types de véhicules qui empruntent ce tronçon - sachant qu'au moment de l'enquête seuls quelques tronçons étaient mis en service : Patte-d'oie-Pikine, Keur Massar-Diamniadio -

Types de véhicules	Nombre	%
Véhicules particuliers	1628	53,71
Véhicules utilitaires	277	9,14
Taxi urbains	668	22,04
Transports en commun	346	11,42
Poids lourds	11	0,36
Taxi brousse	70	2,31
Type non renseigné	31	1,02
Total	3031	100,00

Tableau 26: Catégorie et nombre journalier des usagers de l'autoroute à péage Daka-Diamniadio. Source SENAC sa



Figure 91 : enquête O/D bretelle Pikine Sud. (Sources A. Kantoussan)

Il apparaît au sortir de cette enquête, alors qu'au départ, qu'il n'était pas très attendu sur l'autoroute à péage, que le secteur des transports publics informels est très présent sur l'autoroute. Le gain de temps notamment expliquerait - 91,13% des automobilistes démarchés invoquent cette raison - leur passage sur l'autoroute. Cependant, cette cohorte de transporteurs du secteur informel, habituée par exemple sur la RN1 et les routes secondaires aux arrêts fréquents par exemple, mais aussi des voitures mal adaptées aux normes autoroutières car souvent trop vieilles doit se débarrasser impérativement de ces vieilles accoutumances. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, sera-t-elle sous cet angle, le début de la normalisation du secteur des transports informels ? Même si les premières conclusions laissent à le penser, - car ayant fait l'expérience, dès l'embarquement à la gare routière, l'« apprenti » fait savoir aux passagers que le véhicule passe par l'autoroute à péage qu'il n'y aura pas d'arrêt avant tel endroit, donc averti, le passager a le choix selon son trajet ou sa destination finale⁷¹¹. Selon Catherine Bertho-Lavenir, « toute technique, en effet, s'inscrit dans le cadre d'usage. Lors de leur apparition, les technologies du transport, comme les autres, doivent négocier avec les technologies voisines. Leurs promoteurs

⁷¹¹ Ceci n'empêche dans certains cas pour les chauffeurs de s'arrêter sur l'autoroute dans des zones par exemple qui coïncident avec les principaux arrêts sur la RN1 par exemple, ainsi, à hauteur de Cambérène, et juste à côté de la gare de péage de Cambérène, il n'est pas rare de voir des « *Ndiaga Ndiaye* » qui descendent leurs passagers, soit à hauteur du quartier populaire de Dalifort juste à côté, ou des passagers qui vont vers Guédiawaye.

doivent déterminer une façon de mettre en œuvre les nouvelles manières de se déplacer, négocier l'inscription des véhicules nouveaux dans les usages existants, discuter l'aménagement du cadre juridique, pousser à l'invention de formes d'utilisation neuves⁷¹² ». Il s'agira dans le cadre de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio d'amener progressivement via des campagnes de sensibilisation les travailleurs du secteur informel, notamment les transporteurs à accepter, surtout mieux intégrer ce nouvel infrastructure de transport. C'est dans cette perspective d'ailleurs que la SENAC sa, a initié durant même la phase chantier des campagnes de sensibilisation, dont la campagne «*Xallal Yoonwi*»⁷¹³, mais aussi des équipes de la SENAC sa qui vont dans les différents garages de Dakar à la rencontre des chauffeurs et des syndicats de chauffeurs du secteur des transports publics informels à travers les différents garages de Dakar. Ces différentes campagnes de sensibilisation ont permis aux populations cibles d'avoir au moins des idées générales sur les modalités de circulation sur une autoroute. Mais aussi de recueillir les points de vue des différents syndicats de transporteurs.



⁷¹² BERTHO-LAVENIR C., « Lutte de classes et d'influence », In, *Les cahiers de méthodologie*, 1996/2 n° 2, pp. 131-140.

⁷¹³ « *Xallal Yoonwi* », « Ouvrir la route » en wolof, est une campagne de sensibilisation initiée par la SENAC sa en 2011, c'est un camion équipé, qui fait le tour des quartiers de Dakar, il propose de l'animation ainsi que des jeux instructifs sur une autoroute et particulièrement sur « l'autoroute de l'avenir ».



Figure 92 : agents de la SENAC sa sensibilisant des chauffeurs à Dakar et le camion de sensibilisation de la SENAC sa. (Sources SENAC sa)

Les rues de Dakar rappellent plus ou moins, mais dans un contexte plus moderne, l'image qui se dégage à travers la description suivante de Cathérine Bertho-Lavenir : « cheval obstiné avançant au pas au milieu de la route, automobile lancée à grande allure, poules effarées s'égaillant en tous sens, tramways méthodiquement lancés sur leur rails...Autours de 1900, tous « prennent la toute » et, à un moment ou à un autre, s'y trouvent en concurrence. Concurrence immédiate entre usagers qui n'ont ni la même vitesse ni les mêmes besoins et qui tous souhaitent que l'on « s'ôte de leur chemin⁷¹⁴ ». A la différence des routes décrites ci-dessus, il n'y a pas de poules dans les rues de Dakar, qui cependant sont jalonnées par des marchands sur les trottoirs et des vendeurs à la sauvette au milieu de la chaussée notamment au niveau des feux rouges. Ces derniers proposent aux

⁷¹⁴ BERTHO-LAVENIR C., *Op. Cit.*, 1996, p. 131.

automobilistes différents articles allant des cartes de recharge téléphoniques, des articles pour l'entretien de véhicules : essuie-glaces, radio auto, des fruits etc. La présence des vendeurs à la sauvette, entraînent non seulement des ralentissements de la circulation mais constitue un danger notamment pour les deux roues. Malheureusement, ces derniers investissent petit à petit l'axe autoroutier notamment dans les zones où l'autoroute et la RN1 se côtoient, aux heures de pointe, dès qu'il y a un ralentissement sur l'autoroute, les vendeurs à la sauvette qui sont de plus en plus nombreux dans la capitale, remontent pour s'adonner à leurs activités. Par ailleurs, ces vendeurs s'installent au niveau des bretelles et des échangeurs qui deviennent du coup de véritables marchés comme nous le constatons au niveau de Cambèrene, de Pikine Sud. Ces types marchés ne constituent pas une nouveauté en soi, dans la mesure où ils sont présents pratiquement sur tous les axes routiers ainsi que sous les ponts : « *marché souff pont Patte d'Oie* », « *marché souff pont Colobane* », « *marché souff pont Cambèrene*⁷¹⁵ ». Le pire de nos jours, c'est l'occupation, des passerelles par des vendeurs qui exposent leurs marchandises sur les passerelles.

Un quotidien en ligne sénégalais, titrait dans son édition du mardi 11 novembre 2008 : « Série d'accidents mortels à Keur Mbaye Fall : les jeunes veulent bloquer le cortège présidentiel⁷¹⁶ », ce qui traduit un peu la situation dans la capitale avant la construction des passerelles pour les piétons.

Selon Jean Todt, Président de la Fédération Internationale d'Automobile (FIA), en visite à Dakar en avril 2013 : « Il faut donner à la sécurité routière la place qu'elle mérite sur l'agenda international : celle d'une priorité absolue. Et si nous voulons y parvenir, nous devons unir nos forces. La sécurité routière, c'est une responsabilité partagée. Et chacun doit prendre sa part, car c'est ensemble - et ensemble seulement - que nous gagnerons cette bataille. La première responsabilité, c'est celle des gouvernements nationaux. Sans eux, sans leur engagement, rien n'est possible⁷¹⁷ ». Dans cette perspective et face aux

⁷¹⁵ Le mot « Souff » en Wolof désignant « sous »

⁷¹⁶ http://www.leral.net/Serie-d-accidents-mortels-a-Keur-Mbaye-Fall-Les-jeunes-veulent-bloquer-le-cortege-presidentiel_a1669.html. Consulté le 17 septembre 2013.

⁷¹⁷ <http://dakar-echo.com/societe/item/924-jean-todt-en-tournée-au-sénégal-pour-promouvoir-la-sécurité-routière.html>. Consulté le 17 sept. 13.

mouvements de frustrations populaires comme c'est le cas à Keur Mbaye Fall, l'État du Sénégal a construit plusieurs passerelles de piétons sur principaux axes : VDN, route de Yoff, Autoroute Malick Sy etc. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, projet d'infrastructure de transport moderne phare, n'a pas évidemment échappé à la mouvance, tout comme la voie ferrée dans le secteur de Dakar - il faut dire que jusqu'à une période très récente d'ailleurs, les piétons traversaient les routes de façon anarchique, car les endroits sur la chaussées, marqués au sol pour indiquer les passages piétons n'étaient ni respectés par ces derniers ni par la majorité des automobilistes -.

En fait ces questions de passerelles, de passages piétons et autres, soulèvent une problématique beaucoup plus complexe qui est celle des fractures socio-spatiales des infrastructures structurantes sur les territoires qu'elles traversent. Ainsi, « les autoroutes font partie des types d'équipements les plus débattus...les arguments des uns et des autres s'inscrivent aussi dans ce que l'on peut appeler le mythe de l'autoroute avec sa face claire (désenclavement, attractivité, clé du développement...) et sa face sombre (fracture spatiale, destruction des paysages, perte d'identité)⁷¹⁸ ». La particularité du projet autoroutier Dakar-Diamniadio, c'est que celui-ci se déroule dans un contexte urbain avec un fort taux d'urbanisation dans certains secteurs : Dalifort, Pikine, Thiarno. Et un habitat relâché dans certains endroits comme c'est le cas vers Rufisque Est jusqu'à Diamniadio. L'urbanisation de la ville de Dakar présente des caractéristiques tout à fait particulières. D'ailleurs la ville Dakar n'est pas isolée dans son cas, puisque nous retrouvons pratiquement la même configuration dans plusieurs villes ouest-africaine. Le développement du centre urbain, là où est concentrée la majeure partie des infrastructures économiques, académiques et administratives, mais aussi les quartiers riches, s'est effectué avec chaque fois l'exclusion des pauvres en dehors de la ville - c'est pratiquement le même procédé qui a prévalu lors de la création de la ville de Dakar, avec l'exclusion vers la Médina des quartiers indigènes, pauvres -

⁷¹⁸ GRASSER M., VARLET J. et BAKALOWICZ M., *Op. Cit.*, 2004, p. 40.

Ces nouveaux quartiers qui se densifient et s'étirent au fur et à mesure que le centre urbain se développe, continuent à accueillir les nouveaux arrivants issus de l'immigration rurale. Dans ces quartiers localisés dans le tronçon Pikine-Keur Massar, où se concentrent les populations les plus démunies de la capitale sénégalaise, que l'on rencontre une très grande solidarité entre les habitants. Celles-ci, cohabitent ensemble depuis plusieurs années voire des décennies et se connaissent bien, elles mettent le plus souvent en place des mécanismes de tontines : « tour de familles » - qui permettent chaque mois par exemple à des familles de s'approvisionner en denrées alimentaires sans trop le ressentir sur leurs maigres budgets - bref tout un ensemble de mécanismes pour faire face aux conditions précaires dans lesquels ils se trouvent. Il serait d'ailleurs réducteur de fermer les yeux sur l'ingéniosité développée : tant dans le domaine des transports : clandos, calèches, que dans le domaine social : association de femmes vendeuses de poissons par exemple qui s'organisent et mettent en place des systèmes de micro crédits⁷¹⁹, par les habitants de ces localités défavorisées.

L'axe Pikine-Keur Massar se caractérise par un habitat très dense, les densités avoisinent presque les 40 000 habitants au km², dans certaines communes d'arrondissement le tableau suivant permet d'en saisir la mesure :

Commune d'arrondissement	Nombre de ménages	Hommes	Femmes	Population totale	Superficie (km ²)	Densité (h/km ²)
Guinaw Rail Nord	3 616	15 252	14 890	30 142	0,7	43 0 60
Guinaw Rail Sud	4 995	19 646	18 776	38 422	1,3	29 555

⁷¹⁹ Dans le secteur de Thiaroye, la présence de dépressions dunaires, favorables au maraichage, les populations pratiquent majoritairement des cultures maraichères, ainsi, par exemple, les femmes une fois après avoir discuté avec les maraicher sur les prix, vont revendre sur les grands marchés de Dakar les récoltes : choux, salade, feuille de menthe, oignons etc. et se partagent les bénéfices.

Thiaroye Gare	2 545	10 832	11 041	21 873	1,7	12 866
Thiaroye sur mer	4 776	18 216	18 386	36 602	3,5	10 458
Tivaouane Diacksao	3 696	15 769	14 959	30 728	1,1	27 935

Tableau 27: Répartition des populations de Pikine par commune d'arrondissement. Source ANSD, RGPH III? 2002.

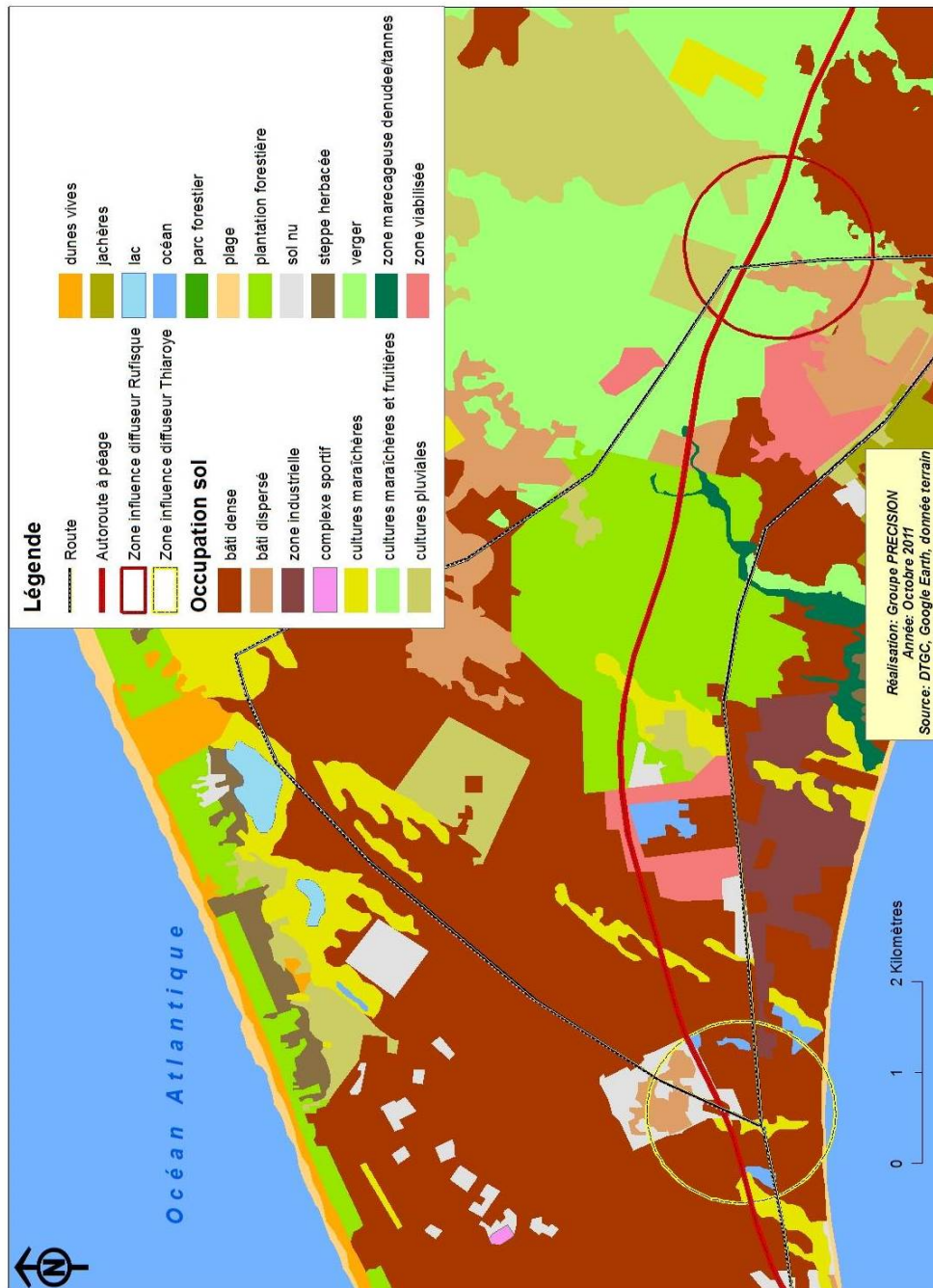


Figure 93 : occupation foncière dans la zone d'emprise de l'autoroute. (Sources Précision Études)

De prime abord, il faut reconnaître qu' « un axe autoroutier a toujours des effets sur le cadre de vie des riverains, des effets le plus souvent négatifs⁷²⁰ », ainsi, le passage de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio dans les communes d'arrondissement qui formaient jadis des ensembles compacts et très denses, constitue une véritable fracture spatiale. Sur le terrain, cette fracture socio-spatiale s'est matérialisée par des déplacements de populations vers des sites de recasement, le site de Tivaouane Peul a été retenu dans ce projet autoroutier, une perte de revenus de plusieurs travailleurs du secteur informel qui avaient leurs lieux de travail dans la zone d'emprise de l'autoroute, c'est le cas des mécaniciens de Thiaroye, ainsi que des maraichers de la même zone. Ce qui n'a pas manqué d'ailleurs de soulever de manifestations des premiers car non contents du site, Sendou, qui leur a été proposé car trop loin de la capitale⁷²¹. Les sites de recasement proposés aux PAPS (Personnes Affectées par le Projet) étant le plus souvent éloignés de la ville, la majeure partie de ceux-ci ont préféré se réinstaller à proximité de la zone d'emprise de l'autoroute. Une « enquête de suivi de la réinstallation des PAPS⁷²² », montre que malgré la mise à la disposition de meilleures conditions de logement dans le plan de réinstallation⁷²³ : habitat moderne avec toutes les commodités, présence des infrastructures de bases : marchés, hôpitaux, écoles, la majeure partie des PAPS propriétaires ont préféré rester dans les environs immédiats de leurs anciens logements. Il semblerait pour ces derniers, que la proximité avec la ville mais aussi leur cadre de vie aient été décisifs dans leur choix de rester dans les environs.

⁷²⁰ GRASSER M., VARLET J. et BAKALOWICZ M., *Op. Cit.*, 2004, p. 46.

⁷²¹ <http://berthoalain.com/2011/02/15/deguerpissement-de-lautoroute-a-peage-emeute-a-thiaroye-banlieue-de-dakar-7-janvier-2011/>.

⁷²² *Mise en place d'un système de suivi de la réinstallation des personnes affectées par le projet d'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur le tronçon Pikine-Keur Massar*, Enquête de suivi de la réinstallation des PAPS, APIX, juin-juillet 2012.

⁷²³ Pour plus détails sur le plan de réinstallation, consulter le lien suivant : http://www.investinsenegal.com/IMG/pdf/par_keur_massar_diamniadio_tronon_4.pdf.

8. SITUATION DE REINSTALLATION

Localisation du lieu de réinstallation actuelle

Après avoir libéré l' emprise de l' autoroute à péage, **93%** environ des PAPS propriétaires se sont réinstallés à Dakar. **75%** en moyenne se sont réinstallés non loin du corridor (moins de 5 km). 18% environ se sont réinstallés dans un rayon de 6 à 20 km du corridor. 7% se sont réinstallés hors de la région de Dakar.

Parmi les PAPS **partantes** à Tivaouane Peulh, 58% environ sont en location, 32% sont propriétaires de leur lieu de réinstallation actuelle et 10% sont hébergées.

Parmi les PAPS **non partantes**, 70% sont propriétaires, donc ont déjà acheté leur maison de réinstallation; seules 24% sont locataires et 6% sont hébergées.

En attendant la réinstallation de leurs ateliers dans la zone de recasement de Sendou, un quart des PAPS **des métiers de l' automobile** s' est réinstallé dans le voisinage immédiat de l' ancien site de travail à Poste Thiaroye. Un autre quart s' est réinstallé dans un rayon inférieur à deux kilomètres (Thiaroye Gare, Thiaroye sur Mer). 9% se sont réinstallés ailleurs dans la région de Dakar. Notons que 28% ne sont pas encore réinstallés et attendent d' aller à Sendou.

Un petit groupe de PAPS **maraîchers** (une quinzaine environ) s' est réinstallée dans le site de la forêt classée de Mbao, mais se plaignent de la qualité de l' eau d' arrosage qui leur donnent de mauvais rendement. Les autres attendent de voir le succès de la réinstallation des premières pour se décider à se réinstaller .

Plus de $\frac{3}{4}$ des PAPS **places d' affaires** se sont réinstallés dans Pikine Sud non loin du corridor. 17% affirment qu' elles ne se sont pas encore réinstallés.

85% des PAPS **locataires** se sont réinstallés dans les environs du corridor (moins de 5 km).

Les lieux de réinstallation des PAPS **IEC** est comme les autres PAPS le voisinage immédiat du corridor.

8. SITUATION DE REINSTALLATION

Difficultés rencontrées

75 à 80% des PAPs **propriétaires** de concession partantes comme non partantes ont affirmé avoir rencontré des difficultés dans leur réinstallation. Les principales difficultés sont les suivantes d'ailleurs étroitement liées:

- Cherté des loyers
- Insuffisance offre de logement
- Insuffisance des moyens financiers

Pour les PAPs **mécaniciens**, plus de la moitié affirme avoir rencontré des difficultés pour se réinstaller. Ces dernières sont souvent confrontées à la rareté de l'espace pour s'installer avec la peur de s'installer ailleurs au risque de perdre leur clientèle. Parmi elles, certaines déclarent ne vivre que de petites prestations chez elles ou dans l'atelier d'un ami ou d'un proche sans s'y être installé durablement.

Les principales difficultés exprimées par les **maraîchers** sont:

- Accessibilité à l'espace
- Etat du terrain
- Manque d'eau au nouveau site, ou mauvaise qualité d'arrosage.

Pour les PAPs **places d'affaires** invoquent les mêmes difficultés que les propriétaires de concessions.

Pour les PAPs **IEC**, mêmes difficultés que les propriétaires de concessions: indisponibilité de locaux, Cherté des loyers, baisse des effectifs des élèves due aux abandons de ceux qui ne pouvaient pas suivre l'établissement jusqu'à son nouveau site de réinstallation.

Figure 94 : situation des PAPs. (Sources APIX sa)

L'emprise de l'autoroute mesure 80m sauf au niveau des diffuseurs, dans la zone urbaine de l'autoroute, c'est un mur de protection de 2 m qui est érigé sur les deux côtés. Dans la zone de Pikine à Keur Massar, les populations sont plus concentrées dans la partie sud de la RN1, ce qui fait que selon la distance qui les sépare de la RN1, elles marchent ou prennent les « taxi clandos » pour rejoindre la RN1, où elles prennent soit les transports publics en direction de la ville ou les usines de transformation qui se trouvent de l'autre côté de la RN1, à proximité de l'océan. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est venue s'entreposer entre ces zones de forte concentration d'habitat et le secteur concentrant le plus d'infrastructures c'est-à-dire à proximité de la RN1, et dans la Zone industrielle de Mbao. Vu sous cet angle, l'autoroute à péage a occasionné des difficultés de déplacements aux riverains notamment ceux qui se trouvent dans sa partie ouest, car si avant le projet, ceux-ci disposaient d'une multitude de passages, de voies pouvant les permettre d'atteindre

facilement la RN1 ou la zone industrielle de Mbao soit à pied soit par la multitude de « taxi clandos » présente dans la zone. Désormais ces derniers sont obligés au prix parfois d'un grand détour d'emprunter les différents points de passage aménagés sur l'autoroute. Ainsi malgré ces points de passage, « les voies de communication existantes sont loin d'être toutes reconstituées, -sans compter l'effet de coupure psychologique provoqué par la voie rapide...⁷²⁴ ». C'est d'ailleurs dans ce tronçon que le projet autoroutier a rencontré plus de mouvements de contestation. Dans les pays développés, « la résistance des opposants aux projets autoroutiers et des riverains au tracé amène l'administration et ses partenaires à proposer des équipements pour réduire pollutions et nuisances et dans certains cas des compensations pour les pertes et autres désagréments provoqués...En zone urbaine, le passage en souterrain est ainsi de plus en plus souvent revendiqué et parfois obtenu. En campagne, quand la contestation est forte, les tracés sont définis pour agresser le moins possible les terres agricoles. En forêt les autoroutes sont quelquefois couvertes ou semi-enterrées⁷²⁵ ». Pour le cas de l'autoroute à péage, les contestations ont revêtu plusieurs caractères, d'abord il faut souligner que c'est moins le projet de construction d'une autoroute qui a été remis en cause que ses différents impacts : quartiers, lieux de travail, lieux de culte etc. Le Sénégal a connu un développement fulgurant des médias en général et notamment de la presse en ligne durant les années 2005, c'est cette dernière qui servira de voix aux différents groupes pro et anti projet autoroute à péage⁷²⁶ en dehors de la presse écrite mais aussi les radios et télévisions de la place. S'agissant des impacts du projet autoroutier sur cette banlieue pauvre par exemple, les opinions des internautes sont partagés, dans la mesure où pour les plus avisés - il faut dire que dans ce groupe, nous retrouvons souvent des gens qui ont voyagé dans des pays occidentaux ou africains où ces infrastructures existent en réseau- l'autoroute devait soit enjamber ces quartiers ou passer

⁷²⁴ BURMANN E., juillet 1998 et 14 janvier 2000, in, GRASSER M., VARLET J. et BAKALOWICZ M., *Op. Cit.*, 2004, p. 44.

⁷²⁵ GRASSER M., VARLET J. et BAKALOWICZ M., *Op. Cit.*, 2004, p. 49.

⁷²⁶ Nous avons suscité sur le moteur de recherche sur internet Google, aux alertes suivantes : Autoroute à péage Dakar-Diamniadio, mobilité, développement durable, patrimoine et autoroute, et rien que pour l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, nous avons reçu plus d'un millier d'alertes depuis exactement le 2 décembre 2011

en dessous. Ainsi, nous pouvons lire les commentaires suivants sur le site de *Seneweb* à la date du 19 avril 2012.



CHANGEZ VOTRE IMAGE **Lynx** on April 19, 2012 (19:35 PM) N°: 1736128
0 Fans
Esprit de banlieusard. Les autres vont encore rire de nous. J'ai essayé de convaincre mon entourage et figurez vous que même mon père ne prend pas la passerelle.
[Repondre](#) | +0 -0 | [Signaler](#) | [Permalink](#)

CHANGEZ VOTRE IMAGE **Civilisation** on April 19, 2012 (20:56 PM) N°: 1736367
0 Fans
c'est pas uniquement les banlieusards c'est partout au senegal meme en ville ils font pareils !!!
[Repondre](#) | +0 -0 | [Signaler](#) | [Permalink](#)

CHANGEZ VOTRE IMAGE **Dia** on April 20, 2012 (07:54 AM) N°: 1737272
0 Fans
Le problème n'est pas là. Les concepteurs de ces routes auraient dû penser d'abord aux piétons. A Villeneuve d'Ascq, dans le nord de la France, ville traversée par une autoroute, le "niveau sol" est presque entièrement destiné aux piétons, l'autoroute passant en dessous ou au-dessus grâce des ouvrages d'art. Pas besoin de passerelles, les gens traversent l'autoroute sans même s'en rendre compte. Et pas d'accidents.
[Repondre](#) | +0 -0 | [Signaler](#) | [Permalink](#)

CHANGEZ VOTRE IMAGE **Milk77** on April 20, 2012 (09:54 AM) N°: 1737515
0 Fans
Et tu penses objectivement que Dakar est aussi riche que Lille pour se payer de tels ouvrages... De plus, c'est la porte ouverte à tous les détournements, nous avons vu le tunnel de Soumbédioune...
[Repondre](#) | +0 -0 | [Signaler](#) | [Permalink](#)

Figure 95 : extrait de page web de commentaires sur l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. (Sources seneweb.com)

Les anti projet autoroute à péage, invoquent non seulement un contexte économique difficile, mais que l'autoroute à péage va plus accentuer la pauvreté dans ces banlieues qu'elle traverse. À ce titre, le Maire de Pikine Ouest soutient que : « le péage rend plus pauvre les populations de Pikine et ceux qui habitent au-delà de Pikine. Les gens qui

prennent 4 fois par jour l'autoroute à péage, sont obligés de payer 1 600 francs CFA par jour sur 22 jours ouvrables. C'est le prix d'un sac de riz qu'on y met. J'ai principalement ciblé Pikine parce que c'est un dortoir et 80 ou 90% de sa population active travaille à Dakar. On ne lutte plus contre la pauvreté dans la banlieue qui est un milieu réputé pauvre, mais on l'accentue...⁷²⁷ ». Ce point de vue n'est pas partagé par tous les usagers de l'autoroute à péage qui habitent dans la banlieue, notamment les transports en commun, dont les gains quotidiens dépendent largement du nombre de rotations entre la banlieue et le centre-ville. Ces derniers préfèrent éviter les bouchons sur la route nationale n°1 comme le note un chauffeur de transport en commun : « nous prenons le péage car nous tenons compte de l'embouteillage... c'est pour gagner du temps qu'on paye car c'est plus rapide⁷²⁸ ». Dans les pays développés, les projets de grandes infrastructures de transports c'est le cas présentement en France du Projet d'aéroport Notre-Dame des Landes, déclenchent souvent les machines associatives ou des comités de lutte ou de défense, dont les membres ne sont souvent pas directement affectés par le projet, mais ils y prennent part par conviction idéologique, ce qui est loin d'être le cas au Sénégal. Les différents mouvements d'humeur déclenchés par le projet autoroutier dans la capitale, n'ont réuni que les riverains, affectés par le projet, plusieurs quartiers d'une même commune d'arrondissement peuvent organiser des manifestations différentes de par leurs griefs, et de par leurs ampleurs. Ce manque de coordination et d'unité dans les différents mouvements d'humeur déclenchés par ces populations affectées par le projet autoroutier n'a fait que les affaiblir. C'est le cas par exemple de ce mouvement d'humeur entamé par les populations de Kamb dans la localité de Keur Mbaye Fall. Ce quartier se trouve déjà dans une dépression qui en hivernage, du fait des inondations, complique les déplacements dans le secteur - selon les populations⁷²⁹, pour rejoindre la RN1 il faut emprunter moyennant 100 f CFA les « taxi clandos », en hivernage, il faut en plus de la voiture prendre une charrette

⁷²⁷ Interview du Maire de Pikine Ouest, Pape Malick Anne (décembre 2011). <http://www.lagazette.sn/index.php/spip.php?article3460>.

⁷²⁸ *Ibid.*

⁷²⁹ <http://www.youtube.com/watch?v=-Y9fY5DnIRk>. Pour suivre l'interview du coordinateur des populations de Kaamb.

pour traverser les eaux- ainsi, durant la phase chantier du projet autoroutier qui traverse une voie qui mène au marché et au dispensaire de la localité. Les habitants sont sortis pour réclamer un pont ainsi qu'une passerelle. Le caractère légitime de certaines revendications s'estompe avec la multiplicité des revendications, qui a tendance à se répéter d'ailleurs pour chaque quartier traversé.



Figure 96 : mouvement de protestation dans la banlieue Dakaroise pour le rétablissement de passages piétons. (Sources A. Kantoussan)

6-a-1 : Des mesures compensatoires ?

Afin d'atténuer les effets du projet autoroutier dans les zones impactées, l'État du Sénégal et la société concessionnaire ont pris un ensemble de mesures compensatoires, pour certaines, elles s'inscrivent non seulement en droite ligne des politiques de la Banque mondiale mais aussi des dispositifs juridiques du Sénégal.

La nouvelle Constitution du Sénégal, celle du 22 janvier 2001, prévoit dans son article 8, dans les dispositions relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique,

qu'en cas d'expropriation, « ne peut y être porté atteinte que dans le cas de nécessité publique légalement constatée, sous réserve d'une juste et préalable indemnité », elle garantit ainsi le droit à la propriété. Ce qui ne constitue pas une nouveauté en soi dans la mesure où la loi 76-67 du 2 juillet 1976, relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique stipule dans son article premier que : « la procédure par laquelle l'État peut, dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, contraindre toute personne à lui céder la propriété d'un immeuble ou d'un droit réel immobilier ». Renforçant ce dispositif juridique déjà préexistant au Sénégal, les clauses OP 4.12 relatives à la 'Réinstallation Involontaire des Populations' de la Banque mondiale impose une réinstallation des personnes affectées, déplacées par des projets, ainsi que des programmes de suivi afin de s'assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance.

Dans cette perspective, l'État du Sénégal à travers le maître d'ouvrage l'APIX, après avoir procédé à un recensement des catégories impactées - la construction de l'autoroute a nécessité le déplacement de près de 50 000 personnes dont environ 10 000 familles -, puis au terme de plusieurs réunions avec les délégués des zones impactées par le projet autoroutier a procédé à une indemnisation selon bien sûr la catégorie du bien impacté. Par ailleurs des sites de recasement ont été proposés pour les propriétaires de concessions, les places d'affaires, pour les maraichers, ils ont été installés dans la forêt classée de Mbao. Selon l'APIX, en ce qui concerne l'accompagnement social : « cette opération de déplacement de grande envergure s'est aussi réalisée avec un important programme d'accompagnement social des personnes déplacées et affectées. Avec la construction d'un nouveau centre élémentaire moyen (CEM) pour les élèves, le déplacement de plus de treize (13) mosquées, un programme spécial d'aide social (distribution de denrées alimentaires, soins médicaux, matériels pour construction, etc.) pour les PAPS (Personnes affectées par le projet) les plus vulnérables telles que les veuves, les handicapés ; chômeurs, etc.⁷³⁰ »

Le projet autoroutier a été le prétexte aussi pour fermer la décharge publique de Mbeubeus, qui existait depuis plus de 50 ans. Ce site à ciel ouvert constituait un véritable

⁷³⁰ http://www.investinsenegal.com/IMG/pdf/fiche_autoroute_2_1_.pdf.

problème sanitaire et environnemental : maladies, pollution, contamination de la nappe phréatique. A la place de cette décharge à ciel ouvert, c'est un centre d'enfouissement technique de 60 ha qui été construit dans les environs de Sindia. Dans la même dynamique, le quartier populaire de Pikine irrégulier sud (PIS) - comme son nom l'indique, ce quartier ne bénéficie d'aucune voirie, phénomène qui est aggravé par les inondations en hivernage notamment, et la remontée des eaux de la nappe phréatique - a fait l'objet d'un vaste programme de restructuration.



Figure 97 : vue du ciel de la décharge publique de Mbeubeusse. (Sources APIX sa)

La phase chantier du projet autoroute a été particulièrement délicate, le va-et-vient des ces gros engins de chantier durant la majeure partie de la journée, dans une zone intensément peuplée, les zones concernées sont : Pikine Ginaw Rail Nord et Guinaw Rail Sud, Tivaouane Diacksao, Diamaguène Sicap Mbao, Keur Mbaye Fall. Dans ces quartiers où grouille une population relativement jeune. Il a fallu mettre en place tout un ensemble de mesures sécuritaires, qui vont de la sensibilisation à la présence d'agents sur le terrain.

Conscient des préjudices : poussière, nuisances sonores, difficultés de déplacements, etc., portés aux populations, le groupement constructeur et la société concessionnaire ont

aménagés sur le tracés plusieurs points de passages protégés, permettant ainsi aux populations de traverser le chantier. Ce dispositif sécuritaire comporte à la fois un ou deux agents de sécurité, le plus souvent recruté dans les quartiers environnant, un agent chargé de soulever la barrière au passage des camions, ce qui permet de réduire considérablement la vitesse des engins sur le chantier et diminuer ainsi les risques d'accident, et des panneaux indiquant les couloirs à emprunter par les piétons. Corrélativement à ce dispositif sécuritaire, la société concessionnaire à financer et accompagner des spots publicitaires, avec notamment un personnage très connu du public sénégalais : *Gorgorlu*, qui fait le tour des écoles des zones traversées, pour sensibiliser les écoliers. En plus de sécuriser et de protéger les populations riveraines contre tout danger d'accident sur le tracé, ce dispositif sécuritaire est une source de revenus pour les jeunes de ces banlieues défavorisées, car employant des centaines de jeunes de ces localités.



Figure 98 : campagnes de sensibilisation auprès des écoliers dans la banlieue. (Sources SENAC sa)

Dans la zone urbaine de l'autoroute, afin de reconstituer le mieux possible les anciennes voies piétonnes, il a été décidé de construire des passerelles dont l'inter-distance tournait autour de 500 m environ. Dans la partie rurale, l'inter-distance peut atteindre 700 m. En plus des passerelles, il existe des ouvrages d'art avec des passages piétons, ce qui porte à 13 le nombre de passages piétons sur les 25 km d'autoroute, durant la phase chantier, 9 autres franchissements piétonniers ont été installés dans les zones à forte traversée piétonnière. Toutes les anciennes voies de communication croisant l'autoroute ont été réhabilitées, sous forme de passage supérieur, sauf au niveau du carrefour *Seven up*, où l'autoroute enjambe la voie ferrée ainsi que la RN1.

Nous avons commencé plus haut à parler de la question des passerelles piétonnes dans la capitale, en effet, le secteur informel, notamment du petit commerce n'a pas épargné non plus ces infrastructures.

SYNOPTIQUE DES FRANCHISSEMENTS PIETONNIERS PROVISOIRES ET DEFINITIFS SUR LA ZONE URBAINE (mise à jour février 2013)

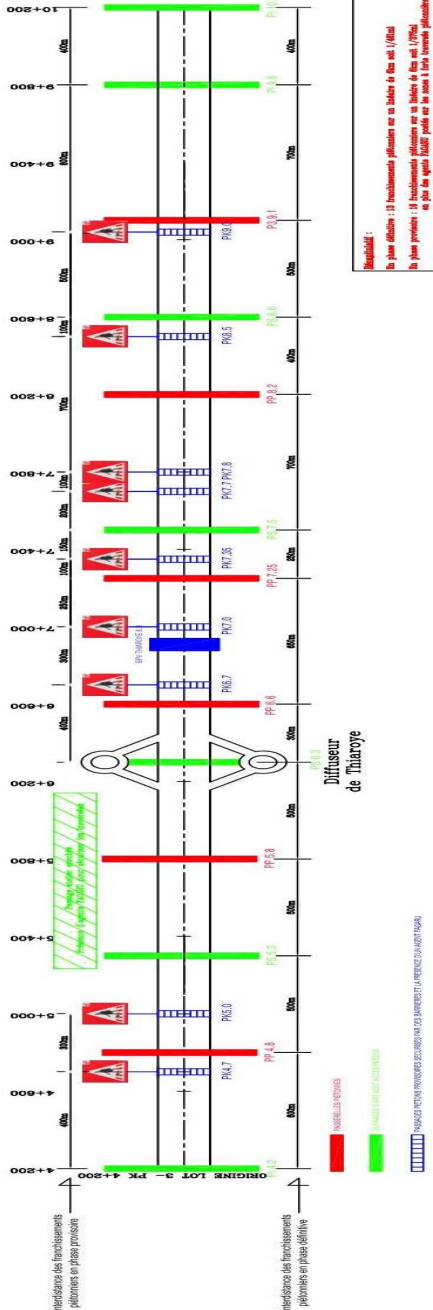


Figure 99 : synopsis des passages piétons sur le tracé autoroutier. (Sources SENAC sa)

Selon Richard Walther, « le Sénégal partage avec le Bénin et le Cameroun le fait d'avoir une des économies les plus informelles de l'Afrique subsaharienne...L'économie sénégalaise est largement tirée par le secteur tertiaire, et plus généralement par les secteurs d'activité que sont le BTP, le commerce, les transports et les télécommunications. En 2004, le secteur tertiaire contribuait ainsi à hauteur de 63,3% de la création de richesse nationale, contre 19,7% pour l'industrie et 17% pour l'agriculture⁷³¹ ». Le secteur informel est le premier employeur au Sénégal, c'est pourquoi d'ailleurs, le pays a engagé depuis quelques années des réformes du système de formation professionnelle en vue d'un passage du mode d'apprentissage traditionnel, vers une formation professionnelle plus qualifiante. Le commerce est l'une des activités qui marchent le plus au Sénégal, notamment à Dakar, ce qui fait que tout espace susceptible d'être une zone d'affluence de personnes, attire aussitôt des petits commerçants. Le mode opératoire est pratiquement le même un peu partout dans le pays surtout à Dakar, ces derniers, au début portent leurs marchandises à même le corps « marchands ambulants », et petit à petit selon l'importance de l'affluence et des bénéfices qu'ils peuvent tirer sur cet espace, ils mettent des installations de fortune qui leur servent à la fois de délimitation de place, mais aussi d'étales et progressivement, ils s'installent de façon définitive. Les passerelles sur l'autoroute à péage sont forcément des zones de forte affluence particulièrement dans les quartiers peuplés de la banlieue, car étant les points de passages obligés. Ainsi, ils sont devenus comme nous avons pu l'observer dans la partie de l'autoroute mise en service entre Patte-d'oie et Pikine, une zone de prédilection des petits commerçants qui ne se limitent pas juste au sol mais remontent sur la passerelle avec leurs étales de fortune. Sur la passerelle de Patte-d'oie qui permet de traverser l'autoroute qui mène vers l'aéroport, les piétons se disputent la passerelle avec les marchands ambulants dont les étales jalonnent les deux côtés de la passerelle, laissant ainsi un tout petit chemin pour les piétons, certains préfèrent tout simplement traverser l'autoroute. Un phénomène qui se répand petit à petit sur les passerelles piétonnes de l'autoroute.

⁷³¹ WALTER R., *La formation professionnelle en secteur informel*, AFD, Sénégal, juillet 2006, 47 p.

Dans certains quartiers mal éclairés, ce sont malheureusement les agresseurs qui se postent au bout des passerelles tard le soir pour guetter les derniers passants. Seules des mesures rigoureuses de la part l'État sénégalais : mise en place d'éclairage dans les quartiers de la banlieue, sanctions sévères contre tous ces marchands ambulants qui envahissent les passerelles, des campagnes de sensibilisation comme c'est le cas en ce moment.



Figure 100 : des vendeurs envahissant les passerelles piétonnes. (Sources A. Kantoussan)



Figure 101 : des vendeurs envahissant les passerelles piétonnes. (Sources A. Kantoussan)

6-a-2 : L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : des exemples de lutte contre la pauvreté dans la banlieue dakaroise.

Nous ne risquons pas d'être démenti en soutenant que le fait que le projet autoroutier soit sous les projecteurs, un projet d'aménagement majeur en Afrique de l'Ouest, a profité plus d'une bonne audience dans les différentes couches de la société sénégalaise, et cela, au-delà des différents dispositifs juridiques du pays mais aussi de politiques de la Banque mondiale en termes de financements de grands projets d'infrastructures.

Dans sa communication faite à l'Académie des Beaux-Arts, à l'Institut de France, Charles Rickard s'est posé la question suivante : « l'autoroute a-t-elle le droit de consacrer une partie des ressources provenant du péage à la création artistique et à l'action

culturelle ?⁷³² ». Il répond bien sûr par l'affirmative, sans manquer de dire que « l'autoroute permet la vision artistique d'un pays, permet l'accès aux œuvres d'art, mais est-elle, par elle-même, une œuvre d'art ? ». Cela peut paraître hallucinant de parler d'œuvres d'art sur des voies rapides comme si les automobilistes vont s'arrêter pour les contempler, et pourtant c'est bien le cas notamment dans les pays développés, ainsi : « de grandes et belles photos en couleur montraient comment en Italie, en Espagne, en Autriche, enfin en France, des œuvres d'art très importantes ont été commandées par des sociétés d'autoroutes et placées sur leurs itinéraires...Ainsi, sur l'aire de service de Florence, l'œuvre de Giovanni Michelucci, l'église Saint-Jean-Baptiste, qui est une évocation de la tente des pèlerins. Ses piliers ressemblent à des piquets fichés dans le sable des déserts. Ses parois paraissent suspendues à des cordes invisibles ; elles ont la souple retombée des toiles de tente. Ses portes sont en bronze doré. Dix peintres, sculpteurs, céramistes ont réalisé, qui les portes, qui le maître-autel, qui le baptistère. En Espagne a eu lieu un concours national de sculptures monumentales. Les œuvres des lauréats sont placées sur les autoroutes de Catalogne. En France, un gigantesque amas de déblais dégagé par les scrapers, les bulldozers qui avaient aplani les sols du côté du Perthuis, près de la frontière Espagnole, a été transformé en une pyramide inspirée de l'art des Aztèques et des Incas⁷³³ ». Toutes ces œuvres d'art implantées sur les itinéraires autoroutiers, apportent une touche singulière à chaque autoroute, qui au-delà d'un simple objet technique est un ouvrage d'art. Pour ce qui est de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, le concessionnaire a fait appel de différentes manières aux artistes de la capitale notamment. C'est dans la banlieue dakaroise que l'on rencontre le plus grand nombre de groupes de rappeurs, ainsi, moyennant la production de leurs albums, le financement des tournées, ou des cachets, ces artistes ont produit des chansons ou organisé des concerts visant à sensibiliser les populations sur l'autoroute à péage. Cependant, les graffiti, demeurent les œuvres les plus visibles en empruntant l'autoroute à péage notamment à hauteur de Cambèrène. Cet art allie l'utile à la beauté, car ces écritures et dessins embellissent non seulement ces endroits, mais ils passent des

⁷³² RICKARD C., *Op. Cit.*, 1982, p. 4.

⁷³³ *Ibid.* p. 7.

messages qui sont souvent inspirés de la conscience populaire, ce passant dira à propos des graffiti sur le mur de l'autoroute à péage que : « ces écritures sont non seulement faites avec de l'art, mais elles contiennent aussi des messages qui symbolisent la pensée collective⁷³⁴ ».



Figure 102 : œuvre d'art: graffitis sur le mur de l'autoroute. (Sources SENAC sa)

Le projet de maraichage sur les parcelles délaissées de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio demeure l'un des projets phares de par son caractère noble - comme nous le verrons - mais aussi de par sa nouveauté dans le contexte sénégalais. En effet, « au Sénégal

⁷³⁴ Lu le 20 septembre 13, sur le lien suivant : <http://yahoo.dakar.bondyblog.fr/news/developpement-des-graffitis-et-des-tags-a-dakar-le-message-des-murs>.

comme dans les pays en développement, l'agriculture urbaine et péri-urbaine a un rôle économique et alimentaire, pour les citadins démunis, elle devient un moyen vital de subsistance. De plus, elle contribue à l'élimination des déchets urbains. Les moindres espaces libres se transforment en jardins, en champs...⁷³⁵ ». Le rôle de l'agriculture urbaine et péri-urbaine est à la fois de réduire la pauvreté à travers les revenus qu'elle génère, de favoriser l'accès à l'emploi aux populations démunies, mais aussi de contribuer au reverdissement de la ville. L'importance économique et sociale de cette activité dans la grande côte- aire géographique compris entre la presqu'île du Cap-Vert et Saint-Louis - et les maux dont elle souffre à la fois- la pression foncière, qui se fait au détriment des espaces ruraux par exemple, les risques écologiques liés à l'épuisement de la nappe aquifère et à la pollution de l'eau, à ce propos, Claire Lemoine note que « ces productions sont généralement des cultures maraîchères arrosées grâce à de l'eau usée. Les fruits tels que les tomates, les pastèques gorgées d'eau deviennent alors vecteurs de nombreuses maladies⁷³⁶ »- lui a valu plusieurs travaux de recherches académiques⁷³⁷¹⁰, des ateliers de réflexion etc.

L'agriculture urbaine et péri-urbaine dans la ville de Dakar est une ancienne activité qui a débuté dans les années 1903 « avec le jardin de Hann⁷³⁸ », le corridor de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio emprunte un couloir où les activités de maraîchage sont très

⁷³⁵ LEMOINE C., *L'agriculture péri-urbaine à Dakar : entre enjeux économiques et santé publique. Étude réalisée pour le compte de l'Institut de recherche et de Développement et Senagrosol-Consult.* Consulté sur le lien suivant le 22 sept. 13 : http://claire-lemoine.over-blog.com/pages/Lagriculture_periurbaine_a_Dakar_entre_enjeux_economiques_et_sante_publicue-2943567.html.

⁷³⁶ *Ibid.*

⁷³⁷ Entre autres travaux académiques, nous pouvons citer la thèse BA A., *Les Fonctions reconnues à l'agriculture intra et périurbaine (AIPU) dans le contexte dakarais; caractérisation, analyse et diagnostic de durabilité de cette agriculture en vue de son intégration dans le projet urbain de Dakar (Sénégal)*, Université Cheikh Anta Diop de Dakar et AgroParisTech, décembre 2007, 378 p., et MENDRET V., *L'agriculture péri-urbaine au risque de la ville ? le cas de Diamniadio (Dakar, Sénégal)*, mémoire de Master I en Géographie humaine, UFR de Géographie et d'Aménagement, Université Louis Pasteur Strasbourg I, 2006, 90 p.

¹⁰

⁷³⁸ BA DIAO M., « Situation et contraintes des systèmes urbains et péri-urbains de production horticole et animal dans la région de Dakar », *Cahiers Agricultures*, volume 13, numéro 1, pp. 39-49, janvier-février 2004 - L'alimentation des villes, Étude originale.

répandues parmi les populations pauvres de la banlieue, mais aussi où la bourgeoisie dakaraise dispose de vergers, de poulaillers etc.

La construction de l'autoroute à péage a entraîné une expropriation de parcelles, d'habitats, etc., pour cause d'utilité publique, cependant ce n'est pas toute la superficie expropriée sur le corridor de l'autoroute qui a été utilisée pour le projet, la pression foncière, et le besoin crucial d'habiter près de la ville, mais aussi celui de développer des activités commerciales, fait qu'à Dakar, tout espace vide a tendance d'être occupée de façon anarchique. Pour parer à cette éventualité et surtout pour s'inscrire dans la perspective des activités agricoles notamment, la société concessionnaire a décidé de mettre en place un projet de maraîchage sur ces espaces délaissés de l'autoroute à péage. Pour ce faire, la SENAC s'est accueillie durant l'été 2012, deux stagiaires dont un français et une sénégalaise pour étudier la faisabilité du projet. Après plusieurs investigations, ces derniers ont conclu que le projet était non seulement faisable, mais il pouvait après la première récolte, devenir autonome économiquement, d'où le schéma suivant :

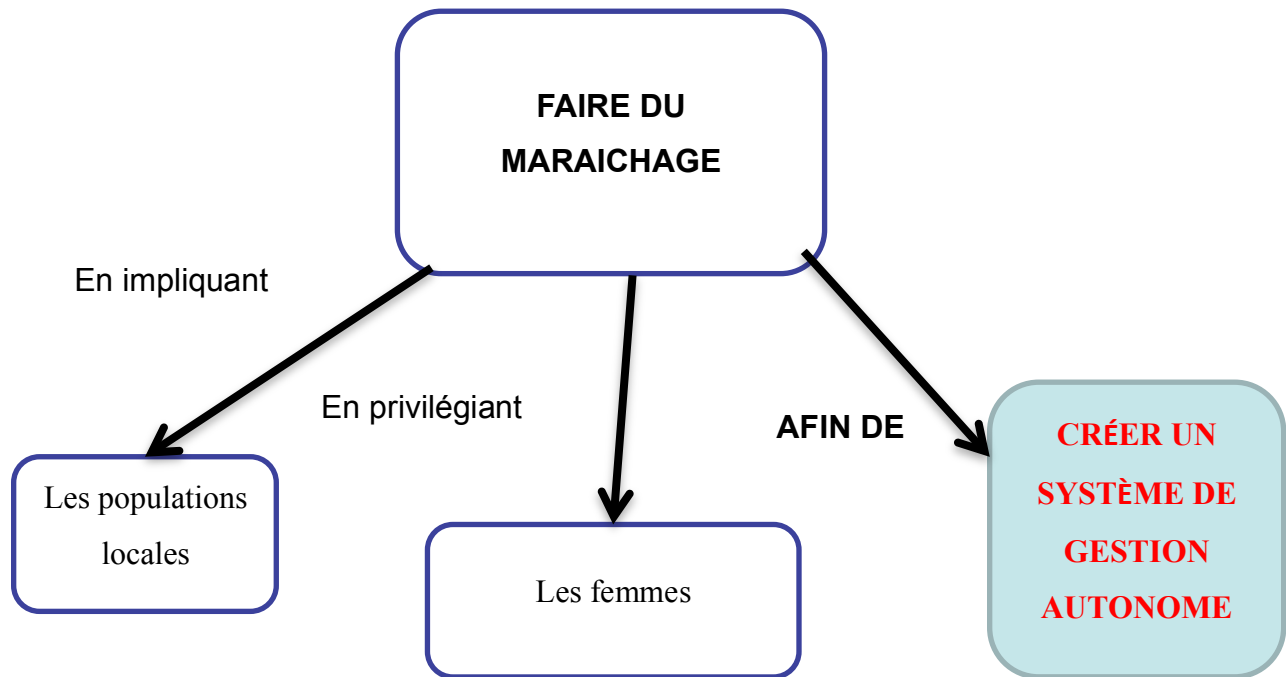


Figure 103 : schéma de réalisation du projet de maraichage. (Sources A. S et M. S)

Au préalable, l'enquête de terrain de Soda Gaye⁷³⁹, dans le cadre son stage de terrain, a permis de confirmer le fait que la culture maraichère était l'une des principales sources de revenus des femmes de ces banlieues pauvres, celles-ci s'organisent souvent en association dont les plus en vue selon Soda Gaye sont l'Union des Femmes pour le Développement de Kamb (UFDK) et le Groupement de promotion féminine de Keur Mbaye Fall. La majeure partie de leurs exploitations est affectée par le projet autoroutier, certaines se sont installées dans la forêt classée de Mbao. Ce projet qui participera à la lutte contre la pauvreté dans la banlieue, concerne le tronçon Pikine-Keur Massar, soit 6 km de long, c'est dans ce secteur qui se caractérise à la fois par un habitat dense et anarchique, que s'est produit plus de

⁷³⁹ GAYE S., *Les retombées de l'autoroute Dakar-Diamniadio sur le développement local. Évolution des activités des femmes de Mbao*, Observatoire socio-économique et environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, Rapport d'enquête, aout 2011, 21 p.

démolition de maisons. Au total, c'est 53 parcelles qui ont été identifiées sur le linéaire, pour une superficie de 19 750 m², la taille des parcelles varie selon les zones, les plus petites parcelles peuvent faire à peine 200 m² alors que les plus grandes peuvent atteindre 1000 m². D'ailleurs, dans le secteur, la forte pression foncière et l'intensité de la culture maraîchère font que les exploitants ne disposent que de toutes petites parcelles, ainsi, selon les saisons et les fortes demandes sur le marché, ils font tourner leurs cultures.

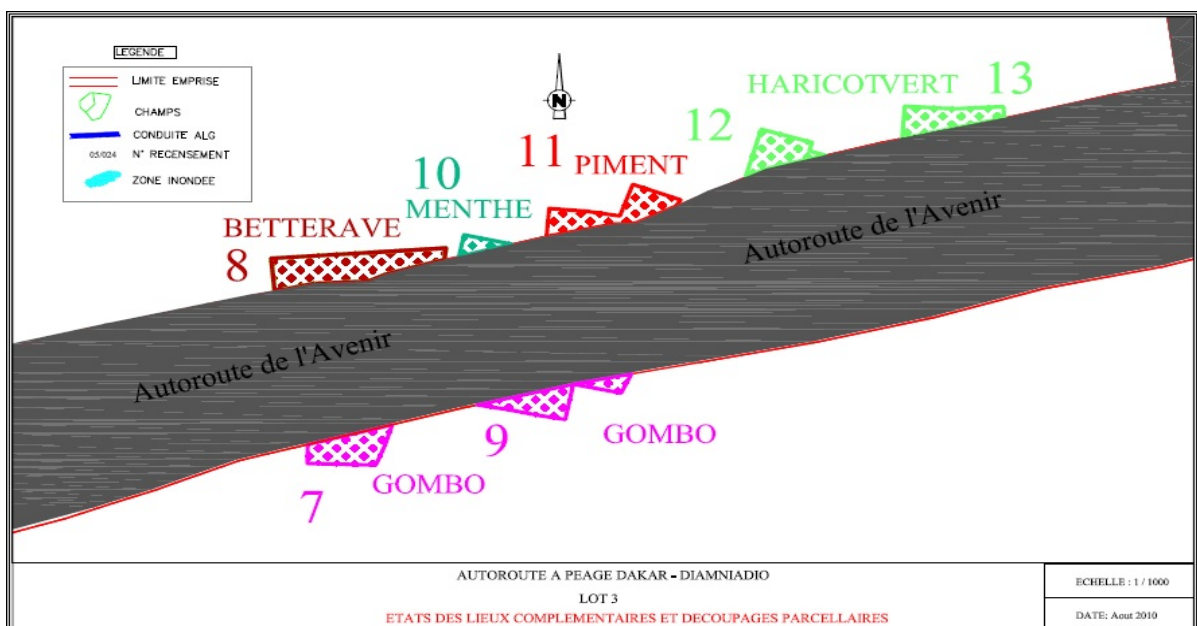


Figure 104 : plan de présentation des parcelles par rapport à l'autoroute. (Sources A.S. et M.S)

Le choix des cultures se fera en fonction de la taille de la parcelle comme cela est indiqué sur la photo ci-dessus, les petites parcelles vont accueillir des plantes comme la menthe qui ne demande pas beaucoup d'espace et les grandes plantes telle que la salade. Pour le démarrage du projet, c'est la société concessionnaire, qui après avoir entamé des procédures d'attribution des parcelles auprès du Gouverneur de la région de Dakar se chargera de financer le démarrage du projet qui prend en compte les volets formations des maraichers, sur l'utilisation des produits phytosanitaires, l'étude de la qualité de l'eau, le

déblaye des parcelles, l'achat du matériel agricole, la mise en place d'un type d'association ou mutuelle qui permettra au projet d'être autonome par la suite. Ce projet ne devrait pas connaître de contraintes majeures pour plusieurs raisons : ancienneté de cette activité agricole dans le secteur, importance des retombées financières, lutte contre la pauvreté dans la banlieue, emploi etc. Au cours de nos travaux de terrain, nous nous sommes beaucoup entretenu avec ces maraichers, certains d'entre eux, c'est le cas de Omar Seck, militaire à la retraite aujourd'hui, pratique cette activité depuis plus d'une cinquantaine d'années, et aujourd'hui petit à petit, il initie ces enfants à cette culture, il nous a même expliqué que tous ces enfants ont été baptisés avec les recettes du maraichage.



Figure 105 : maraichage dans le camp militaire de Thiaroye. (Sources A. Kantoussan)

6-a-3 : Les retombées socio-économiques du chantier de l'autoroute à péage dans les localités traversées.

En France, les observatoires autoroutiers ont vu le jour dans les années 1980, il s'agissait en fait via des indicateurs, de mesurer les impacts des infrastructures structurantes sur les différents éléments de la nature, mais aussi de la société, ce qui fait que nos jours, les termes autoroutes et observatoires semblent aller de pair. C'est dire par la même occasion, qu'une autoroute au-delà d'un simple objet de circulation, est devenue un outil de

connaissance qui réunit d'ailleurs plusieurs spécialistes de différents domaines du savoir, vue la diversité des éléments qui entrent en jeu mais aussi les surfaces concernées. Ainsi en France par exemple, les observatoires autoroutiers sont parvenus à réunir des universitaires, des aménageurs, des économistes, des autorités publiques, les élus locaux, les syndicats, bref un des gens d'univers différents qui n'étaient pas censés se rencontrer. Rencontres, qui se matérialisent par des productions scientifiques très pointues car ayant auparavant fait l'objet de plusieurs débats à travers des colloques, des réunions de restitution, sur des questions concernant les différentes interactions entre une infrastructure autoroutière et son environnement direct, qu'il soit physique, social, économique voire politique.

C'est dans cette optique, qu'en marge du projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la SENAC sa et certains de ses partenaires mais aussi des institutions de recherche ont mis en place en octobre 2010, un Observatoire socio-économique et environnemental dont l'objectif final est de procéder sous forme de clichés, de mesurer les différents impacts de l'autoroute mais aussi de l'aéroport de Ndiass dans l'aire de la presqu'île du Cap-Vert. Ces études, prennent en compte les différentes phases du projet : les phases avant, pendant et après projets afin d'avoir une vision plus large et exhaustive des impacts des infrastructures. Pour se faire, et dans le cadre de nos missions de terrain, nous nous sommes intéressés aux retombées socio-économiques du chantier de l'autoroute sur les localités traversées par le projet. En d'autres termes, il s'agissait pour nous, d'apprécier, aussi précisément que possible en valeur et dans l'espace l'importance des retombées économiques liées à la présence du personnel employé sur le chantier de l'autoroute. Il est évident qu'un aussi grand chantier tel que celui de l'autoroute injecte forcément un supplément de dépenses, dans le milieu local, du fait de la présence d'un nombre supérieur de salariés que le période antécédente.

Ce genre d'étude nécessite forcément des connaissances en sociologie notamment, n'étant pas sociologue- nous avons cependant acquis quelques rudiments de recherche en sociologie au cours de notre licence et maîtrise en choisissant comme unités de valeurs (UV) complémentaires des UV de sociologie-, nous nous sommes rapprochés de quelques

sociologues pour bénéficier de leurs conseils : Hubert Kantoussan, pour l'élaboration du questionnaire, Mame Safiétou. Gueye pour la correction et validation du questionnaire. Nous nous sommes par ailleurs beaucoup inspirés des études effectuées par l'Observatoire de l'A39 entre Dole et Bourg-en-Bresse, disponibles au siège de l'APRR à Dijon, sur les retombées économiques du chantier de l'A39 sur l'économie locale, ponctuées de quelques recherches sur des aspects méthodologiques sur les enquêtes sociales. Il s'agissait à travers cette étude, de mettre en place un indicateur global des premières retombées financières de l'autoroute Dakar-Diamniadio par le personnel du chantier et en outre, de mettre au jour les potentiels d'amélioration d'apport des ressources économiques aux territoires des chantiers de l'autoroute en examinant les budgets des agents mobilisés sur les chantiers⁷⁴⁰. Pour y parvenir, nous avons mis au point un questionnaire qui identifie de façon globale trois thèmes :

- la situation matrimoniale, par genre du personnel intervenant sur le chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio, son origine géographique, les lieux de résidence antérieurs et actuels de celui-ci,
- la situation financière du personnel de chantier avant et pendant la période de chantier, ses dépenses quotidiennes sur le chantier, ainsi que le budget alloué aux dépenses familiales. Les primes et avantages offerts par le concessionnaire. Nous verrons que cette approche pose d'importants problèmes méthodologiques et nous proposerons ainsi un mode d'approche spécifique,
- les retombées économiques liées aux dépenses du personnel de chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio dans la zone des travaux.

L'enquête a porté sur 280 individus comprenant des journaliers, des contractuels et le personnel encadrant, sur une population mère de 630 individus. Au terme de plusieurs jours d'enquête sur terrain et après analyse des données recueillies, les points suivants sont les plus saillants de l'étude :

⁷⁴⁰ Termes de références de l'étude.

- Le chantier de l'autoroute à péage a permis à des centaines de jeunes, qu'ils soient des travailleurs qualifiés : menuisiers, maçons ; des jeunes qui étaient au chômage de sortir d'une situation précaire.
- Grâce à la stabilité et à la ponctualité des revenus sur le chantier, ils peuvent désormais venir en aide à leurs familles respectives, avoir un contrôle sur leurs dépenses.
- Les dépenses du personnel de chantier génèrent de véritables retombées financières notamment dans les localités qui jouxtent le chantier.
- La présence du personnel a favorisé l'émergence d'activités génératrices de revenus : restaurations, petit commerce...
- Le concessionnaire SENAC sa a mis à la disposition des travailleurs tous les équipements nécessaires ainsi que plusieurs autres services (un médecin passe deux fois par semaine pour la consultation des employés, assistance immédiate des employés en cas d'accident) qui favorisent l'épanouissement du personnel dans leur tâches. Ceci se traduit sur le chantier par un climat convivial au sein des employés mais aussi entre les employés et les populations riveraines.

Un aspect marquant au cours de ce travail de terrain, c'est de constater que la touche normative apportée par le chantier de l'autoroute à péage a eu un impact positif sur cette jeunesse de la banlieue embauchée dans le chantier de l'autoroute. La plupart de ces jeunes ayant une qualification était soit dans le secteur informel ou soit des chômeurs, désormais le fait de pouvoir toucher un salaire, se soigner sans devoir beaucoup déboursier car disposant de mutuelle de santé et à n'importe quelle période du mois, leur a beaucoup ouvert les yeux.

Aujourd'hui, ce sont des centaines de jeunes qui ont été formés par la société concessionnaire aux métiers de péages : receveurs, péagers, mais aussi de sécurité autoroutière : viabilité, sécurité, de nouveaux métiers qui font leur apparition grâce à l'autoroute.

Conclusion

Le Sénégal avec Dakar, à l'instar des grandes villes africaines Douala, Abidjan, etc., doit faire face aujourd'hui à de réels problèmes d'aménagements, mais aussi opérer des ruptures avec les anciennes pratiques consistant à mettre en place des stratégies destinées à résoudre des problèmes urgents du moment. Il s'agit désormais, de penser, d'organiser une ville en tenant compte à la fois du présent et du futur.

A l'origine, le but premier de cette recherche doctorale était d'ordre très pratique : comment dans le cadre de la construction mais aussi de mise en service d'une autoroute dans la presqu'île du Cap-Vert, prendre en compte les questions patrimoniales, précisément comment mettre en valeur tout ce patrimoine notamment archéologique que l'autoroute vient bousculer mais permet aussi de révéler. Nous nous sommes vite rendus compte que cette problématique allait au-delà de nos questionnements de départ, car il fallait à la fois interroger les moyens de conception des infrastructures en Afrique, au Sénégal plus précisément, des routes, dans une perspective comparatiste avec l'actuel. Ceci suppose au préalable de jeter un coup d'œil sur les différentes trajectoires des infrastructures en Afrique de façon générale pour les périodes les plus anciennes jusqu'au lendemain de la colonisation, qui marque la fin des politiques communes en termes d'infrastructures notamment, pour les anciennes colonies françaises- même si certaines colonies à l'image du Sénégal, de par leur rôle sur le plan administratif par exemple, avaient bénéficié d'installations plus importantes car « il fallait absolument établir des routes semblables à celle de France, avec hérisson et chaussées empierrées⁷⁴¹ »-.

Une étude des infrastructures implique forcément une prise en compte des politiques d'aménagement du territoire qui de plus en plus tendent vers des stratégies de développement durable, « un développement qui répond au besoin présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » dira Madame Brundland. Afin de rattraper son retard économique, le continent africain doit relever plusieurs défis à la fois dont celui du désengorgement des grandes villes caractérisées par

⁷⁴¹ *Le réseau routier de l'Afrique Occidentale Française*, in, Exposition Coloniale Internationale Anvers 1930, Section Française, Commissariat de l'Afrique Occidentale Française, Paris, Publication de l'Agence Économique de l'AOF, 1930, 27 p.

un déficit criard d'infrastructures, et des carences en mobilité. Ce qui fait dire à certains chercheurs que le continent africain est aujourd'hui en plein aménagement, à cet effet, l'exemple du Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar « Horizon 2025 » est patent. Un aménagement qui, conformément aux préceptes qui sous-tendent le concept de développement durable doit tenir en compte les différents aspects : économiques, environnementaux et sociaux, mais aussi culturels tels que décrits dans le tableau ci-dessus.



Même se voulant pratique, notre démarche a nécessité un travail assez considérable sur le plan théorique. Les notions de mobilité, de développement durable, de patrimoine et patrimonialisation étant nouvelles à nos yeux, il nous a fallu parcourir à la fois toute une documentation mais aussi prendre part aux différents séminaires et colloques traitant de ces questions. Depuis maintenant huit ans, des chercheurs historiens des universités Paris 1, Paris 4, Paris Diderot ainsi que des institutions et des laboratoires de recherche, ont mis en place un séminaire transdisciplinaire sur l'histoire de la mobilité, auquel nous avons pris part, ce séminaire voit la participation de chercheurs d'horizon différents avec un seul point commun, la mobilité sous ses différentes facettes. Outre les séminaires sur l'histoire de la mobilité, les séminaires « Industrie, patrimoine et culture », ainsi que ceux les « Cultures matérielles », nous avons pris part à des colloques internationaux dont celui sur « Les biens

culturels et leur contribution au développement durable⁷⁴² ». Celui sur « La Fabrique du mouvement : qu'est ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbaine », organisé par l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), la Fabrique de la cité, en partenariat avec l'Université Paris-Est, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme-Île-de-France, en 2012 à Paris. Il s'agissait pour nous à travers cette démarche d'aller au-delà de la rencontre de ces nouvelles notions et concepts en devenir, et de disposer d'éléments conséquents pour des perspectives comparatistes, et d'en tirer profit. Sur un autre tableau, comprendre les trajectoires qui sous tendaient et sous-tendent les politiques d'infrastructures en Afrique et particulièrement en Afrique de l'Ouest et au Sénégal, nécessitaient forcément d'éplucher une documentation variée allant des productions et archives de l'administration, aux publications des institutions internationales.

Le dépouillement des archives administratives de la période coloniale par exemple montre les oscillations de la politique coloniale française en termes d'infrastructures dans les colonies sous sa domination. Ainsi par exemple, avant la Seconde Guerre mondiale, la puissance coloniale, face aux déficits budgétaires, n'hésitait pas à faire appel aux capitaux privés via des concessions pour financer la construction des chemins de fer, l'outil principal de la conquête et de l'exploitation économique, comme c'est le cas du chemin de fer Dakar-Saint-Louis. Ce qui n'est pas le cas après les années 1950, où la mise en place du réseau routier s'est faite à compte goûté, Bernard Kayser et Jean Tricart diront en 1957, parlant du Sénégal, c'est-à-dire des années après le FIDES, que : « le croquis routier présente un réseau solidement charpenté, mais il ne doit pas faire illusion⁷⁴³ ». Pour les années récentes notamment à partir des années 1990, la documentation des institutions internationales telles que la Banque Mondiale, l'UNESCO mais aussi sous régionales dresse des situations de chaque pays avec des informations clés sur chaque secteur d'activité.

Cette recherche se déroulant dans le cadre d'une mobilité doctorale avec d'une part des heures d'entreprise et d'autre part des heures de recherche universitaire, ce qui fait

⁷⁴² Workshop international HERITECHS qui s'est tenu à Alicante en Espagne du 2 au 4 juin 2011

⁷⁴³ KAYSER B., TRICART J., « Rail et route au Sénégal », in, *Annales de Géographie*, t. 66, n° 356, 1957, pp. 328-350.

d'ailleurs un des caractères original de cette étude, avec la possibilité de vérifier sur le terrain certaines idées, certaines théories développées dans nos recherches documentaires et vice versa.

Ainsi, en France, un pays qui a développé les autoroutes depuis les années 1970 donc avec beaucoup d'expériences dans le domaine autoroutier, les archives du concessionnaire Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APRR) à Dijon nous ont servi de tremplin pour appréhender le phénomène autoroutier, et les observatoires autoroutiers sont de vrais outils de production du savoir. Les publications particulièrement variées sur les autoroutes en France : thèse de doctorat, actes de colloques, magazines spécialisés à l'image de la *Revue générale des routes et de l'aménagement*, mais aussi d'institutions spécialisées tel que l'Institut National de recherches archéologique : l'INRAP, collectées en France nous ont été d'une très grande utilité quant à l'appréhension des autoroutes à travers l'Europe mais aussi dans le monde entier.

Au Sénégal, la documentation est tout aussi variée, avec les Archives Nationales du Sénégal, dont les informations se complètent plus ou moins avec celles recueillies à Aix-en-Provence, la documentation relative aux dispositifs juridiques, aux cadres constitutionnel et institutionnel, au projet autoroutier. En plus de cette documentation, les différentes sorties sur le terrain, prospections, enquêtes, différentes rencontres avec des acteurs impliqués dans le projet, ont fourni d'importants matériaux, dont certains ont fait l'objet de publications.

Au finish, nous nous sommes retrouvés avec un matériau tout aussi important que diversifié, par conséquent il fallait pour surfer sur les vagues de la mobilité, du patrimoine et du développement durable, réduire notre champ de vision, car la conception, la mise en œuvre d'une infrastructure de transport, s'inscrit à la fois dans la durée, mais aussi nécessite plusieurs spécialités. Cette démarche exigeait un travail interdisciplinaire pour mieux saisir certains aspects techniques sur l'infrastructure par exemple les ouvrages d'art, les différentes couches de la chaussée qui sans doute diffèrent des techniques des routes empierrées, ou des routes bitumées plus connues au Sénégal⁷⁴⁴.

⁷⁴⁴ Dans son rapport de fin d'études en Ingénierie de conception, «Élaboration d'un catalogue des dégradations des chaussées au Sénégal», Ndiaye Saliou, aborde notamment le problème récurrent et

En réponse à certaines interrogations que cette recherche se pose, nous pouvons affirmer que, si l'histoire des infrastructures en Afrique est fortement marquée par les échanges avec le monde extérieur, celle du chemin de fer, montre qu'une infrastructure de transport, n'intégrant pas forcément les besoins des populations locales est inadaptée, avec des risques de devenir rapidement improductive, donc probable de disparaître ou de décliner au profit d'autres, plus adaptées. Beaucoup de chercheurs ont vu, à travers le lent et progressif déclin du chemin de fer en Afrique, comme un résultat de la concurrence de la route, alors que le chemin de fer comme le note Monique Lakroum : « fut d'abord l'expression d'une volonté étrangère plus que la réponse à des besoins internes ».

Même si certaines artères principales ont été déjà mises en place avant les années 1950, le réseau routier a commencé son envol à partir des années 1950, ainsi, au Sénégal, il existait principalement trois types de routes : les routes urbaines, construites avec empierrements et des ouvrages d'art, telles étaient les chaussées de Dakar et de Saint-Louis, les routes de banlieue avec des chaussées en terre argileuse et des coquillages, dans la banlieue saint-louisienne ou dans le delta du Saloum par exemple, et enfin le réseau des pistes de cercle, avec des ouvrages d'art sommaires.

Le développement du réseau routier coïncidait à la fois avec le déclin du chemin de fer dû aux coûts exorbitants de sa construction notamment dans un contexte d'après-guerre et corrélativement à la prise de conscience que « le rail ne peut aller partout ». Au plan international, le développement de l'industrie automobile et sa diffusion sur une plus grande échelle, ainsi, l'émergence d'une catégorie de transporteurs locaux au Sénégal, dans le cadre du commerce de l'arachide. Tous ces éléments concoururent au développement du transport routier et par conséquent une accélération du programme routier par rapport à la période précédente. L'impact du développement du réseau routier dans les années 1950 est bien décrit par les lignes suivantes : « l'indigène qui, avant la guerre, était contraint de consacrer de longues journées de marche pour transporter ses produits jusqu'au marché le plus proche, n'a plus, pour ainsi dire, à se déplacer maintenant pour les écouler ; les

complexe de la dégradation des chaussées au Sénégal, qui constitue un poste important dans le budget de l'État du Sénégal.

commerçants avec leurs camionnettes, viennent le solliciter jusque chez lui⁷⁴⁵ ».

L'importance du transport routier ne fera qu'accroître pour les villes comme Dakar, du fait non seulement de « l'amplification de l'urbanisation... engendrée par ses fonctions de capitale économique et politique⁷⁴⁶ ».

A la lumière des précédentes constatations, un accroissement des besoins de transports routiers, et une urbanisation galopante qui s'accompagne d'une forte croissance humaine, le projet autoroutier est à la fois une réponse appropriée de la situation mais aussi un aboutissement logique dans la mesure où l'infrastructure routière qui a amorcé son développement très tôt au Sénégal, notamment dans la presqu'île du Cap-Vert qui accueillait la route intercoloniale Dakar-Rufisque⁷⁴⁷, construite en 1924 sur la base des techniques modernes de l'époque. Cependant, pour y parvenir, il a fallu à l'État sénégalais mettre en place un cadre approprié, que ça soit en amont et en aval, c'est dire que le mode de gestion d'une autoroute diffère largement de celui d'une route, par ailleurs, un mode de gestion qui implique une multitude d'acteurs d'horizons différents.

Sauf quelques actions isolées, avec par exemple, les fouilles préventives de Massamba Lame dans les années 1990 dans le cadre du creusement du canal de Cayor, et avec les récents travaux archéologiques de Ibrahima Thiaw au Sénégal oriental, une région particulièrement prisée par l'exploitation minière, aucun projet d'aménagement ou d'extraction minière au Sénégal ne s'est préoccupé des questions patrimoniales, ce qui traduit par la destruction d'une multitude de sites archéologiques, naturels et de vestiges historiques. L'exemple du Sénégal à travers le projet d'autoroute Dakar-Diamniadio, montre que sans une réelle volonté étatique de prise en compte des aspects culturels et

⁷⁴⁵ *Le réseau routier de l'Afrique Occidentale Française*, in, Exposition Coloniale Internationale Anvers 1930, Section Française, Commissariat de l'Afrique Occidentale Française, Paris, Publication de l'Agence Économique de l'AOF, 1930, 27 p.

⁷⁴⁶ En analysant les dysfonctionnements dans les transports populaires dans la ville d'Abidjan, Irène.Kassi, mentionne ces remarques qui s'apparentent avec la ville de Dakar. KASSI I., *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse de Doctorat Université de Bordeaux 3 Michel de Montaigne, juillet 2007, 311 p.

⁷⁴⁷ Une route dont la construction avait suscité un contentieux entre les autorités administratives coloniales et les habitants de la commune de Rufisque, Ndiouga Lexan Adrien Benga, revient sur ces éléments dans sa thèse de Doctorat, *Pouvoir central et pouvoir local. La gestion municipale à l'épreuve Rufisque, Sénégal (1924-1964)*, thèse de doctorat d'Histoire, UFR Géographie Histoire et Sciences de la Société, Université Paris VII-Denis Diderot, 1995, 436 p.

particulièrement archéologiques dans les projets d'aménagement, l'existence de dispositifs juridiques, voire d'éventuels sites ne suffisent pas à protéger la destruction des sites dans le cadre de grands projets d'aménagements du territoire. Dans cette logique, le projet autoroutier constitue une nouveauté qui cependant reste à peaufiner- car les spécialistes du patrimoine n'ont pas été associés en amont du projet, ce qui aurait permis les archéologues d'intervenir avant même la phase chantier du projet, ce qui a été malheureusement le cas- notamment avec la suite du projet qui prévoit le prolongement de l'autoroute à péage jusqu'au nouvel aéroport situé à quelques encablures de Diamniadio.

L'autoroute en tant qu'objet technique impose ses normes, tant en termes de sécurité que de gestion, normes auxquelles les populations et les usagers notamment de la capitale doivent s'adapter, une adaptation qui se fera par contre de façon progressive, ce qui fait que nous assistons présentement à des sortes de tensions au sein des populations notamment celles des zones traversées par l'autoroute. Protégée par des murs hauts de deux mètres dans sa partie urbaine, et malgré la présence de passerelles, l'autoroute a créé une fracture socio-spatiale, qui nécessite forcément.

D'un autre côté, l'autoroute a permis outre l'amélioration des conditions et temps d'accès dans la capitale, à des centaines de jeunes sénégalais, avec les nouveaux métiers : péagers, receveurs, viabilité sécurité etc. de s'insérer dans un milieu professionnel, mais aussi de trouver un emploi stable.

Derrière ce projet autoroutier, se cache toute une vision d'aménagement du territoire, devant soutenir une croissance économique. C'est dire que les enjeux sont multiples. La question est, cependant, de savoir quel rôle le patrimoine continuera à jouer, sachant que la zone ciblée par cette vision, ce projet d'aménagement du territoire dans la presqu'île du Cap-Vert, n'a pas, contrairement à la région de Dakar, fait l'objet d'une occupation anarchique. Aujourd'hui le passage à la fois de deux infrastructures expose largement l'aire géographique concernée. La question est de savoir si l'État du Sénégal, saura mettre en œuvre l'expérience acquise dans le cadre du projet autoroutier, qui a largement dépassé le seul cadre de construction comme nous l'avons vu d'une infrastructure de transport ?

Bibliographie

Ouvrages, thèses, mémoires de master, publications et études

AATR/BETEG, *Etude de Comptage sur l'Autoroute Dakar – Thiès*, APIX, Dakar, 2001.

ABELHAMID A., FIALAIRE J, *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable?* Paris, l'Harmattan, 2011, 222 p.

ABRAHAM C., *Les autoroutes concédées en France: 1955-2010*, Paris, CELSE, 2011. 183 p.

AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP, WORLD BANK, *Africa infrastructure Knowledge program. Handbook on infrastructure statistics*, Washington, World Bank, 2011, 543 p.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE (éd.), *Budget de l'exploitation du chemin de fer de Thiès à Kayes*, Gorée, Sénégal, Impr. du gouvernement général, 1910, 31 p.

ALEXICIUM, THORRANCE L., *Construction de la nouvelle Autoroute à péage Dakar – Thiès. Guide du séminaire Banque Mondiale relatif à l'analyse d'ingénierie et de régulation financière dans les projets d'infrastructure en partenariat Public/Privé (PPP)*. APIX, Dakar, 2002.

ALLEMAND S., « La mobilité comme « capital » », *Sciences-humaines*, 1 janvier 2004. Vol. N°145, n°1, pp. 25-25.

ALMEIDA-TOPOR H. (D'), CHANSON-JABEUR C., LAKROUM M., *Les transports en Afrique, XIXe-XXe siècle: actes du colloque organisé les 16 et 17 février 1990 à Paris*. Paris, l'Harmattan, 1992. 365 p.

ALMEIDA-TOPOR H. (D'), LAKROUM M., *L'Europe et l'Afrique : un siècle d'échanges économiques*, Paris, A. Colin, 1994. 235 p.

ALMEIDA-TOPOR H. (D'), *Histoire économique du Dahomey, 1890-1920*, Lille 3, ANRT, 1988, 1049 p.

ALMEIDA-TOPOR H. (D'), *L'Afrique du XXe siècle à nos jours*, Paris, A. Colin, 2013, 409 p.

- ALMEIDA-TOPOR H. (D'), *L'Afrique : histoire et civilisations*, Paris, Le Cavalier bleu, 2009, 127 p.
- ANTOINE P. et al., *Les familles dakaroises face à la crise*, Dakar, IFAN, 1995, 209 p.
- APIX, *Mise en place d'un système de suivi de la réinstallation des personnes affectées par le projet d'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur le tronçon Pikine-Keur Massar : enquêtes de suivi de la réinstallation des PAPs*. Dakar, 2012,
- APIX, *Plan d'Action de Réinstallation (PAR) Rectificatif de Pikine-Keur Massar*. APIX, Dakar, 2010, 10 p.
- APRR, *Autoroute A77 Dordives-Cosne-sur-Loire. Synthèse du Bilan LOYI*, France, 2007, 50 p.
- ASSUM T., *La sécurité routière en Afrique. Évaluation de sécurité routière dans cinq pays africains*, Washington, Banque Mondiale, SSATP, 1998.
- Atlas national du Sénégal*. France, 1977. 147 p.
- AUGERON M., DUPLESSIS R. S., *Fleuves, rivières et colonies: la France et ses empires, XVIIe-XXe siècle*. Paris, les Indes savantes, 2010, 378 p.
- AVON D., MESSAOUDI A., *De l'Atlas à l'Orient musulman: contributions en hommage à Daniel Rivet*, Paris, Karthala, 2011, 311 p.
- BACERAC DE RICHECOUR A., HEGGIE I. G., *Fonds routiers en Afrique. Quelles sont les conditions de leur réussite?* Washington, The world Bank/ The international Bank for Reconstruction and Development, 1995, 48 p.
- BAILLY A. S., *Les concepts de la géographie humaine*. Paris, Collection Géographie, pays multiples, 1984, 204 p.
- BALANDIER G., *La situation coloniale: approche théorique*, Paris, Cahiers internationaux de sociologie, 1951, pp. 44-79.
- BANQUE MONDIALE, « Réforme de la gestion routière en Afrique Sub-Saharienne. Surmonter les obstacles à sa mise en valeur », *FINDINGS*, 2002, vol. 210, 4 p.
- BATHILY A., *Les portes de l'or. Le Royaume de Galam (Sénégal) de l'ère musulman au temps des négriers (VIII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, l'Harmattan, 1989, 379 p.

- BAZZANA A., BOCOUM H., *Du Nord au Sud du Sahara: cinquante ans d'archéologie française en Afrique de l'Ouest et au Maghreb*. Paris, Éd. Sépia, 2004, 446 p.
- BEAUCIRE F., *Transports collectifs urbains: quelle contribution au développement durable et par quels moyens ?* Paris, Institut Veolia Environnement, 2006, 49 p.
- BECKER C., MARTIN V., *Les premiers recensements au Sénégal: le Sénégal Centre-Ouest et son évolution démographique (Siin, Saalum, Dawol, pays de l'Ouest)*, Kaolack Sénégal, 1978, 89 p.
- BECKER C., MBAYE S., THIOUB I., *AOF: réalités et héritages*. Dakar, Direction des archives du Sénégal, 1997, 1273 p.
- BEGAG A., *Espace et exclusion: mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon*, Paris, l'Harmattan, 1995, 165 p.
- BELHOSTE J.-F., « Les entreprises métallurgiques des anciens Pays-Bas autrichiens et de l'ancienne principauté de Liège sous domination française (1795-1815) », *Entreprises et histoire*, 1 septembre 2012. Vol. n° 68, n°3, pp. 53-65.
- BENGA N. A., *Pouvoir central et pouvoir local: la gestion municipale à l'épreuve Rufisque, Sénégal (1924-1964)*, Thèse de Doctorat, U.F.R Géographie Histoire et Sciences de la Société, 1995, 425 p.
- BÉRANGER C., CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR Ch., *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala -PRODIG-SEDET, 2006. 401 p.
- BÉRION P. *Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire: méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A 39*, Lille, (France) Atelier national de Reproduction des Thèses, 1997, 608 p.
- BERTHO LAVENIR C., « Lutte de classes et d'influences », *Les cahiers de médiologie*, 1996, vol. n° 2, pp. 131-140.
- BERTHO LAVENIR C., « Normes de comportement et de contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914 », *Le Mouvement social*, 1997, vol, n°178, pp. 69-87.
- BEZANÇON X., LONG M., *Essai sur les contrats de travaux et de services publics: contribution à l'histoire administrative de la délégation de mission publique*. Paris, LGDJ, DL 1999, 639 p.

- BINGER L.-G. *Du Niger au golfe de Guinée par le pays de Kong et le Mossi... : 1887-1889 par le capitaine Binger*, Paris, Hachette, 1892, 2 vol., 513 et 416 p.
- BLOCH M., « Régions naturelles et groupes sociaux », *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1932, vol. n° 17, 4e année, pp. 489-510.
- BNETD, *Concession du financement, de la construction et de l'exploitation d'un système de péage sur l'axe Dakar – Thiès*, APIX, Dakar, 2002.
- BOCOUM H., *L'âge du fer au Sénégal: histoire et archéologie*. Dakar, IFAN Ch. A. Diop, 2000, 245 p.
- BOCOUM H., *La métallurgie du fer au Sénégal: approche archéologique, technologique et historique*, Thèse de 3e cycle, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 1986, 333 p.
- BOILLEY P., CHRÉTIEN J.-P., *La Documentation photographique Histoire de l'Afrique ancienne*, Paris, la Documentation française, 2010, 63 p.
- BOISAUBERT J.-L., AGUSTONI C., VIGNEAU H., *Archéologie et autoroute A1, destins croisés: 25 années de fouilles en terres fribourgeoises, premier bilan (1975-2000)*, Fribourg (Suisse), Academic Press Fribourg, 2008, 475 p.
- BOLTANSKI L., CHIAPELLO È. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris, Gallimard, 1999, 843 p.
- BONNET M., DESJEUX D., *Les territoires de la mobilité*. Paris, France : Presses universitaires de France, 2000. 225 p.
- BOTTE R., « Les réseaux transsahariens de la traite de l'or et des esclaves au haut Moyen Âge : VIIIe-XIe siècle », *L'Année du Maghreb*, 1 novembre 2011, n° VII, pp. 27-59.
- BOUËT-WILLAUMEZ É., *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique: 1er janvier 1848*, Genève, Slatkine Reprints, 1978, 230 p.
- BOUQUET C., « L'État en Afrique. Géographie politique de la maîtrise des territoires », *L'Espace Politique*, vol. n°7, pp. 1-5.
- BRUSHETT S., *Gestion et financement des infrastructures de transport routier en Afrique*, Washington, The World Bank Group, 2008, 26 p.
- BURTHE (DE) L.-C. D., *A travers l'Afrique Française. Du Cameroun à Alger, par le Congo, le Haut-Oubanghi-Chari, le Ouadaï, l'Ennedi, le Borkou, le Tibesti, le Kouoar, le Zinder*,

- l'Air, le Niger, le Ahaggar et le pays Ajjer (Septembre 1928-juin 1931). Carnets de voyage.* Paris, Pierre Roger, 1932, 3 vol., 843.
- BUSSIÈRE Y., MADRE J.-L., *Démographie et transport: villes du nord et villes du sud.* Paris, 2002, 477 p.
- BUTTON K. J., REGGIANI A., (ÉD), *Transportation and economic development challenges,* Cheltenham (Royaume Uni), Royaume-Uni, 2011, 205 p.
- BUURSINK, *Evaluation environnementale et sociale du projet d'Autoroute Dakar-Diamniadio.* APIX, Dakar, 2006.
- CABINET BENJAMIN DE ROTSCCHILD, *Financial analysis and bidding documents by the strategy advisor for a PPP set up,* APIX, Dakar, 2006.
- CALDERON C., *Infrastructure and growth in Africa,* Washington, the World Bank/ The international Bank for Reconstruction and Development, 2008, 28 p.
- CARON F., « Histoire technique et histoire économique », *Histoire, économie & société,* 1983, p. 7-17.
- CAYOUCETTE A., « Patrimoine et patrimonialisation: entre le matériel et l'immatériel », *Rabaska, revue d'ethnologie de l'Amérique française,* 2007, vol. 5, pp. 126-131.
- CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT DE LYON, *A45 saint-Étienne/Lyon. Avant-projet sommaire Pièces non contractuelles D-Études d'environnement D2-Analyse du projet représentatif 11-Patrimoine culturel,* Lyon , 2005, 15 p.
- CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT, FRANCE. MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT. *Autoroute A49 section Voreppe-Bourg de Péage: liaison Grenoble - Valence.* Lyon, Centre d'Études Techniques de l'Équipement, 1987, 157 p.
- CETUD, *Projet de plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Dakar (PDU-Horizon 2025), Synthèse rapport définitif,* Dakar, CETUD, 2007, 45 p.
- CHI-BONNARDEL R. N. V, « L'essor de l'économie de pêche artisanale et ses conséquences sur le littoral sénégalais. », *CEA,* 1980, Vol. 20, n°79, pp. 255-304.
- CHOPLIN A., LOMBARD J. « « Suivre la route ». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo,* 16 décembre 2010, n°14, pp. 1-19.

- CIRILLO C., CORNÉLIS E., HUBERT J.-P., TOINT P., « Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après ? » *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2004. Vol. XLIII, n°4, p. 111.
- CISSAKHO S, « Réformer en situation de “décharge” : les transports publics à Dakar durant les mandats d’Abdoulaye Wade », *Politique Africaine*, 2012, n°126, pp. 163-184.
- COHOU M. *Le destin d’une voie rapide: jeu d’acteurs, enjeu de développement*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2000, 166 p.
- COISSARD P., *La protection du patrimoine culturel en cas de conflit armé: enjeux et limites du cadre international*. Mémoire de fin d’Études Séminaire droit international, Institut d’Études Politiques de Lyon, Université de Lyon 2, 2007, 73 p.
- COPANS J., *Les marabouts de l’arachide: la confrérie mouride et les paysans du Sénégal*. Paris, l’Harmattan, 1989, 279 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., MONIOT H., *L’Afrique noire: de 1800 à nos jours*. Paris, Presses universitaires de France, 1974, 462 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1889-1930*. Paris, Ed. de l’EHESS, 2001, 16 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., *Petite histoire de l’Afrique: l’Afrique au sud du Sahara de la préhistoire à nos jours*. Paris, La Découverte, 2010, 222 p.
- CORBEIL R., CHARBONNIER J., « Préhistoire et protohistoire de presque île du Cap-Vert et de l’extrême-ouest sénégalais ». *Bulletin de l’IFAN*, 1948, Vol. X, pp. 378-460.
- CORRE D. A., « les sérères de Joal et de Portudal ». *Revue d’Ethnographie*. 1883, pp. 1-20.
- COULIBALY M. *Les transports urbains au Sénégal de 1945 à 1970: le cas de Dakar*. Mémoire de maîtrise, Département d’Histoire, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta de Dakar, 1993. 158 p.
- COURBE M. J. (DE) LA, CULTRU P. *Premier voyage du Sieur de la Courbe fait à la coste d’Afrique en 1685*. Nendeln (Suisse), Kraus Reprint, 1973. 319 p.
- CHRÉTIEN J.-P., TRIAUD J.-L., *Histoire d’Afrique: les enjeux de mémoire*, Paris, Karthala, 1999, 503 p.

- CROUZET F., « Commerce et Empire : l'expérience britannique du libre-échange à la première Guerre mondiale », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1964, vol. 1, pp. 281-310.
- CUREM, EDYTEM. *L'ACCESSIBILITE INTERNE DE LA PRESQU'ILE DU CAP-VERT*. Dakar, SENAC sa, 2012.
- CURTIN P. D., *Economic change in precolonial Africa: Senegambia in the era of the slave trade Supplementary evidence*. Madison, (Etats-Unis), University of Wisconsin Press, 1975, 363 p.
- DAVID P., *Les Navétanes: histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours*. Dakar, Nouvelles éditions africaines, 1980, 525 p.
- DELVOYE A., La céramique de l'aire mégalithique sénégambienne à travers le cas de la nécropole de Wanar (Sénégal) : Étude des répertoires formels, décoratifs et approche technologique. Campagnes 2005-2011, Mémoire de Master II Spécialité Archéologie Africaine, Centre D'Histoire de L'Art et D'Archéologie de Michelet, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2012, 128 p.
- DEMOUGEOT É., « Le chameau et l'Afrique du Nord romaine ». *AHESS*, 1960, vol. 15, n°2, pp. 209-247.
- DERYCKE P.-H., DUPUY G., *Le péage urbain: histoire, analyse, politiques*. Paris, Economica, 1997, 205 p.
- DESCAMPS C., *al.*, « Données sur l'âge et la vitesse d'édification de l'amas coquillier de Faboura (SN) ». *Bulletin de liaison ASEQUA*, 1977, pp. 23-32.
- DESCAMPS C., *al.*, « Données sur l'édification de l'amas coquillier de Dioron-Boumak (SN) ». *Bulletin de liaison ASEQUA*, 1974, pp. 67-83.
- DESCAMPS C. *Contribution à la préhistoire de l'Ouest sénégalais*. Thèse de doctorat, Département d'Histoire, Faculté des lettres et sciences humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1979, 345 p.
- DEVISSE J. *Ce que l'archéologie apporte aux historiens relativement à la connaissance des cultures anciennes de l'Afrique*. Actes du premier colloque international de Yaoundé (6-9 janvier 1986), pp. 475-496.

- DEVISSE J. *Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce médiéval du XI^e au XVI^e s.* Revue d'Histoire Economique et Sociale vol. L, n° 1 et 3, pp. 42-73 et 357-397.
- DI MÉO G., « Processus de patrimonialisation et construction des territoires », *Colloques 12-14 septembre 2007, Poitiers-Châtellault*. 2007, pp. 1-19.
- DIATTA T. A., *Les rapports entre les tirailleurs et les populations du Sénégal*. Mémoire de D.E.A, Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 2008, 69 p.
- DIATTA T. A., *Les tirailleurs sénégalais de la Deuxième Guerre mondiale: devenir et insertion 1939-1960*, Mémoire de maîtrise, Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 2007, 181 p.
- DIEYE S., *Le partenariat Public-Privé, une stratégie de financement des infrastructures publiques : cas de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio*, Rapport de recherche master, Sciences économiques, Université de Montréal, 2011, 89 p.
- DIOP A., PURSER B. H., « Environnements sédimentaires des quartz de la série paléocène du dôme de Diass (Sénégal oriental) », *Géodynamique*, 1991, vol. 6, pp. 177-190.
- DIOP A. A. « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? ». *Rives nord-méditerranéennes*, 2007, n°26, pp. 75-92.
- DIOP A. A. *Les centralités à Dakar (Sénégal): un développement urbain entre mobilités, échanges et luttes d'influence*. Thèse de doctorat Université de Provence, Faculté des lettres et sciences humaines, 2010. 441 p.
- DIOUF M., BECKER C. « Histoire de la Ségambie: une bibliographie des travaux universitaires ». *Journal des africanistes*, 1988, vol. 58, n°2, pp. 163-209.
- DOULET J.-F., FLONNEAU M., *Paris-Pékin: civiliser l'automobile*. Paris, Descartes & Cie, 2003, 140 p.
- DJIGO A., *Dynamiques et stratégies de conservation et de promotion du patrimoine culturel au Sénégal de l'administration coloniale à l'an 2000*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2 vol., 615 p.

- DREYFUS G. *Le réseau routier français: routes et autoroutes*. Paris, Service de presse, édition, information, 1972, 222 p.
- DUBRESSON A., *L'espace Dakar-Rufisque en devenir : l'héritage urbain à la croissance industrielle*, Paris, ORSTOM, 1979, 371 p.
- DUPONCHEL A. *Le chemin de fer Transsaharien jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan. Études préliminaires du projet et rapport de mission*. Montpellier : Typographie et Lithographie de BOEHM & Fils, 1878, 361 p.
- DUPONT H., *Les mines d'or de l'Afrique du Sud*, Paris, Lemaire, Dupont & Cie, 3^e éd., 1893, 168 p.
- ENDA-ECOPOP, *Mission d'appui au Groupe Opérationnel pour la mise du PAR du tronçon Patte d'Oie – Pikine et de la fiabilisation du recensement sur l'axe Forêt de Mbao – Diamniadio : Rapport final*, APIX, Dakar, 2007.
- ENDA-ECOPOP, *Mission de facilitation et d'accompagnement dans le cadre du déplacement et de la réinstallation des populations touchées par le Projet Autoroute. Addendum au PAR Patte d'Oie-Pikine : Rapport de clôture de la mission de suivi et accompagnement de PAP*. APIX, Dakar, 2010.
- ESTACHE A., « Infrastructures et développement : une revue des débats récents et à venir ». *Revue d'économie du développement* 19 février 2008, vol. 21, n°4, pp. 5-53.
- EXPOSITION COLONIALE. COMMISSARIAT DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE, *Les Chemins de fer de l'Afrique occidentale française*, Paris, 1931, 36 p.
- FALL P. D. « État-nation et migration en Afrique de l'Ouest : le défi de la mondialisation ». UNESCO, 2004, 23 p.
- FAUGIER E., « Automobile, transports urbains et mutations : l'automobilisation urbaine de Québec, 1919-1939 », *Revue d'Histoire urbaine*, vol. 38, n°1 2009, pp. 26-37.
- FAYE MB. MB., *Programme d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR). Cadre de gestion environnemental et social (CGES)*, Dakar, CETUD, AATR, Banque Mondiale, 2010, 96 p.
- FAYE O., *L'urbanisation et les processus sociaux au Sénégal : typologie descriptive et analytique des déviances à Dakar d'après les sources d'archives de 1885 à 1985*. Thèse de

- doctorat, Département d'Histoire, Facultés des Lettres et Sciences Humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1989, 648 p.
- FÈVE M., *Le transport combiné de marchandises en Ile-de-France: rapport et avis n° 2001-16 adopté par le CESR le 3 octobre 2001*, Paris, CESR Île-de-France, 2001, 96 p.
- FIGUEROA O., GODARD X., HENRY É., *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Arcueil (France), INRETS, 1997, 281 p.
- « Financement privé des infrastructures routières », *Transport en Afrique. Note technique*, 1996, 4 p.
- FLONNEAU M., GUIGUENO V. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?: état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 331 p.
- FLONNEAU M., PASSALACQUA A. *Utilités de l'utilitaire: aperçu réaliste des services automobiles*. Paris, Descartes & Cie, 2010, 174 p.
- FLONNEAU M., *Automobile : les cartes du désamour*. Paris, Descartes & Cie, 2009, 220 p.
- FLONNEAU M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977: formes urbaines, champs politiques et représentations*. Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2002, 1313 p.
- FLONNEAU M., « Notre-Dame de Paris défiée par l'automobile ». *Revue d'histoire urbaine*, 1 mars 2003, vol. n° 7, pp. 163-188.
- FLONNEAU M., « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908 ». *Histoire, économie & société*, 1 juillet 2007, vol. 26^e année, n°2, pp. 61-74.
- FOL S., « Encouragement ou injonction à la mobilité ? » *Projet*, 2010, vol. 314, n°1, 52 p.
- FOURCHARD L., *Gouverner les villes d'Afrique : Etat, gouvernement local et acteurs privés*. Paris, Karthala, 2007, 180 p.
- FOSTER V., BRICENO-GARMENDIA C., *Africa's infrastructure. A time for transformation*, Washington, Agence Française de Développement and the World Bank, 2010, 348 p.
- FOUREAU F., *Documents scientifiques de la mission saharienne : mission Foureau-Lamy*. Paris, Masson, 1905, 1210 p.

- FUSEY P. « Le transport et le stockage des matériels et matériaux dans les territoires d’Outre-mer ». *Travaux et industries*, 1957, n°48, pp. 793.
- GAMBRELLE F., TORRES F. *Une autoroute se souvient: de 1963 à 1993*. Paris, Presses de l’Ecole nationale des ponts et chaussées, 1993 159 p.
- GARÇON A.-F., MATOS A. C. DE, FONTANA G. L., *L’aluminium et la calebasse : Patrimoines techniques, patrimoines de l’industrie en Afrique*. Belfort, Université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2013, 232 p.
- GARÇON A.-F., « Le patrimoine, antidote de la disparition ? » *Historiens & Géographes*. 2007, vol. 405, pp. 105-114.
- GAZEAU DE VAUTIBAUT T. P., *Le trans-saharien et le trans-continental Africain*. Paris, Bergier, 1881, 48 p.
- GILLOT L., « Archéologie et processus de patrimonialisation au Moyen-orient: la mise en valeur du site archéologique de Bosra en Syrie ». *Patrimoines culturels en Méditerranée orientale: recherche scientifique et enjeux identitaires. 2ème atelier (27 novembre 2008): Identités nationales et recherche archéologique: les aléas du processus de patrimonialisation (Levant, pays du Golfe, Iran)*, 2008, 16 p.
- GIRAUD M. « la route en AOF. La politique routière de l’AOF et ses résultats économiques ». *Travaux et industrie d’Outre-Mer*, 1957 vol. 45, pp. 537-540.
- GIRAULT R., *Histoire des relations internationales contemporaines: nations et impérialisme, 1871-1914*. Paris, Payot & Rivages, 2004, 450 p.
- GODARD X., « Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines? (cas de Brazzaville et Kinshasa) », *Politique Africaine*, 1985, vol. n° 17, pp. 41-57.
- GOERG O., « Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination ». *Afrique & histoire*, 1 juillet 2006, vol. 5, n°1, pp. 15-45.
- GOLDIN C. D., « Review of Economic Change in Precolonial Africa: Senegambia in the Era of the Slave Trade by Philip D. Curtin », *African Economic History*, 1 avril 1976, n°1, pp. 111-113.
- GORDON A., *Plan d’action de réinstallation (PAR) Autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Section 1: tronçon Malick Sy-Patte d’Oie*, APIX, Dakar, 2005.

- GORDON A., *Plan d'action de réinstallation (PAR) Autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Section 2: tronçon Patte d'Oie – Pikine*, APIX, Dakar, 2006.
- GORDON A., *Plan d'action de réinstallation du site de recasement de Tivaouane Peulh. Addendum au PAR de Pikine-Keur Massar*, APIX, Dakar, 2008.
- GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE, *Budget unique des transports de l'Afrique Occidentale Française (Annexe au Budget Général). Exercice 1935, 1936, 1937, 1938, 1939* Imprimerie du Gouvernement Général. Gorée, Sénégal, 1932. 355, 349, 318, 347, 322 p.
- GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE, *Étude sur la Situation financière de l'Afrique Occidentale Française, 1895-1908*, Gorée, Sénégal, Imprimerie du Gouvernement Général, 1908, 81 p.
- GRASSER M., VARLET J., BAKALOWICZ M., *Autoroutes et aménagements: interactions avec l'environnement*, Genève, PPUR presses polytechniques, 2004, 348 p.
- GRAVARI-BARBAS M., « Le “sang” et le “sol”. Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain », *Le territoire, lien ou frontière? Colloque 2-4 octobre, Paris, 1995*, pp. 9.
- GRITTY L., *Notre empire colonial africain. De sa mise en valeur par l'utilisation des trains à propulsion continue (Système Renard)*, Paris. H Dunod et E. Pinat, 1906, 119 p.
- GUMISAI M., « Construire un réseau routier performant. Le partenariat public privé: la solution au problème des infrastructures régionales », *ONU Afrique Relance*, 23 p.
- HAERINGER P. *L'urbanisation de masse en question, quatre villes d'Afrique Noire. Extr. COLLOQUES INTERNATIONAUX DU CNRS, n° 539. La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar. 2 octobre 1970*, Paris : CNRS, 1972 pp. 625-651.
- HENAN CHINE, JEAN LEVÈBRE SÉNÉGAL, *Réalisation des échangeurs de la patte d'Oie, de Cambérène, de Pikine et d'une autoroute 2x3 voies entre Malick Sy-Patte d'Oie*, APIX, Dakar, 2006.
- HÉRIARD-DUBREUIL B., « Ouverture », *Projet*, 23 janvier 2010, vol. n° 314, pp. 34-35.
- LE HÉRISSÉ R.-F., *Voyage au Dahomey et à la Côte d'Ivoire*, Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1903, 268 p.

- HINNEWINKEL J.-C., SIVIRINE J.-M., *De Strasbourg (et Bâle) à Lyon: bien connaître l'autoroute, découvrir les richesses de son environnement*, Evry, IP voyages, 1990, 159 p.
- HUBERT L., *Politique Africaine. Maroc - Afrique occidentale - Algérie - Tchad - L'effort étranger*, Paris, Dujarric & Cie, 1904, 328 p.
- HUG M., *Mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage du Projet de construction d'une autoroute à péage entre Dakar – Thiès*, APIX, Dakar, 2002.
- HUGON A., *Introduction à l'histoire de l'Afrique contemporaine*, Paris, A. Colin, 1998, 95 p.
- HUGON A., *L'Afrique des explorateurs*, Paris, Gallimard, 1991, 176 p.
- INSTITUT FRANÇAIS D'HISTOIRE SOCIALE, *Le Mouvement social: bulletin trimestriel de l'Institut français d'histoire sociale*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1961, 31 p.
- JADÉ M., « Le patrimoine immatériel. Nouveaux paradigmes, nouveaux enjeux », *La Lettre de l'OCIM*, 2004, vol. n° 93, pp. 27-37.
- JOIRE J., « Amas coquilliers du littoral sénégalais dans la banlieue de Saint-Louis ». *Bulletin de l'IFAN*, 1947, pp. 170-340.
- JOIRE J., « Découvertes archéologiques dans la région de Rao (Bas-Sénégal) », *Bulletin de l'IFAN*, 1955, Série B, 3-4, pp. 249-333.
- KANTOUSSAN A., *Enquête sur les dépenses du personnel de chantier*. Dakar, SENAC sa, 2011, 35 p.
- KANTOUSSAN A., *Introduction à l'étude des amas coquilliers de la Petite-Côte: le cas de Joal-Fadiouth*. Mémoire de maîtrise Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Université Cheikh Anta de Dakar, 2007. 123 p.
- KASSI I., *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Thèse de doctorat, École doctorale d'Histoire et de Géographie Université de Bordeaux 3 Michel de Montaigne, Université d'Abidjan-Cocody, Côte d'Ivoire, 2007, 311 p.
- KESSIDES C., *La transition urbaine en Afrique subsaharienne. Impacts sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté*, Washington, L'Alliance des Villes, 2006, 121 p.

- KIRSCH M., « Voyages et transport », *Industrie et Travaux d’Outre-mer*, 1957, n°47, pp. 745-750.
- KOUASSI B., SIRPÉ G., GOGUÉ A., *Infrastructures de commerce et échanges des produits alimentaires: disponibilité, utilisation et coût en Afrique de l’ouest centrale*, Paris, Karthala, 2005, 354 p.
- KOURAMÉ H. M., *Les infrastructures de transports et l’intégration régionale en Afrique centrale*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2005, 92 p.
- KUMAR A., BARETT F., *Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique. Coincés dans les embouteillages: le transport urbain en Afrique*, Banque Mondiale, SSATP, 2008, 32 p.
- « L’automobile au soudan », *Le Journal des transports: revue internationale des chemins de fer et de la navigation*, 1899, pp. 632-636.
- « L’automobile dans les territoires d’Outre-Mer. Projet de réglementation des Transports en AOF » *Travaux et Industrie d’Outre-Mer*, 1956, n°565, p. 23-24.
- LADRET D., PASQUET A., *Autoroutes et paysages: Paysage, environnement*, Paris, La Documentation française, 1974, 103 p.
- LAKROUM M., *Chemin de fer et réseaux d’affaires en Afrique occidentale: le Dakar-Niger (1883-1960)*. Doctorat d’état, UFR Géographie, histoire, sciences de la société, Université de Paris VII. 1987. 930 p.
- LAVERGNE G., *Manuel théorique et pratique de l’automobile sur route, vapeur pétrole, électricité*, Paris, Béranger, 1900, 722 p.
- LE BEC C., « Les défis de l’explosion urbaine ». *Jeune Afrique*, 27 mai 2013, pp. 3.
- LHEUREUX-PRÉVOT C., « La politique coloniale de la France de 1789 à 1815 », *Napoleonica, La Revue*, 2008, vol. 1, pp. 148-194.
- LERICOLLAIS A., VERNIÈRE M., *L’émigration toucouleur: du fleuve Sénégal à Dakar*, Dakar, Office de la recherche scientifique et technique Outre-Mer, Centre ORSTOM de Dakar, 1974, 21 p.
- LEROY-BEAULIEU P., *Le Sahara, le Soudan et les chemins de fer transsahariens*, Paris, Guillaumin et Cie, 1904, 493 p.

- LIN K.-C, « Le développement du réseau routier en Chine : inconséquences et inégalités », *Revue int. de politique comparée* 21 décembre 2011 vol. 18, n°3, pp. 151-179.
- LOMBARD J., NINOT O., « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2010, vol. 87, n°1, p. 69-86.
- LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON A., « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, 1 octobre 2004, vol. n° 32, pp. 115-134.
- LOMBARD J., « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, 1 avril 2006, vol 81, n°2, pp. 167-174.
- LOMBARD J., « Du taxi au migrant ou l'inverse! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest », *Cahiers de géographie du Québec*, 2009, vol. 53, pp. 241-260.
- LOMBARD J., « Les rues de Dakar: espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, 2004, vol. n°32, pp. 115-134.
- MABON A., « La tragédie de Thiaroye, symbole du déni d'égalité », *Hors-Dossier*, pp. 86-95.
- MAIGA M., *Le bassin du fleuve Sénégal de la traite négrière au développement sous-régional auto-centré*, Paris, l'Harmattan 1995, 330 p.
- MALA MAKANI KHUMBI R., *Le rail en A.O.F. (1880-1940): L'avènement du chemin de fer et son rôle dans la mise en valeur des colonies françaises d'Afrique Occidentale*, Thèse de doctorat Université Paris-Sorbonne, 1994, 890 p.
- MARFAING L., *L'évolution du commerce au Sénégal, 1820-1930*. Paris, l'Harmattan, 1991, 313 p.
- MARTIN V., BECKER C., *Lieux de culte et emplacements célèbres dans les pays sereer. Kaolack, (Sénégal)*, dactyl. 1977. 51 p.
- MARTIN V., BECKER C. *Vestiges protohistoriques et occupation humaine au Sénégal. Annales de Démographie Historique* 1974, pp. 403-429.
- MARTIN V. *Recensement démographique de Dakar (1955), étude socio-démographique de la ville de Dakar*. Paris, Imprimerie Technigraphie, 1962, 69 p.

- MASTER TPTI ERASMUS MUNDUS. WORKSHOP INTERNATIONAL, *Les patrimoines de la mobilité: état des lieux et perspectives de recherche*, Lisboa, France, Colibri, 2011, 199 p.
- MAUNY R., *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen-âge: d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, Thèses de doctorat, Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Dakar 1961, 587 p.
- MAUNY R., « Une route préhistorique à travers le Sahara Occidental », Bulletin IFAN n° IX, 1947, pp. 431-357.
- MAURO F., *L'expansion européenne: 1600-1870*, Paris, France : Presses universitaires de France, 1996, 453 p.
- MBAYE A. D., *Etude d'Impact Environnemental du plan d'Aménagement de la Forêt Classée de Mbao (FCMB)*, 2009.
- MELÉ P., « Conflits patrimoniaux et régulations urbaines », *Acteurs et sociétés locales: quelles dynamiques relationnelles?* 2005, vol 23, pp. 51-57.
- MELÉ P., « Pour une géographie des conflits urbains de proximité en Amérique Latine », *Géocarrefour*, 7 décembre 2012, vol. 87, n°1, pp. 3-13.
- MÉMOIRES URBAINES ET PRÉSENT DES VILLES, PROGRAMME INTERMINISTÉRIEL DE RECHERCHE CULTURE ET VILLE. *La patrimonialisation et après?* Université Lumière-Lyon 2. Lyon, 2003. 65 p.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., MÉRENNE É., (ÉD)., *Géographie et aménagement du territoire*. Liège, (Belgique), Éd. de la Société géographique de Liège, 1998, 118 p.
- MERLIN P., MERLIN O., SECK A., *Ingénieur en Afrique: 1938-1961*, Paris, Karthala, 2005, 227 p.
- MOITT B., « From Pack animals to Railways: Transport and the Expansion of peanut production and the trade in Sénégal, 1840-194 » , *Outre-Mer Revue d'Histoire; Outre-mer économique: de l'histoire à l'actualité du XXIe siècle*, 2001, n° 330-331, p. 241-267.
- MOITT B., *Peanut production and social change in the Dakar hinterland Kajoor and Bawol, 1840-1940*. Ottawa: University of Toronto, 1985. 506 p.

- MOITT B., « Slavery and Emancipation in Senegal's Peanut Basin: The Nineteenth and Twentieth Centuries », *The International Journal of African Historical Studies*, 1 janvier 1989, vol. 22, n°1, pp. 27-50.
- MOM G., PIRIE G., TISSOT L., (ÉD.), *Mobility in history: the state of the art in the history of transport, traffic and mobility*. Neuchâtel (Suisse), Editions Alphil : Presses universitaires suisses, 2009, 260 p.
- MONROE J. C., OGUNDIRAN A., (ÉD.), *Power and landscape in Atlantic West Africa: archaeological perspectives*, New York, Cambridge University Press, 2012, 390 p.
- MSF, *Etude de réalisation des travaux du tronçon Patte d'Oie-Pikine par la construction d'une autoroute à 2x3 voies à péage, la réhabilitation et la mise hors d'eau de la RN1 entre l'échangeur de la patte d'Oie et la route de Rufisque*, APIX, Dakar, 2006.
- MUNAFÒ S., PINI G., PIGUET E., *Autoroute, mobilité et habitat: étude des effets territoriaux du tronçon autoroutier de la Vue-des-Alpes*. Neuchâtel, Université de Neuchâtel, Institut de géographie, 2007, 122 p.
- NDADOUM N., *Croissance urbaine et problèmes de déplacements dans les quartiers périphériques de Ndjaléna: Cas des quartiers de Chagoua et Dembe*. Tchad : Université de Ngaoundere, 2003, 97 p.
- NDAO M., *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Paris, l'Harmattan, 2009, 288 p.
- NDIAYE M., *Contribution à l'analyse des transports informels: l'exemple des calèches dans la région du cap-vert au Sénégal*, Thèse de doctorat, Faculté des Sciences Économiques, Centre de Recherche en économie des transports, Université d'Aix-Marseille II, 1984, 336.
- NDIAYE S., *La mise en place du réseau routier du Sénégal, 1900-1940*, Département d'Histoire, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1977, 110 p.
- NGUYEN VAN CHI-BONNARDEL R., « Le réseau routier Sénégalais » ; *Bulletin de l'IFAN*, tome XXXIII, série B. 1971, pp. 299-342.

- NINOT O., *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest: la région de Tambacounda au Sénégal*, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Rouen, 2003, 460 p.
- NIXON S., « *Tadmekka. Archéologie d'une ville caravanière des premiers temps du commerce transsaharien* », *Afriques*, 04/2013, mis en ligne le 23 mai 2013, 37 p.
- OLLIVRO J., *La machine France: le centralisme ou la démocratie ?* Nantes, Éd. du Temps, 2006, 252 p.
- OLLIVRO J., *Quand la vitesse change le monde: essor de la vitesse et transformation des sociétés*. Rennes, Ed. Apogée, 2006, 255 p.
- OLVER A. S. B., « La politique coloniale britannique », *Politique étrangère*, 1945, vol. n°2, 10 année, pp. 119-126.
- ONANA C., *La France et ses tirailleurs: enquêtes sur les combattants de la République, 1939-2003*, Paris, Duboiris, Paris, 2003, 243 p.
- ORFEUIL J.-P., *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues (France), Éd. de l'Aube, 2004, 180 p.
- ORFEUIL J.-P., « Chine: la voiture déjà régulée », *Revue Urbanisme*, 2012, vol. 385, p. 78.
- ORFEUIL J.-P., « L'esprit de « La Fabrique du mouvement » ». *Flux* 1 juin 2013, vol. n° 91, n°1, pp. 4-8.
- OSMONT A., GOLDBLUM C., (ÉD.), *Villes et citadins dans la mondialisation*. Paris, Karthala, GEMDEV, 2003, 300 p.
- OULD MOHAMED NAFFÉ B., LANFRANCHI R., SCHLANGER N., *L'archéologie préventive en Afrique: enjeux et perspectives*, Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne), Sépia, 2008, 251 p.
- OZEL D., *Politiques urbaines et patrimonialisation: quelle représentation de l'héritage architectural? L'exemple de la péninsule historique Eminönü-Fatih, Istanbul*. Rapport de Stage, 2004, 48 p.
- PASSALACQUA A., *La bataille de la route*, Paris, Descartes & Cie, 2010. 118 p.
- Patrimoine culturel & développement local. Guide à l'intention des collectivités locales africaines*, Paris, CRATerre-ENSAG/Convention France-UNESCO, Paris, 2006, 119 p.

- PECQUEUR B., *Dynamiques territoriales et mutations économiques*, Paris, l'Harmattan, 1996, 256 p.
- PINOL J.-L. et al., *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Points, 2011, 426 p.
- PINOL J.-L., *Mobilités et immobilismes d'une grande ville: Lyon de la fin du XIXe siècle à la Seconde Guerre mondiale*, Thèse de doctorat Lyon, Université Lumière Lyon 2, 1989, 2 vol., 397 p.
- PIRIE H. G., « Non-urban Motoring in Colonial Africa in the 1920s and 1930s ». *South African Historical Journal*, mars 2011, vol. 63, n°1, pp. 38-60.
- PIRIE H. G. « Virtuous mobility: moralising vs measuring géographique mobility in Africa », *Africa Focus*, 2009, vol. 22, pp. 21-35.
- PRÉCISION ÉTUDE, *Analyse des interactions des acteurs, des enjeux socio-économiques et institutionnels de la gestion foncière dans la zone d'impact de l'autoroute Dakar-Diamniadio*. Dakar, 2012, 10 p.
- PROGRAMME DE POLITIQUES DE TRANSPORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE, *Mobilité urbaine. Rentabilité et financement des micro-entreprises de transport collectif en Afrique subsaharienne. Synthèse de l'étude régionale sur Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi*, Washington, The World Bank Group, 2001, 43 p.
- RENAULT F., DAGET S., *Les traites négrières en Afrique*. Paris, Karthala, 1985, 235 p.
- RENÉ D., « Jean-Léon l'Africain. Description de l'Afrique », *Syria*, 1958, vol. 35, n°3, pp. 390-391.
- RENÉ D., Salama P., Les Voies romaines de l'Afrique du Nord, *Syria*, 1952, vol. 29, n°1, pp. 158-159.
- RICKARD C., KATZ P. M., *L'archéodrome*, Rennes, « Ouest-France », 1980, 32 p.
- RICKARD C., *L'Apport de l'autoroute à l'art et à la culture: communication faite à l'Académie des Beaux-Arts, séance du mercredi 26 mai 1982*. Paris, Firmin-Didot, 1982.
- RICKARD C., *Les autoroutes*, Paris, Presses universitaires de France, 1984, 126 p.
- RICKARD C., *Les Autoroutes françaises*. Rennes, " Ouest-France, 1985. 32 p.

- RIVERSON J. D. N., GAVIRIA J., THRISCUTT S., *Les routes rurales en Afrique au Sud du Sahara. Leçons tirées de l'expérience de la Banque mondiale. Document technique de la Banque mondiale numéro 141F*. Washington, Banque Mondiale, SSATP, 1991, 53 p.
- RIZET C., GWÉT H., « Une comparaison internationale des prix du camionnage. Afrique, Asie du Sud-est, Amérique centrale ». *Recherche, Transport, Sécurité*, 1998, vol. 60, pp. 69-85.
- SAKHO P., *Évolution des escales ferroviaires du bassin arachidier oriental jusqu'à la fin des années 1980 (Sénégal)*, Thèse de doctorat, Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences humaine, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 1990. 169 p.
- SAKHO P. *L'Economie de traite, chemin de fer et urbanisation au Sénégal: le devenir des escales ferroviaires coloniales du bassin arachidier oriental à la fin des années 1980*. Sarrebruck (Allemagne), Editions universitaires européennes, 2011, 161 p.
- SALEM G. ; « De la brousse sénégalaise au Boul' Mich : le système commercial mouride en France. » *CEA*, 1981 vol. 21, n°81, pp. 267-288.
- SCET TUNISIE, *APD Malick-Sy-Pikine*. APIX, Dakar, 2006.
- SCHIRMER H., « La géographie de l'Afrique en 1880 et en 1891 », *GEO*, 1892, vol. 1, n°2, pp. 185-196.
- SCHIRMER H., « Le Touât, étude de géographie physique et économique », *GEO*, 1892, vol. 1, n°4, pp. 404-414.
- SECK A., *Dakar, métropole ouest-africaine, Mémoire de l'IFAN*, 1970, n° 45, 516 p.
- SECK P., *Libération de l'emprise du tronçon Patte d'Oie – Pikine de l'Autoroute à péage – Enquête socio-économique : rapport*, APIX, Dakar, 2006.
- SETEC, *Study on Traffic, Acceptability and Toll Sensitivity*, APIX, Dakar, 2005.
- SETEC, *Study on Traffic, Acceptability and Toll Sensitivity Complementary study*, APIX, Dakar: [s.n.], 2007.
- SÉTRA (SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES. « Signalisation routière: "cohérence et homogénéité au service de la sécurité routière" », *La Lettre du Sétra*, 2004, vol. 7, 4 p.

- SINOUE A., *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal: Saint-Louis, Gorée, Dakar*. Paris, Karthala, 1993, 364 p.
- SONOLET L., *L'Afrique occidentale française*. Paris, Hachette, 1912. 254 p.
- STUDENY C., *L'invention de la vitesse: France, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 1995. 408 p.
- STUDI-SACI, *Etudes techniques du Projet de restructuration de Pikine Irrégulier Sud composées des études d'avant-projet sommaire (APS), d'avant-projet détail (APD) et l'élaboration du dossier d'appel d'offres (DAO) du réseau viaire, du dispositif de mise hors d'eau et des équipements socio-collectifs structurants du projet*. APIX, Dakar, 2011.
- SUREMAIN (DE) M.-A., « Métamorphoses d'un continent. L'Afrique des Annales de Géographie, de 1919 au début des années 1960 », *CEA*, 1999, vol. 39, n°153, pp. 145-168.
- SURET-CANALE J., *Afrique noire occidentale et centrale*. Paris, Ed. Sociales, 1964, 636 p.
- TECSULT, *Plan d'Action de réinstallation (PAR) Autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Section 3: tronçon Pikine-keur Massar*, APIX, Dakar, 2007.
- TECSULT, *Technical and Economic Feasibility Studies*, APIX, Dakar, 2005.
- TERAVANINTHORN S., RABALLAND G., *Transport prices and costs in Africa: a review of the main international corridors*, Washington, World Bank, 2008, 32 p.
- THE WORLD BANK GROUP, « La commercialisation des routes de l'Afrique: évolution du rôle du secteur public », *FINDINGS*, 1995, vol. n° 32, pp. 1-6.
- THIAM M., *La céramique dans l'espace sénégalais: un patrimoine méconnu*, Paris, l'Harmattan, 2010, 218 p.
- THIAW I., *Espaces, culture matérielle et identités en Sénégambie*, Dakar, Codesria, 2010, 96 p.
- THIOUB I., *Entreprises, entrepreneurs et Etat dans une économie dépendante: domination étrangère et marginalisation des autochtones (Dakar-Sénégal), 1930-1973*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Paris VII, 1989, 430 p.
- THIOUB I., (ED.), *Patrimoine et sources historiques en Afrique*. Dakar, Université Cheikh Anta Diop, 2007, 178 p.

- TIENMENY P. J. T., *Stratégie d'optimisation des recettes du péage routier camerounais*, Mémoire de fin de cycle, École Supérieure Nationale Polytechnique de Yaoundé, 2007, 93 p.
- TRICART J., KAYSER B., « Rail et route au Sénégal ». *GEO* 1957, vol. 66, n°356, pp. 328-350.
- TRICHE T., *Les réformes des politiques routières en Afrique subsaharienne 1991-1995*, Washington, Banque Mondiale, SSATP, 1996, 28 p.
- UNESCO, *Routes dans les pays en voie de développement. Construction et entretien- Conditions économiques et techniques*, Paris, 2009, 109 p.
- URBAPLAN, INGESAHEL, *Plan d'action de réinstallation (PAR). Élaboration d'un plan de restructuration des quartiers de Pikine-Sud traversés par l'autoroute Dakar-Diamniadio*.
- URRY J., *Mobilities*, Cambridge, Malden Polity, 2007, 335 p.
- URRY J., *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris, A. Colin, 2005, 253 p.
- VALLIN J., CHESNAIS J.-C., « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 », *Population*, 1975, vol. n°3, 30 année, pp. 443-478.
- VANACKER C., « Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IXe siècle au milieu du XIIe siècle », *Annales Histoire, Sciences Sociales* 1973, vol. 28, n°3, pp. 659-680.
- VANMOERKERKE J., BURNOUF J., *Cent mille ans sous les rails: archéologie de la ligne à grande vitesse Est européenne*. Paris, Inrap Somogy éd. d'art, 2006, 135 p.
- VASSALO J. M., *Traffic risk mitigation in highway concession projects. The experience of Chile*, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 40, part 3, septembre 2006, pp. 359-381.
- VERHAGEN P., POSLUSCHNY A., *Go your own least cost path: spatial technology and archaeological interpretation: proceedings of the GIS session at EAA 2009*, Riva del Garda, Oxford, Archaeopress, 2011, 77 p.

VERNIÈRE M., *Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde: formation et évolution des banlieues dakaroises, le cas de Dagoudane Pikine*. Paris, France : Bibliothèque nationale, 1977, 278 p.

VERNIÈRES M., *Patrimoine et développement. Études pluridisciplinaires*, Paris, GEMDEV-Karthala, 2011, 174 p.

VIBERT P., *La concurrence étrangère. Les transports par terre et par mer. Documents pour servir à l'histoire économique de la Troisième République*, Paris, Berger-Levrault & Cie, 1897, 469 p.

VILLETTE M., *La gestion de la demande de reconnaissance des receveurs-péagers d'autoroute peut-elle s'accommoder d'un management fusionnel à l'entreprise?* Lyon, Centre d'enseignement, 2003, 127 p.

VRAC M., BÉRION P., VARLET J. *Interrégionalité et réseaux de transports: actes du colloque de Besançon, 14 et 15 septembre 2005*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2010, 204 p.

WORLD BANK. *Financial Analysis*, APIX, Dakar, 2005.

ZÉLEM M.-C., « Vitesse, mobilités et étalement urbain: le cercle vicieux », *Les Cahiers de Global Chance*, 2009, n°26, pp. 18-21.

ZIETLOW G., « Comprimer les coûts et améliorer la qualité grâce aux contrats d'entretien routier liés à la performance. Expérience pilotes conduites en Amérique latine pourrait reprendre son compte », *Transport en Afrique. Note technique*, 1998, 4 p.

Lois, Ordonnances, arrêtés, conventions et décrets concernant le projet autoroutier et le Sénégal.

Décret n°74-718 du 19 juillet 1974 relatif au classement du réseau routier.

Décret relatif à la pose ou dépose de conduites diverses et à l'occupation de l'emprise des routes et voies du réseau routier classé.

Journal Officiel n°6010 du 6 octobre 2001, Arrêté Primatorial n° 7717 en date du 13 septembre 2001 portant création d'un comité de pilotage du plan directeur d'urbanisme de la Région de Dakar

Journal Officiel n°6006 du 15 septembre 2001, Arrêté n) 5937 en date du 25 juillet 2001 portant création d'un comité de pilotage du dossier relatif à l'actualisation du Plan national de Transport.

Journal Officiel n° 6079 du samedi 28 décembre 2008, Loi n° 2002-23 du 4 septembre 2002 portant cadre de régulation pour les entreprises concessionnaires de services publics.

Journal Officiel n°6075 du samedi 30 novembre 2002, Arrêté Ministériel n° 3571 MET-DTT en date du 24 mai 2002 portant création du comité de pilotage du projet relatif à la mise en place du guichet unique pour l'immatriculation des véhicules automobiles.

Journal Officiel n° 6075 du samedi 30 novembre 2002, Décret n° 574 du 06 juin 2002 instituant en zone spéciale d'aménagement le secteur de Diamniadio.

Journal Officiel n° 6074, du samedi 23 novembre 2002, Décret n° 2002-1112 du 14 novembre 2002 relatif aux attributions du Ministre des infrastructures, de l'Équipement et des Transports.

Journal Officiel n°6074 du samedi 23 novembre 2002, Décret n° 2002-1114 du 14 novembre 2002 relatif aux attributions du Ministre de l'Environnement et de la Protection de la Nature.

Journal Officiel n° 6074 du samedi 23 novembre 2002, Décret n° 2002-1123 du 14 novembre 2002 relatif aux attributions du Ministre de la Culture et de la Communication.

Journal Officiel n° 6074 du samedi 23 novembre 2002, Décret n° 2002-1128 du 14 décembre 2002 relatif aux attributions du Ministre, le Ministre de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Journal Officiel n°6072 du samedi 9 novembre 2002, Arrêté Ministériel n° 3570 PM-SG en date du 24 mai 2002 portant organisation et attributions de la Direction des Transports terrestres.

Journal Officiel n° 6072 du samedi 9 novembre 2002, Décret n° 2002-535 du 29 mai 2002 instituant en zone spéciale d'aménagement le secteur du Camp de Thiaroye.

Journal Officiel n° 6054 du samedi 6 juillet 2002, Décret n° 2002-550, du 30 mai portant Code des Marchés Publics.

Journal Officiel n° 6051 du samedi 15 juin 2002, Arrêté Ministériel n° 954 MET en date du 15 février 2002 portant création d'un comité de suivi des études de la composante infrastructure routière, sécurité et gestion du trafic du programme d'amélioration de la mobilité urbaine.

Journal Officiel n° 6042 du samedi 20 avril 2002, Décret n° 2002-50 du 24 janvier 2002 portant organisation du Ministère de l'Équipement et des Transports.

Journal Officiel n° 6133 du samedi 08 novembre 2003, Décret n° 2003-308 en date du 20 mai 2003, déclarant d'utilité publique le projet de l'autoroute à péage Dakar-Thiès et prescrivant l'immatriculation, au nom de l'État du Sénégal, des terrains du domaine national dans l'emprise de l'autoroute.

Journal Officiel n° 6146 du samedi 07 février 2004, Décret n° 2003-683 du 5 septembre 2003 abrogeant et remplaçant le décret n° 2000-562 du 10 juillet 2000 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX).

Journal Officiel n° 6408 du samedi 17 mai 2008, Décret n° 2007-1591 du 31 décembre 2007 portant application de la loi n° 2007-13 du 19 février 2007 autorisant la création d'une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée APIX sa, modifiée en certaines dispositions par la loi n° 2007-33 du 31 décembre 2007.

Journal Officiel n° 6357 du samedi 21 juillet 2007, Décret n° 2007-169, du 13 février 2007 fixant le contenu d'un contrat de Construction, Exploitation, Transfert (CET) d'infrastructures.

Journal Officiel n° 6357 du samedi 21 juillet 2007, Décret n° 2007-170 du 13 février autorisant le lancement de la procédure de passation d'un contrat de Construction-Exploitation-Transfert (CET) pour la réalisation du Projet d'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio.

Journal Officiel n° 6389 du samedi 2 février 2008, Décret n° 2007-1277 du 30 octobre 2007 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien routier autonome du Sénégal.

Journal Officiel n° 6551 du samedi 18 décembre 2010, Décret n°2010-1502 du 11 novembre 2010 modifiant le décret n°2010-925 du 8 juillet 2010 portant répartition des services de l'État et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés à participation publique entre la Présidence de la République, la Primature et les ministères.

Journal Officiel n° 6560 du samedi 11 décembre 2010, Décret n°2010-791 en date du 21 juin autorisant la passation d'un contrat de construction-Exploitation-Transfert (CET) et l'exploitation du Centre d'enfouissement technique (CET) de Sindia et l'extension du Centre de tri (CITT) de Mbao.

Journal Officiel n°6558 du samedi 27 novembre 2010, Décret n°2010-817 en date du 24 juin autorisant le lancement de la procédure de passation d'un contrat de Construction-Exploitation-Transfert (CET) pour la mise en concession du contrôle de la charge à l'essieu.

Journal Officiel n° 2010-894 en date du 30 juin 2010 portant création d'une zone d'extension du périmètre de l'Aéroport International Blaise Diagne et prescription de mesures de protection et de sauvegarde.

Journal Officiel n° 6526 du samedi 15 mai 2010, Avenant n° 1 à la convention de Concession pour la Conception. Convention de concession pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute à péage entre Patte-d'oie et Diamniadio.

Journal Officiel n° 6526 du samedi 15 mai 2010, Avenant n° 2 à la Convention de Concession. Convention de concession pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute à péage entre Patte-d'oie et Diamniadio.

Journal Officiel n° 6563 du samedi 1^{er} janvier 2011, Décret n° 2010-1387 du 15 octobre 2010 modifiant et complétant les dispositions du décret n° 2009-1298 du 20 novembre 2009 : modifiant et complétant les dispositions du décret n° 2009-218 du 23 mars 2009, lui-même modifiant et complétant les dispositions du décret n° 2005-1116 du 21 novembre 2005, modifiant lui-même les dispositions de l'article premier du décret n° 2004-1116 du 14 juin 2004 désignant et déclarant cessibles les immeubles immatriculés nécessaires à la

réalisation du projet de l'Autoroute à Péage Dakar- Thiès sur le tronçon « Malick Sy-Pikine » et prononçant le retrait des droits réels consentis sur les titres fonciers appartenant à l'Etat du Sénégal, situés sur ledit tronçon, déclarant cessibles les immeubles immatriculés nécessaires à la réalisation dudit projet, situé sur le tronçon « Pikine-Diamniadio », prononçant le retrait des droits réels immobiliers situés sur le même tronçon.

Journal Officiel n° 6611 du samedi 3 septembre 2011, Décret n° 2011-760 du 8 juin 2011 portant organisation du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature.

Journal Officiel n° 6672 du samedi 23 juin 2012, Décret n° 2012-325, du 5 mars 2012 portant déclassement d'une partie de la forêt de Thiès pour l'extension de l'Autoroute à péage.

Journal Officiel n° 6655 du samedi 7 avril 2012, Arrêté ministériel n° 12931 en date du 18 novembre 2011 portant création d'un comité national de mise aux normes et de suivi de la fonctionnalité des infrastructures.

Loi n° 71-12 du 25 janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques et celui des fouilles et découvertes.

Décret n° 73-746 du 8 août 1973 portant application de la loi n° 71-12 du 25 janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques et celui des fouilles et découvertes.

Loi n° 88-05 du 20 juin portant Code de l'Urbanisme.

Décret n° 2001-1065 Relatif à l'établissement d'un Inventaire des sites et des monuments du Sénégal.

Arrête n° 05.2006 002711/MCPHC/DPC portant publication de la liste des sites et monuments historiques classés.

Décret n° 2001-282 du 12 avril 2001 portant application de la loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 du Code de l'environnement.

Loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 du Code de la route.

Manuel Opérationnel de la Banque Mondiale, Politiques opérationnelles, PO 4.12, décembre 2001.

Bulletin n° 1, janvier 1903, 6 janvier, Décret portant ouverture pour l'exercice 1902 de crédits supplémentaires de 3 millions 549, 646 fr. 87 c, applicables aux chapitres 2 et 3 du budget annexe du chemin de fer de Kayes au Niger.

7 janvier 1903, Arrêté portant création d'une deuxième compagnie de porteurs pour le ravitaillement des postes de la colonie de Côte d'Ivoire.

Bulletin n° 7, juillet 1903, 5 juillet 1903, Loi autorisant le Gouvernement général de l'Afrique occidentale française à contracter un emprunt de 63 millions de francs pour exécuter des travaux d'utilité publique.

23 juillet 1903, Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret autorisant le Gouverneur général de l'Afrique occidentale à réaliser par voie d'emprunt, une somme de 40 millions de francs.

17 novembre 1903, Arrêté fixant les tarifs des transports par flottille du Niger et par convois de voiture du terminus du chemin de fer à Koulikoro.

Bulletin n° 7, juillet 1904, 29 juillet, Décision réorganisant le service du ravitaillement et le service des transports.

Bulletin n° 2 février 1904, 24 décembre 1903, Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret autorisant l'ouverture des travaux d'assainissement du Sénégal.

24 décembre 1903, Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret autorisant l'ouverture des travaux projetés pour l'aménagement du port de commerce de Dakar.

Bulletin n° 12 1904, 31 décembre 1904, Arrêté créant un journal officiel de l'Afrique occidentale française.

Documents d'archives.

Archives Nationales du Sénégal :

Fond Afrique Occidentale Française (AOF)

Série D : AFFAIRES MILITAIRES (1763-1959),

Sous-série 2d : période de guerre : 1914-1948.

Sous- Série 4 D : PERSONNEL MILITAIRE (1779-1956).

Sous -Série 4 D 47(89) : Journaux de mobilisation des services administratifs du gouverneur du Soudan 1934 1938.

Sous -Série 4D 64 (89) : Allocations et indemnités. Sous -Série 4 D 65 (89) : Pensions Et Allocations.

Sous- Série 5 D : Défense et organisation militaire (1763-1956).

Sous -Série 5D 1 : Incidents causés par les tirailleurs à Dakar au Sénégal et au Soudan (1939).

Sous -Série 5D 6(14) : Incidents dus aux Tirailleurs Sénégalais (1919 1946)

Sous -Série 5D 7(14) : Incidents entre civils et militaires.

Sous -Série 5D 8 (14) : Incidents entre Tirailleurs Sénégalais et civils.

A.N.S., P. 206, Route de Rufisque.

A.N.S., 2GII, 26 rapports annuels des TP.

A.N.S., 5P.30 (32)- Réseau routier Dakar-Thiès, correspondances du Chef des TP au Gouverneur du Sénégal.

A.N.S., discours du Gouverneur du Sénégal, Procès-verbaux imprimés des délibérations du Conseil colonial, session ordinaire 1925.

A.N.S., 5P 10 (32), Lettre du Ministre des colonies au Gouverneur Général, 14 mars 1934.

A.N.S., 5P. (32), dossier réseau routier, route Dakar-Thiès, 1938.

A.N.S., P. 220- Ponts (Sénégal) 1895-1901.

A.N.S., 2G 36-26, Rapport annuel sur l'emploi de la main d'œuvre indigène en AOF, 1936.

A.N.S., 2G-13-54, Rapport politique d'ensemble du Commandant de cercle du Baol, avril 1913.

A.N.S., 5 P.10 (10), Réseau routier du Sénégal, correspondance du Gouverneur Général à M. les Lieutenants Gouverneurs de l'AOF, 18 avril 1932.

A.N.S., 5P6 (32), Circulaires du Gouverneur Général AOF, Routes, prestations en nature, 18 aout 1938.

A.N.S., O244, Transports routiers- dossier général, (1905-1919).

A.N.S., 2G 28-79, cercle de Kaolack- TP, rapport mensuel sur les travaux des routes.

A.N.S., 3Q 19, Chambre de commerce de Rufisque, Affaires diverses, 1906.

Archives Nationales d'Outre-Mer, Aix-en-Provence :

Inspection générale des Travaux publics

Afrique occidentale française

Routes Sahariennes, travers métalliques, tarifs des bacs 1948/1960

Notes sur travaux routiers en Afrique occidentale française 1953/1960

Inspection générale des Travaux publics Sénégal

Routes

Aménagements routiers divers 1953/1960

Routes Dakar-Saint-Louis 1948/1962

Route Thiès-Saint-Louis

Routes Kaolack-Ziguinchor-Missera (frontière de la Gambie)

Route M'Bayack-M'Boro 1961

Route M'Bour-Kaolack

Route M'Bour-Joal 1953/1954

Autoroute à Dakar 1950.

A.N.O.M., TP/I., Lettre du Ministre de la France d'Outre-Mer à Messieurs les Chefs de Territoires, mars 1954.

A.N.O.M., IGTP/I, Rapport annuel sur la consistance, l'utilisation et l'entretien du réseau routier, 1954.

A.N.O.M., IGTP/I, Note à Monsieur le Chef du Service des statistiques, 1952.

A.N.O.M., IGTP/I, Ministère de la France d'Outre-Mer, service des Statistiques, Direction des affaires économiques, « Situation économique en Afrique Noire et Madagascar en début de novembre 1954 », in, *Bulletin de Conjoncture des territoires d'Outre-Mer*, n° 6, 1955, 2 p.

A.N.O.M., Gouvernement Général de l'AEF, Direction Générale des Travaux Publics, n°1156/TP-4, Note circulaire à Messieurs les Gouverneurs, Chef de Territoires, Brazzaville, le 5 décembre 1955.

A.N.O.M, Gouvernement Général de l'AEF, Territoire de l'Oubanghi-Chari, Direction Générale des Travaux Publics, n°80884/DTPOC/A-4, Note pour Monsieur Buriot, sous couvert du Chef du Service des routes. Études des pistes cotonnières, 4 octobre 1956.

A.N.O.M, Gouvernement Général de l'AEF, Territoire de l'Oubanghi-Chari, Direction Générale des Travaux Publics, n°80-282/TP/SR-4, Note de service, Partage des crédits mis à la disposition du service des routes pour l'entretien et l'amélioration des routes à la charge des Travaux Publics, date inconnue.

A.N.O.M, Madagascar et dépendances, Direction générale des Travaux Publics, Service des routes et ponts, Note à Monsieur Armengaud, Ingénieur en Chef des Ponts et chaussées, Objet : Prix pratiqués par les entreprises routières à Madagascar, 1952.

A.N.O.M, anonyme, Limitation du poids des véhicules dans les territoires africains. L'automobile outre-mer, 8 p.

A.N.O.M, anonyme, Fiscalité sur les transports routiers, 1953.

A.N.O.M, anonyme, La vie. Automobiles et charrettes, TANA-Journal, 11, mai 1954, 1 p.

A.N.O.M, anonyme, Note sur l'entretien routier en AEF, manuscrit.

A.N.O.M, Présence du Conseil, Commission Générale au Plan, Commission d'Étude et de Coordination des plans de Modernisation et d'Équipement des Territoires d'Outre-Mer, Sous-commission des Transports et des Communications, Rapports sur les routes et les transports routiers, 5 mai 1953, 14 p.

A.N.O.M, anonyme, dossier entretien des routes en AOF, en 1954-1955, documents manuscrits.

A.N.O.M, anonyme, Conférence des Chefs de Service des Travaux Publics en juillet 1951 à Dakar, document dactylographié, 13 p.

A.N.O.M, Gouvernement Général de l'AOF, Direction Générale des Travaux Publics, Dossier Programmes Fonds routiers, 26 juin 1953.

A.N.O.M, Gouvernement Général de l'AOF, Direction Générale des Travaux Publics, Rapport sur le projet d'emploi de la première tranche quadriennale – Fonds routier, Dakar 2 p.

A.N.O.M., République du Sénégal, Ministère des Travaux Publics, de l'Habitat et de l'Urbanisme, Direction des Travaux Publics, « Construction de route dans la région des Niayes (Presqu'île du Cap-Vert), rapport technique, 27 novembre 1961, 11 pages + cartes.

A.N.O.M., Rapport de l'étude sur la coordination des transports au Sénégal- Mission du Laboratoire de l'Institut de Géographie de l'Université de Strasbourg (10 juin 2à aout 1954), 120 p. + annexes.

A.N.O.M., Gouvernement du Mali, Études générales routières au Mali, Rapport de Mission, novembre 1959, 35 p. + annexes.

A.N.O.M., Territoire du Sénégal, Ministère des Travaux Publics et des Transports, Avance budget local, Marché sur appel d'offres après concours pour l'extension d'une route avec revêtement bitumeux entre Saint-Louis et P.K 15,484 de la R.F., entre le Directeur Technique du Ministère des Travaux Publics et des Transports du Sénégal, agissant au nom et pour le compte du Territoire du Sénégal, d'une part et la Société COLAS d'Afrique Occidentale, 15 p. (pas de date).

A.N.O.M, Lettre 2678 du 5 avril 1950, largeur de la chaussée, du Ministre de la France d'Outre-Mer à Monsieur le Haut-Commissaire de la République en Afrique occidentale française, Dakar.

A.N.O.M Lettre n°46 TP/DGA du 27-1-1950, Comptage de la circulation à Monsieur le Chef du Service des Travaux Publics, Saint-Louis, Kaolack le 1-3-1950.

A.N.O.M, 1637 TP/I, Lettre de l'Ingénieur Général, Inspecteur Général des Travaux Publics au Ministère de la France d'Outre-Mer à Monsieur le Directeur Général des Travaux Publics Dakar (AOF), Objet : Travaux de la route Thiès-Saint-Louis, 10 mars 1954.

Archives de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer.

Recommandations du Comité technique créé pour l'étude générale des routes économiques, Bureau Central d'Études pour les équipements d'Outre-Mer, service des Routes, Paris, avril 1951, 49 p. + cartes.

5^e Congrès National des Travaux Publics Français à Paris, les 8, 9 & 10 décembre 1924, 3^e section Chemins de fer & Routes, Les routes modernes, Rapport présenté en collaboration par M. Heude et Champilou, 19 p.

L'Afrique Occidentale Française, Exposition coloniale d'Anvers 1930.

Dossier 742, fonds MONDOUX Michèle, Rail et colonialisme Français : le cas du Dakar-Niger 1878-1923, 20 p.

Documents audiovisuels.

Routes, autoroutes, développement et aménagement des villes en Afrique :

D'abord les routes pour l'Afrique, Rfi, économie par Colette Thomas, le 13/07/2006, consulté le 04/07/2012.

Sur la première transsaharienne, Rfi, Marie-Pierre Olphand, le 28/03/2006, consulté le 08/07/2012.

Afrique du sud : des milliers de manifestants dans la rue contre les péages routiers, Rfi, le 07/03/2012.

Les deux roues : nouveaux fléaux des villes ? 7 milliards de voisins, Rfi, Emmanuelle Bastide, 19 mn 31 s, le 06/09/2012.

État des transports en commun dans les villes africaines, Appels sur l'actualité, Rfi, le 10/06/2010, 26mn 31s.

Le problème des villes en Afrique : l'exemple de Douala, Rfi, le débat Africain, le 21/07/2013, 39mn.

L'autoroute du soleil, France 3, le 29/03/2013, 1h 45mn.

Projet d'autoroute à péage entre Dakar et Diamniadio, simulation 3 D, APIX, TECSULT, 24/02/2006, 09 mn 4s.

Sénégal: inauguration de l'autoroute à péage reliant Dakar à Diamniadio, Rfi, 2 aout 2013, 02mn 27s.

Georges Pompidou inaugure l'autoroute A6, 29 oct. 1970, INA, 06mn 41s.

Sénégal : décharge de Dakar, INA, 1/11/2007, 15mn 48s.

Tirailleurs, Thiaroye 1944, Ville de Dakar :

Camp de Thiaroye, Film de Sembene Ousmane, Sénégal, 1988, 147mn.

Noir dans les nazi, film documentaire de serge BILE, France, cote d'ivoire, 1995, Vidéo, 52 mn.

Le *tata*, film documentaire, Patrice Robin, France 1997, 1h.

Les tirailleurs d'ailleurs, Imunga IVANGA, Gabon, 1996, 26mn.

Sites internet

Catalogues :

<http://gallica.bnf.fr/>

<http://www.calames.abes.fr/pub/bsg.aspx>

<http://www.sudoc.abes.fr>

<https://archive.org/details/bibliothequesaintegenevieve>

<http://sushi-new.univ-paris1.fr>

<http://dice.univ-paris1.fr>

<http://www.cairn.info/>

<http://www.revues.org/>

Dictionnaire en ligne :

<http://www.larousse.fr/dictionnaires>

<http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/>

<http://www.wordreference.com/fren/>

<http://fr.wikipedia.org>

Sites d'information en ligne :

<http://www.seneweb.com/>

<http://www.rewmi.com/>

www.léral.net

<http://www.lesoleil.sn/>

<http://www.leparisien.fr/>

<http://tempsreel.nouvelobs.com/>

www.rts.sn

<http://www.dakaractu.com>

<http://www.setal.net>

www.la-croix.com

Sites d'agence et autres :

<http://www.investinsenegal.com/>

<http://www.afdb.org>

<http://www.aibd.sn/>

<http://www.senat.fr/>

<http://www.eiffage.com>

<http://www.demarches.gouv.sn>

<http://www.jo.gouv.sn/>

<http://www.inrap.fr>

<http://www.aprr.fr/fr>

<http://www.piarc.org>

Liste des tableaux

Tableau 1: Évolution des dépenses publiques en A.O.F 1896-1904. Source, H. d'Almeida Topor.	102
Tableau 2: Répartition des dépenses publiques d'infrastructures A.O.F 1897-1904. Source H. d'Almeida Topor	103
Tableau 3: Nombre de voitures et de camions au Sénégal de 1925-1930. Source S. NDIAYE, 1978	120
Tableau 4: Exportation des graines d'arachide au Sénégal, 1840-1940. Sources ANSErrreur ! Signet non défini.	
Tableau 5: Nombre de chameaux et ânes au Cayor et au Baol en 1904. Sources ANS	133
Tableau 6: Exportations du Sénégal en 1954. Sources J. Tricart & B. Kayser 1954.	146
Tableau 7: Nombre de véhicules en AOF 1917-1928 Sources : Exposition internationale coloniale Anvers 1930	150
Tableau 8: Répartition des marchandises entre le rail et la route dans le trafic "montée" en 1953. Sources J. Tricart 1953.....	159
Tableau 9: Répartition des marchandises dans le trafic montée en 1953. Sources J. Tricart 1953.....	159
Tableau 10: Évolution du réseau routier dans différents pays de l'Afrique de l'Ouest de 1970 en 2008. Source O. Ninot & J. Lombard	189
Tableau 11: Évolution de la population de Dakar, de 1926 à 1970. Source A. Seck.....	236
Tableau 12: nombre de cars en circulation entre 1947 et 1964 à Dakar. Source Ndiaye.....	255
Tableau 13: Parc automobile du Sénégal en 2010. Source ANSD	261
Tableau 14: Répartition du parc automobile par région en 2010. Source ASND.....	262
Tableau 15: Sources IAM 2010.....	273
Tableau 16: Cadre juridique et institutionnel du CET Source APIX sa.....	276
Tableau 17: Source APIX sa	277
Tableau 18: Schéma d'une opération autoroutière. Source J. Varlet	280
Tableau 19: Liste de quelques études réalisées dans le cadre du projet autoroutier. Source APIX sa	281
Tableau 20: Procédure de sélection de l'opérateur privé. Source APIX sa.....	286
Tableau 21: Procédure finale de sélection de l'opérateur privé. Source APIX sa.....	287
Tableau 22: Schéma CET après choix de l'opérateur privé. Source APIX sa.....	288
Tableau 23: Taux de mortalité sur les routes dans les pays développés. Source J. Vallin	380
Tableau 24: Cumuls des événements sur le tracé de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Source SENAC sa	382
Tableau 25: Répartition des accidents selon la classification de la route au Sénégal. Source Laser International	383

Tableau 26: Catégorie et nombre journalier des usagers de l'autoroute à péage Daka-Diamniadio. Source

SENAC sa 386

Tableau 27: Répartition des populations de Pikine par commune d'arrondissement. Source ANSD, RGPH III?

2002. 393

Ai
Su

Ai
Su

Liste des figures

<i>Figure 1 : Itinéraires probables entre l'Afrique de l'Ouest et la Méditerranée selon Mauny (Sources : MAUNY R., Op. Cit., 1947)</i>	<i>52</i>
<i>Figure 2 : Itinéraires de l'Afrique du nord aux IXe et Xe siècles selon les auteurs arabes (Sources : Cl. Vanacker 1973)</i>	<i>56</i>
<i>Figure 3 : Évolution du réseau en Afrique du Nord du Xe au XIIe siècle selon les arabes (Sources : Cl. Vanacker 1973)</i>	<i>57</i>
<i>Figure 4 : La traite d'Afrique vers le monde arabo-musulman (Sources : Hatier AUPLEF).</i>	<i>62</i>
<i>Figure 5 : Vue aériennes d'anciennes pistes (une ville au cœur de l'Afrique romaine et byzantine) (Sources : Service historique de l'armée de l'air Française).....</i>	<i>69</i>
<i>Figure 7 : Corvée de portage (Sources : Base de données Ulysse).....</i>	<i>75</i>
<i>Figure 8 : Modélisation du trafic ferroviaire selon le capitaine C. DUPLESSIS (Sources : M. Lakroum 1987) ...</i>	<i>94</i>
<i>Figure 9 : Vue de loin des composantes d'une gare ferroviaire (Sources : Base de données Ulysse)</i>	<i>96</i>
<i>Figure 10 : Point de ravitaillement sur une ligne ferroviaire (Sources : Base de données Ulysse).....</i>	<i>96</i>
<i>Figure 11 : Les gares ferroviaires, zones de concentration de populations (Sources : M Lakroum, 1987)</i>	<i>97</i>
<i>Figure 14 : Les premiers passagers, Badumvbé, 1900 (Sources : Saint-Martin 1973).....</i>	<i>112</i>
<i>Figure 16 : Le Gouverneur Chaudié dans le break De Dietrich pavoisé (Sources : Saint-Martin 1973).....</i>	<i>113</i>
<i>Figure 18 : Transport animalier de graines d'arachides (Sources : ANS)</i>	<i>118</i>
<i>Figure 19 : Transport maritime de graines d'arachide (Sources : ANS).....</i>	<i>119</i>
<i>Figure 20 : Transport ferroviaire de graines d'arachide (Sources : ANS).....</i>	<i>119</i>
<i>Figure 21 : Présentation des données sur les infrastructures routières en AOF en 1932 (Sources : ANOM) ..</i>	<i>121</i>
<i>Figure 22 : Chamelier Maure transportant des graines d'arachides (Sources : A.N.S).....</i>	<i>134</i>
<i>Figure 23 : L'ancienne piste et ses tares selon E. Crouzet. (Sources : A.N.O.M)</i>	<i>139</i>
<i>Figure 24 : Route FIDES selon E. Crouzet (Sources : A.N.O.M).....</i>	<i>141</i>
<i>Figure 26 : Carte routière du Sénégal 1936. Source J. Tricart & B. Kayser</i>	<i>145</i>
<i>Figure 28 : Réseau routier du Sénégal 1954 du Sénégal. Source J. Tricart & B. Kayser.....</i>	<i>155</i>
<i>Figure 30 : Pyramide d'âge des camions. Sources J. Tricart & B. Kayser, 1957.</i>	<i>161</i>
<i>Figure 31 : Vue du ciel autoroute et d'Abidjan 1962. Sources Archives M.A.E.E. Paris</i>	<i>173</i>
<i>Figure 32 : Vue du ciel "autoroutes" de Dakar 1962. (Sources Archives M.A.E.E. Paris).....</i>	<i>174</i>
<i>Figure 34 : Première gare à péage et aire de service en Italie. Source info-autoroute.com.....</i>	<i>180</i>
<i>Figure 35 : Première gare à péage et aire de service en Italie. (Sources info-autoroute.com).....</i>	<i>181</i>

<i>Figure 36 : L'évolution des infrastructures routières en Afrique de l'Ouest. (Sources O. Ninot & J. Lombard 2010)</i>	186
<i>Figure 37 : Carte autoroutière du Maroc. (Sources ADM)</i>	193
<i>Figure 38 : Carte autoroutière de l'Afrique du Sud. (Sources SANRAL Roads)</i>	196
<i>Figure 39 : Carte autoroutière de l'Algérie. (Sources ANA)</i>	199
<i>Figure 40 : Ticket et gare à péage au Cameroun. (Sources AGEROUTE)</i>	201
<i>Figure 41 : Carte autoroutière du Brésil. (Sources ANTT)</i>	206
<i>Figure 42 : Une maison au milieu d'une autoroute en Chine, synonyme de protestation du passage autoroutier dans ses terres. (Sources Leparisien)</i>	207
<i>Figure 43 : Gare de péage au Bénin. (Sources Fonds Routier du Bénin)</i>	213
<i>Figure 44 : Croquis de 1778 de la presqu'île du Cap-Vert. (Sources ANS)</i>	216
<i>Figure 45 : limites de la Commune de Dakar en 1862. (Sources ANS)</i>	221
<i>Figure 46 : limites de la commune de Dakar en 1920. (Sources ANS)</i>	222
<i>Figure 47 : Cartes du Sénégal avant et après l'implantation française. (Sources M. Vernière)</i>	226
<i>Figure 48 : Les déplacements dans la région de Dakar au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. (Sources A. Seck)</i>	229
<i>Figure 49 : Vue du plateau et des quartiers indigènes de Dakar au début des années 1900. (Sources M. Vernière)</i>	231
<i>Figure 50 : quartiers indigènes de Dakar au début des années 1900. (Sources M. Vernière)</i>	232
<i>Figure 51 : déplacements des populations selon les saisons au Sénégal. (Sources J. Tricart & B. Kayser)</i>	239
<i>Figure 52 : vue de la gare de Pompier à Dakar. (Sources Seneweb.com)</i>	243
<i>Figure 53 : vues de la gare de Colobane à Dakar. (Source Seneweb.com)</i>	244
<i>Figure 54 : évolution de la région de Dakar avec les différentes communes. (Sources A. Seck)</i>	245
<i>Figure 55 : charrette sur les rues de Dakar. (Sources A. Kantoussan)</i>	250
<i>Figure 56 : un véhicule de transport en commun dans la Médina, Dakar dans les années 1960. (Sources CAMAEEF)</i>	255
<i>Figure 57 : différents moyens de transports à Dakar. (Sources M. Flonneau, A. Kantoussan)</i>	257
<i>Figure 58 : vues de la voirie à Dakar et Paris: présence d'un couloir de bus à Paris. (Sources A. Kantoussan)</i>	259
<i>Figure 59 : routes inondées en hivernage à Dakar. (Sources SENAC sa & A. Kantoussan)</i>	263
<i>Figure 60 : couverture Le Soleil Investissement & Entreprise. (Sources Le Soleil)</i>	269
<i>Figure 61 : variantes du tracé autoroutier. (Sources TECSUL)</i>	282
<i>Figure 63 : exemple de fouilles préventives à proximité d'une route en Irlande. (Source NRA 2013)</i>	293

<i>Figure 64 : migration des animaux qui traversent la rivière Mara dans le Parc de Serengeti. (Sources : E. Nathan)</i>	<i>295</i>
<i>Figure 65 : en vert foncé, le parc du Serengeti. Le projet de tracé qui coupe la grande migration est en noir; les projets alternatifs en violet et en gris. D'après les cartes de l'AWF. (Sources Cécile Dumas Sciences et Avenir.fr)</i>	<i>296</i>
<i>Figure 66 : en couleur orange, l'aire mégalithique de la Ségambie, à cheval entre la Gambie et le Sénégal. (Sources Direction du Patrimoine Sénégal)</i>	<i>300</i>
<i>Figure 68 : grotte/ site cultuel en "Pays Bassari". (Sources A. Kantoussan).....</i>	<i>301</i>
<i>Figure 69 : vue de loin du Cimetière de Fadiouth, situé sur un amas coquilliers anthropiques. (Sources Aimé Kantoussan 2007).....</i>	<i>305</i>
<i>Figure 71: maison sur de Fadiouth. (Sources A. Kantoussan).....</i>	<i>310</i>
<i>Figure 72 : vue image exploité pour la construction de la piste Joal-Palmerin. (Sources A. Kantoussan).....</i>	<i>311</i>
<i>Figure 73 : découvertes archéologiques lors de travaux d'aménagements routiers. (Sources IFAN & INRAP)</i>	<i>315</i>
<i>Figure 74 : sites archéologiques au Sénégal. (Sources V. Martin & Ch. Becker).....</i>	<i>320</i>
<i>Figure 76 : artefacts découverts dans les années 1960 au cours de travaux routiers à Dakar. (Sources A. Kantoussan)</i>	<i>324</i>
<i>Figure 77 : sites archéologiques eu Sénégal et dans la presqu'île du Cap-Vert. (Sources R. Guitat)</i>	<i>326</i>
<i>Figure 78 : sites archéologiques jouxtant le canal de Cayor. (Sources M Lam).....</i>	<i>332</i>
<i>Figure 79 : fouilles préventives dans le cadre d'une construction autoroutière en France. (Sources INRAP).</i>	<i>335</i>
<i>Figure 80 : démonstration sur le tracé autoroutier de présence de sites archéologiques (Sources M. Flonneau, 2010)</i>	<i>336</i>
<i>Figure 81 : les grands projets dans les environs de Dakar. (Sources APIX sa)</i>	<i>340</i>
<i>Figure 82 : présence archéologique sur la zone d'impact de l'AIBD. (Sources A. Kantoussan).....</i>	<i>346</i>
<i>Figure 84 : quelques artefacts provenant du tracé de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. (Sources A. Kantoussan)</i>	<i>349</i>
<i>Figure 85 : points de récoltes archéologiques sur le tracé de l'autoroute entre Rufisque Est et Rufisque Ouest. (Sources A. Kantoussan).....</i>	<i>350</i>
<i>Figure 86 : points de récoltes archéologiques Mission de prospection Thiaw. (Sources I. Thiaw et al.).....</i>	<i>354</i>
<i>Figure 87 : tracé de l'autoroute Dakar-Diamniadio. (Sources APIX sa.)</i>	<i>365</i>
<i>Figure 54: cultures dans la zone des Niayes. Source IRD.....</i>	<i>375</i>
<i>Figure 89 : les arrêts de transports publics, points de ralentissement de la circulation à Dakar. (Sources A. Kantoussan)</i>	<i>384</i>

<i>Figure 90 : vétusté du parc automobile, cause de la majorité des pannes sur la chaussée. (Sources SENAC sa)</i>	385
<i>Figure 91 : enquête O/D bretelle Pikine Sud. (Sources A. Kantoussan)</i>	387
<i>Figure 92 : agents de la SENAC sa sensibilisant des chauffeurs à Dakar et le camion de sensibilisation de la SENAC sa. (Sources SENAC sa)</i>	389
<i>Figure 93 : occupation foncière dans la zone d'emprise de l'autoroute. (Sources Précision Études)</i>	394
<i>Figure 95 : extrait de page web de commentaires sur l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. (Sources seneweb.com)</i>	399
<i>Figure 96 : mouvement de protestation dans la banlieue Dakaroise pour le rétablissement de passages piétons. (Sources A. Kantoussan)</i>	401
<i>Figure 97 : vue du ciel de la décharge publique de Mbeubeusse. (Sources APIX sa)</i>	403
<i>Figure 98 : campagnes de sensibilisation auprès des écoliers dans la banlieue. (Sources SENAC sa)</i>	404
<i>Figure 99 : synopsis des passages piétons sur le tracé autoroutier. (Sources SENAC sa)</i>	406
<i>Figure 100 : des vendeurs envahissant les passerelles piétonnes. (Sources A. Kantoussan)</i>	408
<i>Figure 101 : des vendeurs envahissant les passerelles piétonnes. (Sources A. Kantoussan)</i>	409
<i>Figure 102 : œuvre d'art: graffitis sur le mur de l'autoroute. (Sources SENAC sa)</i>	411
<i>Figure 103 : schéma de réalisation du projet de maraichage. (Sources A. S et M. S)</i>	414
<i>Figure 104 : plan de présentation des parcelles par rapport à l'autoroute. (Sources A.S. et M.S)</i>	415
<i>Figure 105 : maraichage dans le camp militaire de Thiaroye. (Sources A. Kantoussan)</i>	416

Infrastructures et développement semblent aller de pair. Ces deux notions interpellent cependant une problématique de fond, liée à l'aménagement du territoire, qui devra nécessairement prendre en compte certains aspects notamment patrimoniaux et environnementaux du fait de leur importance. La majeure partie des pays africains notamment en Afrique subsaharienne, est confrontée à l'évolution rapide de ses villes principales. Une évolution quelques fois anarchique. La ville de Dakar, héritée de la période coloniale, s'inscrit dans ce registre, avec des carences en termes de mobilité, accrues par la pression foncière. Pour atténuer, voire mettre fin à cette situation d'asphyxie, l'État du Sénégal a décidé de désengorger la ville de Dakar, par la création d'une plateforme économique à quelques encablures de la capitale, mais aussi d'infrastructures lourdes de transport dont l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Cette thèse, analyse à la fois les différents modes de gouvernance mais aussi les trajectoires des infrastructures de transport, notamment routières au Sénégal. Elle évoque en outre l'hybridation aménagement du territoire et politique patrimoniale, au sens large du terme. Par ailleurs, cette thèse analyse les différentes socialisations liées à la mise en place et ensuite à la mise en service de ce nouvel objet technique.

Infrastructure and development seem to go together. However, these two notions challenge a fundamental problem, linked to land management, which must necessarily take into account some of their important impacts on cultural heritage and the environment. The majority of African countries, particularly in sub-Saharan Africa, are facing rapid changes in their major cities—an evolution sometimes anarchic. The city of Dakar, established during the colonial period, is a case in point with its deficiencies in terms of mobility increased by pressure on available land. To mitigate or relieve this situation of asphyxia within the city of Dakar, the State of Senegal decided to develop an economic zone not far from the capital as well as heavy transport infrastructure such as the Dakar-Diamniadio turnpike. This thesis examines both different modes of governance and the trajectories of transport infrastructure, particularly roads, in Senegal. In so doing, it examines the hybridization of land development and the politics of heritage in the broadest sense of the term. Moreover, this thesis analyzes the different social processes related to the construction and then the commission of this new technical object.