



Relations villes – campagnes dans le Ferlo

Mobilités et inclusion spatiale

Rapport final

novembre 2016

Responsable scientifique

Olivier NINOT

Umr 8586 Prodig (prodig.cnrs.fr)
olivier.ninot@univ-paris1.fr

Sommaire

| | |
|---|----|
| Sommaire | 2 |
| Résumé succinct du projet | 3 |
| 1. Informations générales concernant le projet..... | 4 |
| 2. Contexte problématique initial | 5 |
| 3. Méthodologie | 18 |
| 4. Résultats | 21 |
| 5. Discussion | 31 |
| Conclusion | 34 |

Résumé succinct du projet

Cette étude des mobilités et de leurs déterminants entre les villes et les campagnes du Nord du Sénégal s'inscrit dans un champ de recherche rattaché principalement à la géographie, celui des relations villes – campagnes, constituant fondamental du fonctionnement des sociétés et des économies sur leurs territoires. Avec un taux d'urbanisation proche de 50% et une dizaine de villes de plus de 100 000 habitants, le Sénégal est l'un des plus urbanisés des pays de la sous-région. Mais son réseau de ville reste très concentré et son territoire très déséquilibré entre le centre-ouest et le reste du pays où, hors des grands axes, l'enclavement demeure fort.

Dans le territoire national, le Ferlo apparaît comme un espace à part : il se présente comme une vaste étendue aux limites floues, de faible densité, à l'écart du réseau urbain et mal relié à celui-ci. Loin des grandes villes, le Ferlo ne se présente pas non plus comme une campagne « canonique » : l'agriculture y est peu pratiquée et dispersée ; l'élevage (en partie transhumant) est une activité qui marque peu le territoire et les paysages ; à l'est, des réserves de faune et de flore couvrent la majeure partie de l'espace. Le Ferlo est aussi une périphérie ultime : aux marges de 3 régions, elle est polarisée par ses côtés : les capitales régionales, Matam, Saint-Louis et Louga, mais aussi Touba centre urbain le plus proche, se trouvent à l'extérieur du Ferlo ; Ranérou, Linguère et Dahra étant les seules petites villes à l'intérieur. Ces dernières sont reliées à Matam et à Louga depuis 2013 seulement par une route goudronnée, la seule qui traverse le Ferlo par le centre-sud, et qui constitue avec la RN2 au Nord les seuls axes revêtus et permettant un trafic routier consistant. Mais l'évolution des modes de vie et des économies, ainsi que les réformes territoriales engagées dans le cadre de la décentralisation, conduisent, dans le Ferlo comme ailleurs, à un resserrement des liens entre la ville et les espaces ruraux. La ville n'est pas ou plus un espace à contourner, que l'on ne fréquente qu'en cas de nécessité, où l'on se sent étranger quand on est d'origine rurale. C'est un espace d'opportunités, un lieu où l'on investit plus fréquemment et plus facilement du temps et aussi de l'argent.

Dans ce contexte, notre recherche s'est attachée à appréhender les mobilités ordinaires des résidents du Ferlo et à évaluer l'intensité des liens à la ville. L'hypothèse principale est que l'évolution des modes de vie, la diversification des activités et le processus des réformes territoriales conduisent à des mobilités plus fréquentes vers les villes, et plus généralement en dehors du Ferlo, lequel connaîtrait une dynamique d'ouverture.

Une cartographie de l'offre de transport entre villes et campagne fut complétée par des enquêtes qualitatives destinées à appréhender les habitudes de mobilités des résidents du Ferlo. Les résultats montrent que selon les motifs de déplacement (administration, commerce, école, santé, vie sociale, etc.), les moyens mobilisés, les distances et les durées des déplacements, s'inventent différentes stratégies individuelles et collectives qui composent les relations villes-campagnes et, au-delà, toute l'organisation spatiale de cette vaste partie du territoire sénégalais, plus complexe, plus hiérarchisée et structurée qu'il n'y paraît.

Mots clés : mobilités, villes - campagnes, transports, réformes territoriales

1. Informations générales concernant le projet

Responsable(s) scientifique(s)

Olivier NINOT

Prodig (Umr 8586) 2, rue Valette. 75005 Paris

Téléphone : +33 1 44 07 75 99

Email : olivier.ninot@univ-paris1.fr

| Nom-Prénom | Fonctions et laboratoire | Spécialité |
|-----------------|--|--|
| Ninot Olivier | IR-CNRS, docteur en géographie Umr 8586 Prodig | Relations villes – campagnes ; systèmes de transport ; réseaux marchands |
| Dia Néné | Docteur en géographie | Relations villes – campagnes ; commerce |
| Sakho Pap | Maitre de conférences en géographie, Laboratoire de géographie humaine, UCAD | Villes, mobilités, transports |
| Sall Oumar | Enquêteur (retraité de l'IRD) | |
| Diallo Mamoudou | Chauffeur – enquêteur de l'IRD | |

Temporalité

Date de début des travaux : novembre 2015

Date de fin des travaux pour la rédaction du rapport : novembre 2016

Poursuite de l'étude en cours : Oui

Demande de soutien financier à l'OHM pour l'année 2016 : Non

Ce projet a reçu le soutien du programme de recherche Cerise (SCEnarios of Rodent Invasion in the SahEl: Global change impact on the expansion of the Nigerian Gerbil and the House Mouse in Senegal) dont il accompagne et complète les travaux.

Ce programme est dirigé par L. Granjon (IRD) et financé par le FRB (Fondation pour la recherche sur la biodiversité). L'analyse des modalités d'invasion des espèces de rongeurs étudiées a conduit l'équipe de recherche mobilisée à porter un intérêt aux mobilités des personnes et des biens et aux changements de l'habitat rural en lien avec l'évolution des modes de vies dans le Ferlo. L'analyse des relations villes-campagnes proposée ici répond donc aussi à une partie des objectifs du programme Cerise.

2. Contexte problématique

Cette étude des mobilités et de leurs déterminants entre les villes et les campagnes du Nord du Sénégal s'inscrit dans un champ de recherche rattaché principalement à la géographie, celui des relations villes – campagnes, constituant fondamental du fonctionnement des sociétés et des économies sur leurs territoires.

Si la définition du rural et de l'urbain fait l'objet de discussions et de débats et ne renvoie pas aux mêmes réalités selon les contextes nationaux, l'existence même de ces catégories n'est pas en question. Rural et urbain se présentent comme des catégories spatiales complémentaires mais distinctes dans leurs fonctionnements, leurs orientations économiques, les modes de vies qui s'y déploient, voire parfois les valeurs sociales et culturelles qu'elles portent. Villes et campagnes s'opposent aussi en termes de développement, les campagnes accusant (surtout dans les pays du Sud) un « retard » mesurable tant dans l'équipement que dans la production de richesse et le niveau de vie. L'Afrique subsaharienne compte aujourd'hui environ 1 milliard d'habitants (Banque Mondiale, 2014), dont un peu plus de 60% de ruraux. L'Afrique est le seul continent dont la population rurale continuera de croître jusqu'en 2050 et restera majoritaire jusqu'en 2030. En même temps, l'urbanisation, sans dépeupler les campagnes, progresse partout sur le continent à un rythme inédit et en suivant différentes modalités. Les très grandes villes grandissent désormais principalement par le croît naturel ; les villes moyennes et petites continuent d'accueillir de nouveaux urbains et se multiplient par un processus d'urbanisation « par le bas ». Entre densification rurale et urbanisation, les territoires se transforment profondément et rapidement sur le continent. Le lien entre villes se resserre et revêt des enjeux majeurs en termes de démographie, d'économie et d'aménagement du territoire.

L'analyse des relations entre villes et campagnes dans les pays du Sud et plus particulièrement en Afrique a connu trois grandes phases, chacune suivant un courant de pensée et proposant une matrice d'analyse propre (Chaléard, 2017 à paraître). Un premier temps (décennies 1960-70) est celui de la dénonciation du « biais urbain » (Lipton, 1976) et de « l'inflation urbaine » (Bairoch, 1985) qui expriment la primauté accordée aux villes par les politiques publiques et la domination économique exercée par des villes « prédatrices » sur les campagnes dans les pays en développement ; l'augmentation de la pauvreté rurale, le creusement des inégalités entre villes et campagnes et l'« exode rural » étant présentées comme les conséquences de cette situation. Les décennies 1980-90 apportent des lectures renouvelées et plus nuancées des relations villes – campagnes, devenues elles-mêmes plus complexes. La multiplication des « retours » vers les campagnes témoigne de la diversité et la complexité des mobilités (Cris Beauchemin, 2004); l'interdépendance économique apparaît dans l'observation des flux de marchandises, dans les investissements fonciers, et dans les systèmes financiers de redistribution entre villes et campagnes. L'approvisionnement des villes qui grossissent et consomment toujours essentiellement des produits « locaux » offre des débouchés importants pour les productions agricoles (Chaléard, 1996) et les devenir des campagnes et des villes apparaissent comme étroitement liés. A partir des années 2000, les travaux insistent sur l'importance de ces liens, de leurs modalités, de leurs implications spatiales, sociales et économiques. Le rôle des marchés, interfaces entre villes et campagnes, et celui des transports sont soulignés (Lombard, Ninot, 2010). La diversification des revenus des ménages ruraux, souvent en lien avec différentes formes de mobilités est révélée (Tacoli, 2002). Les nouvelles configurations territoriales (continuums, gradients, archipels) sont révélées, en même temps que la relation rural – urbain est repensée dans de multiples dimensions. Les modes de vies urbains, les attributs d'une certaine modernité et les

aspirations qui les accompagnent, produits de la mondialisation, se diffusent jusque dans les campagnes par l'intermédiaire des grandes métropoles et le relais des petites villes et bourgs, dont le nombre se multiplie (Agergaard J., Fold N., Gough K., 2009). Le développement des télécommunications et celui des transports, de même que les allers et retours des migrants et les transferts d'argent réduisent les distances physiques ou perçues qui séparent les campagnes africaines des villes du continent et du monde. Villes et campagnes ne peuvent plus être comprises en opposition ni exclusivement l'une de l'autre (Walter, 2004). Si sur le plan spatial, ils peuvent parfois se confondre ou donner lieu à de nouvelles formes hybrides (d'où l'importance de la place du périurbain dans la littérature), sur les plans économique et social, ruralité et urbanité fusionnent de plus en plus dans les fonctionnements individuels et collectifs devenus fort complexes (Sakho, 2003).

Si les relations villes - campagnes doivent être aujourd'hui comprises comme des systèmes de liens qui ne sont pas nécessairement bornés par la proximité, c'est quand même avec les centres urbains les plus proches, et aujourd'hui plus nombreux, que les campagnes nouent les relations les plus intenses (Cottyn et al. 2013). Pour les ruraux, la ville est d'abord le lieu où l'on a accès aux services administratifs et de santé ou à l'école (au moins au-delà du primaire) même si dans le cadre de la généralisation des politiques de décentralisation, de plus en plus les services de proximité gagnent les campagnes. Elle est aussi pourvoyeuse d'opportunités économiques (commercialisation des productions) et d'emplois permanents ou saisonniers. L'essor de la consommation des ménages ruraux depuis de la dernière décennie est aussi un moteur de resserrement des liens à la ville : produits manufacturés pour la plupart importés (« Petty commodities » made in China) mais aussi produits alimentaires, les ménages d'Afrique de l'Ouest achètent déjà plus de la moitié des aliments qu'ils consomment (Losch et al. 2013a). Pour la majorité des urbains, les origines rurales activent le ressort principal des liens entretenus avec les campagnes où se retrouvent en plusieurs occasions (funérailles, fêtes religieuses etc.) les familles de plus en plus dispersées. Investir à la campagne, dans une plantation, un troupeau, une maison est aussi pour un grand nombre d'urbains un moyen de valorisation sociale, une source de revenus complémentaire, voire un projet de retraite.

Du côté des politiques publiques, l'intensification des liens entre villes et campagnes et leur imbrication progressive n'ont pas été anticipées et reste mal comprises, mal mesurées (Losch et al., 2013). La multirésidentialité et la pluriactivité des ménages qui combinent ressources rurales et urbaines débordent toutes les politiques basées sur la distinction statistique et statutaire des villes et des campagnes : aménagement du territoire, financement d'activités économiques (via le microcrédit par exemple), politiques foncières etc. Pourtant, les potentiels de développement portés par les relations villes – campagnes furent redécouvertes au tournant des années 2010 (World Bank, 2009) et les mesures permettant de les promouvoir, introduites dans les agendas du développement (World Bank, & International Monetary Fund, éd. 2013). L'idée d'un développement « inclusif » générateur d'opportunités « pour tous » et surtout « partout » s'impose aux visions précédentes d'un développement économique pensé sans le territoire (Losch et al, 2013a) ; World Bank, 2009). L'urbanisation croissante, notamment par la multiplication des petites villes n'est plus perçue comme un processus obérant les potentiels de développement des campagnes, mais au contraire, comme l'élément initiateur d'un développement incluant villes et campagnes ensemble (Berdegue et al., 2014). Dans ce contexte, l'enclavement, qui ne se résume plus à un surcoût de transport, redevient un enjeu à toutes les échelles, depuis le local jusqu'à l'international. Parmi les mots-clés des politiques d'aménagement du territoire, à l'échelle locale, l'accessibilité, tend ainsi à devenir un indicateur de développement dont les mesures progressent (cf. par exemple, l'enquête ANSD, 2009). Une attention particulière est accordée à la distribution des services dans l'espace, mais aussi aux performances des systèmes de transports et de communication permettant d'entretenir les liens physiques entre villes et campagnes et de les rendre efficaces, réguliers, sûrs. Le rôle des transports ruraux, largement délaissés par les politiques

publiques, dans la réduction de la pauvreté rurale est mis en évidence (Dawson et Barwel, 1993 ; Banjo et al., 2012). Processus inégalement avancé selon les pays, mais largement partagé sur le continent africain, la décentralisation porte en elle-même cette vision d'un développement inclusif qui s'inventerait d'abord à l'échelle locale autour des centres administratifs (à caractère urbain) dont les capacités de redistribution et de stimulation des économies locales se renforcent. Mais pour l'heure les décentralisations se heurtent, dans la majorité des cas, à un timide et lent transfert de moyens financiers depuis le niveau central de l'Etat et à la difficile mise en place d'une fiscalité locale efficace

L'étude proposée s'inscrit dans ce moment, celui de la redécouverte du potentiel de développement porté par la combinaison d'une urbanisation par le bas, d'une densification des espaces ruraux (synonyme de marchés plus porteurs, d'économies d'échelles, etc.) et d'une imbrication croissante des villes et des campagnes.

Au Sénégal, la question des relations villes – campagnes fut très précocement intégrée dans les études des géographes, économistes ou agronomes, partant aussi bien de la ville que des campagnes. Si le lien à la ville n'apparaît pas encore comme un élément fondamental des dynamiques rurales et agricoles dans le travail de P. Pélissier sur les paysans du Sénégal (1966) et de C. Ba (1964) sur la colonisation pionnière agricole, c'est que l'urbanisation est encore timide dans les années 1960¹. Mais dès la décennie suivante, M. Sarr oriente son étude de Louga et de sa région vers un « essai d'intégration des rapports ville-campagne », en pratiquant une géographie que l'auteur ne veut ni urbaine ni rurale (Sarr, 1973) ; et R.N. Van Chi Bonnardel consacre près de 1000 pages à l'étude de la circulation des biens qui s'observent pour l'essentiel entre villes et campagnes (Van Chi Bonnardel, 1978). Ces travaux révèlent les mutations qui se sont opérées avec d'un côté l'abandon progressif du chemin de fer et du transport fluvial et le passage au tout routier, et d'un autre côté l'adoption, partout, de la culture de l'arachide, moteur économique quasi unique du Sénégal durant plusieurs décennies et « en panne » dès les années 1990 (Freud et al. 1997). L'abandon du chemin de fer a nui à la structuration du territoire sur des centres urbains concentrateurs de fonctions marchandes et administratives. Le tout routier s'est accompagné d'une forme de « dilution » spatiale des échanges et n'a favorisé qu'assez tardivement l'émergence d'autres bourgs situés sur les grands axes et au cœur de campagnes densément peuplées et productives. D'autant que la production d'arachide pour l'exportation a mis en place un dispositif, encadré par l'État, coupant largement les campagnes productrices de leur environnement urbain immédiat (Sakho, 2011).

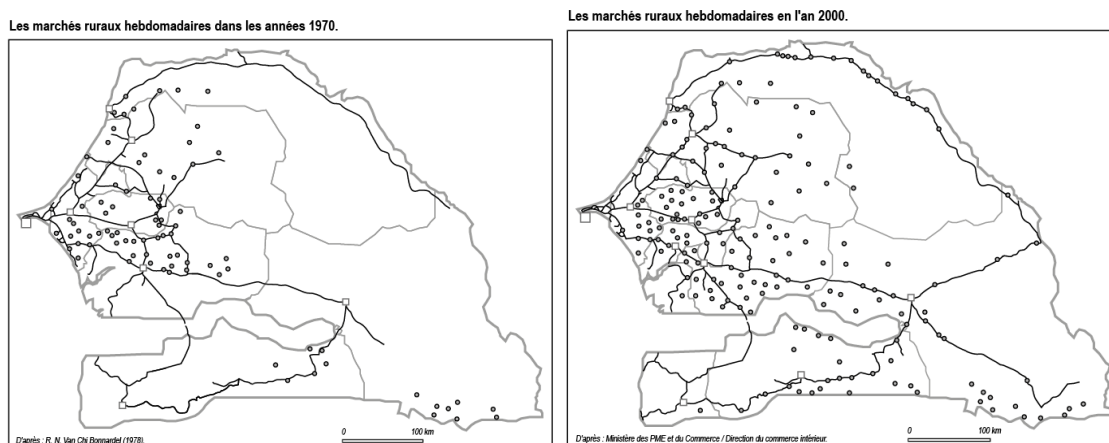
À partir des années 1980, la poussée urbaine, la crise de l'arachide, la libéralisation économique, le développement des transports puis la décentralisation contribuent à changer en partie les modalités des relations entre villes et campagnes. Avec la croissance démographique et l'urbanisation, se pose la question d'un modèle économique basé sur une production agricole d'exportation et une forte dépendance des systèmes alimentaires aux importations (Touré, 2002 ; Ba, 2000). Parallèlement, la réduction des capacités budgétaires de l'État consécutive à l'adoption d'un plan d'ajustement structurel conduit, dès les années 1980 à des arbitrages plus favorables (ou moins défavorables) à la ville qu'à la campagne en termes d'équipement et au démantèlement des structures d'encadrement de l'arachide. Les premiers signes d'épuisement de la culture arachidière, en pays sère notamment, ont d'abord pour effet de pousser des cohortes de ruraux vers les villes (Lacombe et al., 1977) avant que, des années plus tard, ce soit l'ensemble des économies

¹ Dans la note introductive à la version numérique de son texte produite en 2008 par C. Becker, P. Pélissier rappelle sa conviction que « les bouleversements intervenus depuis les années soixante nécessiteraient, non pas une mise à jour, mais une remise en question de la conception initiale de l'ouvrage. Imagine-t-on aujourd'hui une géographie des campagnes sénégalaises qui ne place pas au cœur de leur dynamisme l'explosion démographique et une croissance exponentielle de l'urbanisation, deux phénomènes majeurs qui, à l'époque de mes recherches, commençaient à peine, sinon à proximité immédiate du Cap-Vert, à marquer les paysages et les sociétés de leur empreinte ? »

rurales qui se trouve transformé. Le rôle des petites et moyennes villes dans l'organisation territoriale et dans le développement est mis à jour assez tôt (Champaud et al., 1985) en même temps que l'importance des liens entre ville et campagnes dans les stratégies économique et alimentaire des ménages (Roch J., 1975 ; Odeye M., 1985 ; Lombard J., 1993). La diversification des revenus des ménages ruraux soulignée par de nombreux travaux (Lericollais, 1999 ; Sakho-Kimbira, 2009 ; Duteurtre et al., 2010 ; Sakho, 2005) passe par des liens plus fréquents au marché local, au bourg, à la grande ville : diversification des productions (maraichage, produits de cueillette, petit élevage), emplois saisonniers, petit commerce, mais aussi transferts de fonds des émigrés. La multiplication de nouveaux projets agricoles orientés vers le marché de consommation intérieur et l'exportation (bananes dans la région de Tambacounda, légumes dans les Niayes ou dans la vallée du Fleuve, relance de la riziculture, etc.) contribue à atténuer la centralité du bassin arachidier et à reconfigurer les liens entre le rural et l'urbain par l'intermédiaire de nouvelles organisations marchandes.

Parallèlement, la consommation des ménages ruraux, elle aussi augmente et motive également un resserrement des liens, notamment via les marchés ruraux dont les fonctions se diversifient au tournant des années 2000 (Ninot, 2003 ; Ninot, Lesourd, Lombard, 2002) et qui recourent le lien entre villes et campagnes que le système arachidier avait un peu détendu et qui réactivent d'anciens réseaux (Barry, Harding, 1992). À cela s'ajoute une dispersion toujours plus forte des familles entre des villes plus grandes et plus nombreuses et des campagnes où l'on garde des attaches fortes. Face à une demande accrue, les transports ont eux-aussi évolué. Ce secteur d'activité a offert un « refuge » aux petits investisseurs (commerçants, fonctionnaires, émigrés) voulant diversifier leurs revenus (Lombard, Ninot, 2002). Au final, explosion des importations de véhicules², et multiplication des offres de services inter urbain et aussi villes - campagnes contribuant au désenclavement des espaces ruraux. Car parmi les nouveaux transporteurs, on compte de nombreux investisseurs ruraux (commerçants, éleveurs ou agriculteurs relativement fortunés) pour qui acheter un véhicule et proposer un service de transport quotidien ou périodique c'est non seulement s'assurer des revenus supplémentaires, mais c'est aussi servir les intérêts de son village, de sa campagne.

Figures 1 et 2 : multiplication du nombre de marchés hebdomadaires au Sénégal (1970-2000). (Ninot, 2003)



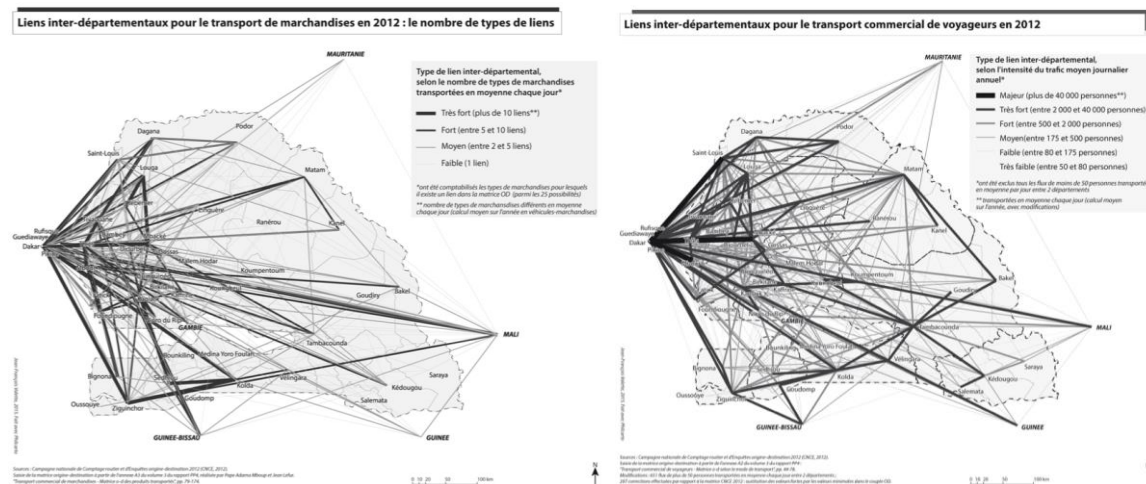
Enfin, la décentralisation (d'abord initiée par la régionalisation) consacre non seulement un changement d'échelle de gouvernance et de planification du développement et de l'aménagement du territoire, mais elle accompagne aussi un renouvellement des structures

² Selon Lombard (2015), le nombre de véhicules, toutes catégories confondues a plus que doublé entre 2000 et 2010 (de 150 000 à 350 000)

en charge du développement rural (Dahou, 2002). Autrefois pensé comme le prolongement de l'encadrement des activités agricoles, des missions de développement rural étaient confiées aux entreprises nationalisées encadrant les agricultures, Oncad, Saed, Sodefitex,³ notamment. Si la Sodefitex garde jusqu'à aujourd'hui une mission de développement rural en partie indépendante de son activité cotonnière, le développement rural fait l'objet de politiques nationales, concrétisée par de vastes programmes, PNDL et PUDC⁴, coordonnés, au niveau régional, par les ARD (Agences régionales de développement). Ces programmes contribuent à l'amélioration de l'équipement rural (électrification, forages, moulins) et au désenclavement : entretien de plus de 5000 km de pistes et amélioration de près de 1000 km d'autres pistes afin de relier chaque commune au réseau routier revêtu. Ainsi, si les conditions de circulation en milieu rural et entre villes et campagnes restent inégales et parfois difficiles (surtout en saison des pluies), elles se sont néanmoins nettement améliorées au cours des dernières années.

Le Sénégal se présente aujourd'hui avec à la fois les héritages de l'économie arachidière et les ferments d'une organisation territoriale renouvelée. Avec un taux d'urbanisation proche de 50% et une dizaine de villes de plus de 100 000 habitants, le Sénégal est l'un des plus urbanisés des pays de la sous-région. Mais son réseau de ville reste très concentré et son territoire très déséquilibré entre le centre-ouest et le reste du pays où, hors des grands axes, l'enclavement demeure fort. Cet héritage d'une construction territoriale liée à l'histoire de la culture arachidière (Lake, Touré, 1985) s'atténue au fur et à mesure que le réseau urbain s'étoffe, que la décentralisation progresse et que les projets de développement agricoles ou miniers créent des économies locales dynamiques. Les mobilités des personnes et des biens sont soutenues par un système de transport qui s'est étoffé et est devenu plus performant (Lombard, 2015) : elles relient aujourd'hui les villes entre elles et les campagnes aux villes dans des schémas qui se sont complexifiés.

Figures 3 et 4 : matrice de liens entre département en 2012 (campagne nationale de comptage routier et d'enquête origine-destination).



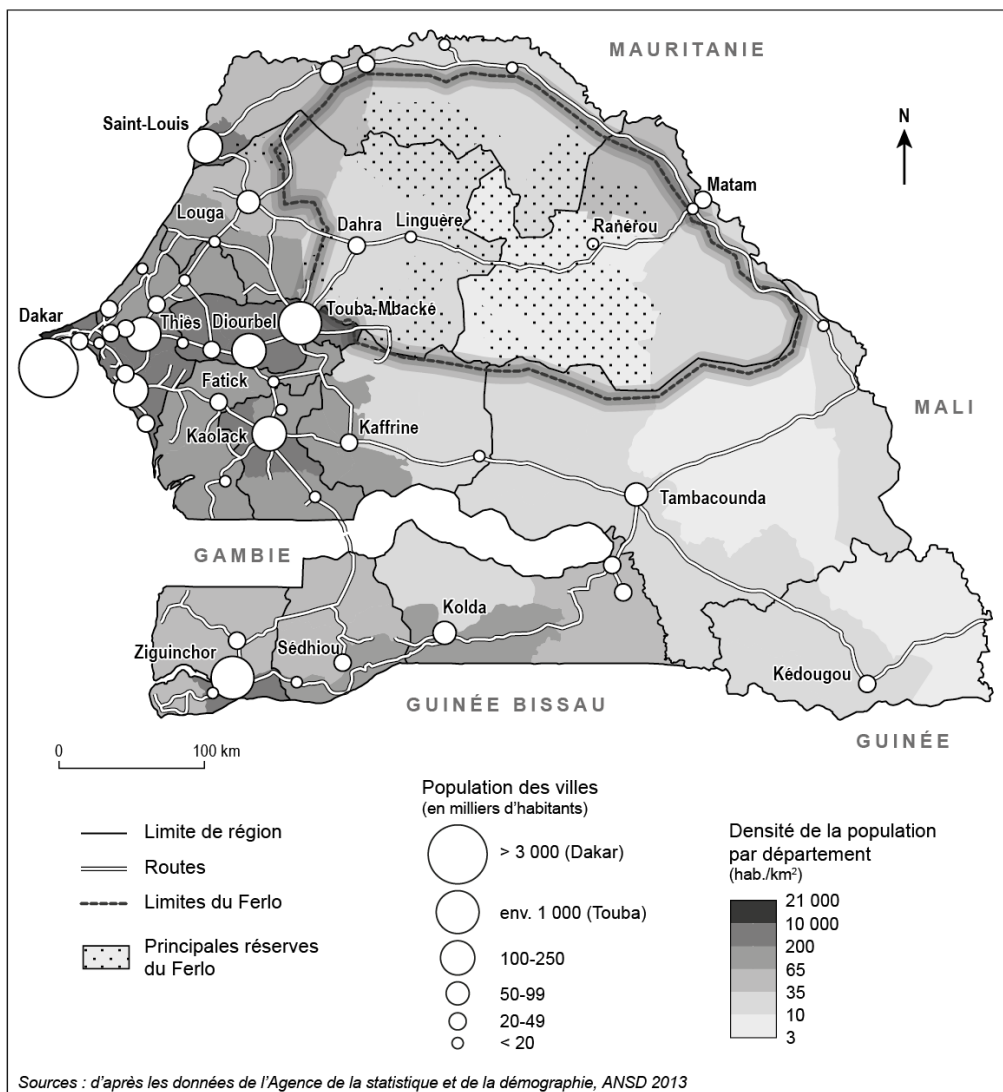
Ces deux cartes montrent ainsi les liens multiples à l'intérieur du territoire. Le gradient opposant l'ouest dense et urbain à l'est peu dense et rural apparaît, de même que la très forte polarisation dakaroise.

³ Office national de commercialisation agricole et de développement ; Société d'aménagement et d'exploitation des terres du Delta ; Société de développement des fibres textiles.

⁴ Programme national de développement local ; Programme d'urgence de développement communautaire.

Dans le territoire national, le Ferlo apparaît comme un espace à part : sur les cartes (voir notamment, l'Atlas du Sénégal, 2007), il se présente comme une vaste étendue aux limites floues, de faible densité, à l'écart du réseau urbain et mal relié à celui-ci. Loin des grandes villes, le Ferlo ne se présente pas non plus comme une campagne « canonique » : l'agriculture y est peu pratiquée et dispersée ; l'élevage (en partie transhumant) est une activité qui marque peu le territoire et les paysages ; à l'est, des réserves de faune et de flore couvrent la majeure partie de l'espace. Le Ferlo est aussi une périphérie ultime : aux marges de 3 régions, elle est polarisée par ses côtés : les capitales régionales, Matam, Saint-Louis et Louga, mais aussi Touba centre urbain le plus proche, se trouvent à l'extérieur du Ferlo ; Ranérou, Linguère et Dahra étant les seules petites villes à l'intérieur. Ces dernières sont reliées à Matam et à Louga depuis 2013 seulement par une route goudronnée, la seule qui traverse le Ferlo par le centre-sud, et qui constitue avec la RN2 au Nord les seuls axes revêtus et permettant un trafic routier consistant.

Figure 5 : Le Ferlo aux marges des régions de Louga, Saint-Louis et Matam.



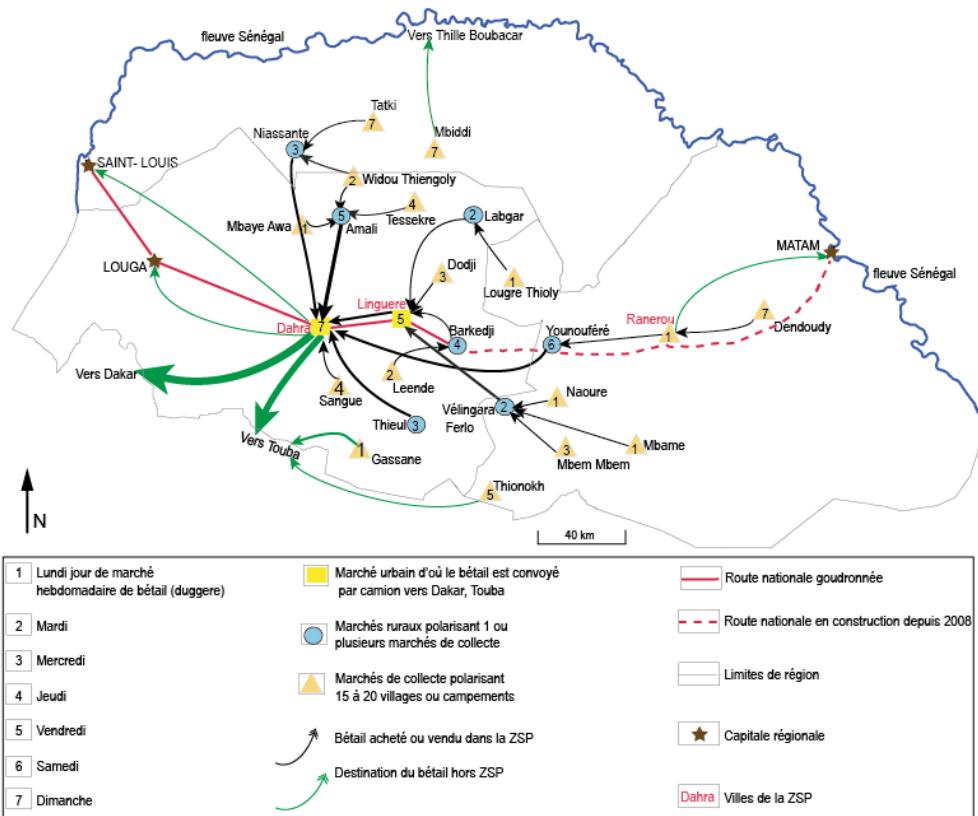
Cette situation de relatif isolement associé à un enclavement marqué contribue à entretenir les idées reçues selon lesquelles le Ferlo resterait en marge de l'économie nationale à laquelle l'élevage contribuerait peu, et les sociétés pastorales peu intégrées au reste de la société sénégalaise. Plusieurs travaux ont pourtant montré que, avec des rationalités combinant recherche de profit et gestion de l'incertitude et des techniques

d'élevage jugées peu intensives, les acteurs de la filière parviennent néanmoins à approvisionner régulièrement le marché de consommation intérieure (Wane, 2005 ; Ancey et Monas, 2005 ; Cesaro et al., 2010). Par ailleurs, l'économie du Ferlo et les modes de vie de ses habitants évoluent, eux-aussi, comme ailleurs au Sénégal. Non seulement l'élevage donne le pouls de l'économie, il impose aussi encore largement le rythme la vie quotidienne et saisonnière, et contraint les mobilités (la recherche d'eau et de pâturages impose des mobilités saisonnières pour un grand nombre). Néanmoins, les progrès en matière de scolarisation, ou encore de fréquentation des structures de santé (ANSD, 2009 ; Samb, Sakho, 2012), de même que la diversification des sources de revenus, conduisent les ménages du Ferlo à rompre avec l'isolement caractérisant en partie le mode de vie pastoral, lui-même en évolution (Diao Camara, 2013). Dans sa thèse, N. Dia (Dia, 2014) a par exemple montré que les activités complémentaires des éleveurs ne se réduisent plus aux activités dites « traditionnelles » comme la culture de case ou la vente de gomme arabique. Plusieurs investissements furent observés dans les secteurs tels que le commerce, le transport automobile ou l'immobilier. Dans ce contexte, le rapport à la ville change. La ville n'est pas ou plus un espace à contourner, que l'on ne fréquente qu'en cas de nécessité, où l'on se sent étranger quand on est d'origine rurale. C'est un espace d'opportunités, un lieu où l'on investit plus fréquemment et plus facilement du temps et aussi de l'argent. En outre, les investissements des émigrés s'orientent de plus en plus vers les villes, et les émigrés eux-mêmes n'étant plus seulement d'origine urbaine.

Ce rapport à la ville est aujourd'hui assez peu documenté, contrairement aux mobilités pastorales qui ont été bien étudiées autrefois (notamment Santoir, 1983, Ba, 1986) et plus récemment, dans leur diversité et leurs évolutions (Sy, 2010 ; Leclerc et Sy, 2011), de même que les liens aux marchés (Ninot, 2008 ; Cesaro, 2009 ; Cesaro et al., 2010 ; Diao Camara, 2013 ; Dia, 2014).

Figure 6 : marchés et réseaux marchands dans le Ferlo (Dia, 2014)

Typologie des marchés hebdomadaires de bétail (ovins et bovins) et circuits de commercialisation dans le Ferlo



Source : N. Dia

Les mobilités « ordinaires », non liées spécifiquement à l'élevage et à l'ensemble des activités qui y sont liées (transhumance, vente, achat, accès aux services vétérinaires, etc.) n'ont pas fait l'objet de travaux spécifiques, à l'exception notable d'une enquête menée en 2005 au niveau national pour le compte de la direction des travaux publics en 2005 (Ewi-Maroc et al., 2005). Les résultats de cette enquête mettaient en exergue l'importance des distances moyennes à parcourir dans les départements constituant le cœur du Ferlo, généralement très supérieures aux moyennes nationales.

Tableau 1 : distances moyennes (km) à parcourir selon les activités. Enquête sur la mobilité en milieu rural, 2005.

| Région | Département | intrants | production | commerce | eau | énergie | nourriture | santé | éducation | administration | activités "sociales" et "participatives" |
|--------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|--|
| Saint-Louis | Dagana | 10,31 | 5,81 | 1,17 | 0 | 2,07 | 11,86 | 10 | 1 | 14,62 | 11,33 |
| | Podor | 20,16 | 1,91 | 0,35 | 0,12 | 1,19 | 2,56 | 20,3 | 0,5 | 25,17 | 45,02 |
| Louga | Saint-Louis | 13,1 | 7 | 0,62 | 0,09 | 1,92 | 2,25 | 3,62 | 0 | 2,6 | 0 |
| | Linguère | 34,12 | 4,99 | 4,15 | 0,44 | 4,07 | 17,36 | 6,1 | 0,56 | 21,2 | 15,74 |
| Matam | Louga | 27,56 | 2,88 | 0,27 | 0,15 | 3,26 | 4,22 | 3,65 | 0,01 | 3,64 | 6,03 |
| | Kanel | 47,1 | 3,64 | 1,3 | 1,13 | 16,9 | 16,57 | 12,12 | 1 | 19,15 | 23,51 |
| Ranéro | Matam | 19,64 | 3,55 | 1,96 | 1,05 | 12,4 | 4,25 | 7,98 | 1,03 | 20,51 | 28,15 |
| | Ranéro | 57,6 | 3,37 | 2,43 | 1,17 | 5,23 | 21,37 | 19,37 | 1 | 30,5 | 27,7 |
| moyenne nationale | | 15,65 | 3,78 | 1,18 | 0,3 | 3,66 | 7,32 | 7,13 | 0,38 | 11,38 | 13,42 |

Selon les motifs, les déplacements se font à pied ou en charrette (le plus souvent). Mais il arrive aussi que pour certains (éducation, administration, activités sociales, etc.), les déplacements impliquent le recours à des services de transport conventionnel quand les distances s'allongent, ce qui est généralement le cas des déplacements vers les villes. Ces mobilités « ordinaires » prennent toute leur importance dès lors qu'on les comprend, dans une approche centrée sur les « livelihoods » (voir notamment Agergaard et al., 2009 et Cottyn et al., 2013), comme des ressources ou des moyens mobilisés par un ménage (ou un individu) pour subvenir à ses besoins ou pour améliorer ses conditions d'existence. Les mobilités révèlent ainsi des stratégies, des arbitrages, mais aussi des capacités différenciées à surmonter des systèmes de contraintes locaux ou à se saisir d'opportunités distantes.

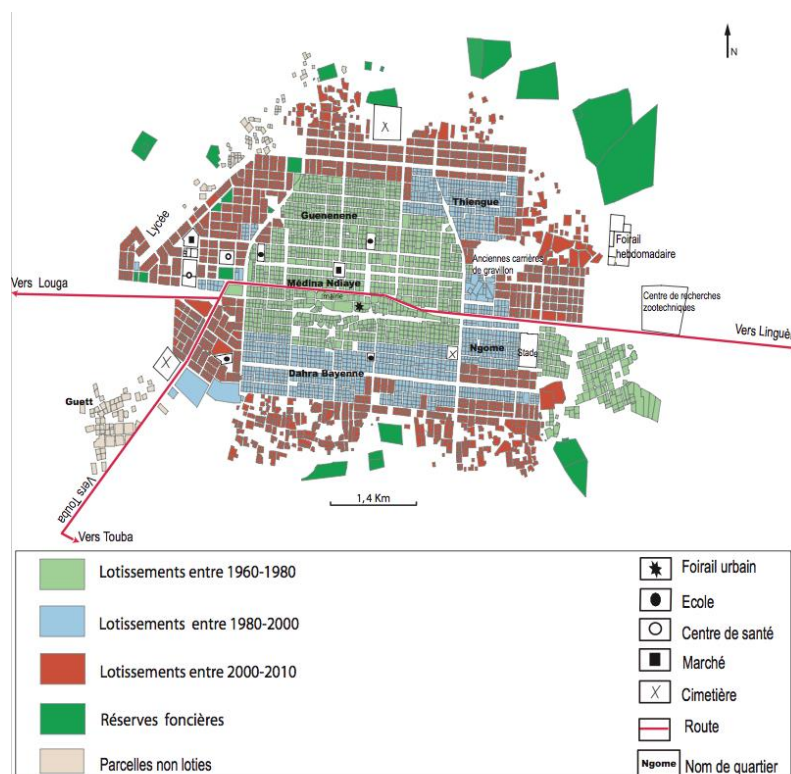
Sur ces bases, notre recherche s'est attachée à appréhender les mobilités ordinaires des résidents du Ferlo et à évaluer l'intensité des liens à la ville. L'hypothèse principale est que l'évolution des modes de vie, la diversification des activités et le contexte des réformes territoriales conduisent à des mobilités plus fréquentes vers les villes, et plus généralement en dehors du Ferlo, lequel connaîtrait une dynamique d'ouverture. Si d'un côté nous assumons que Dahra reste la « capitale de l'élevage » et le centre principal de la vie de relations, et que d'un autre côté, le marché et le forage restent les principaux attracteurs des éleveurs, nous supposons néanmoins que les nouvelles réformes territoriales placent d'autres localités émergentes (dont Ranéro) au cœur d'enjeux territoriaux prenant la forme d'une multipolarisation croissante sous la pression de forces centrifuges.

Deux approches ont été privilégiées. D'une part, au moyen de focus group et d'entretiens dirigés individuels dans deux localités rurales, nous avons tenté de capter la diversité des motifs de déplacements des personnes, leurs déterminants, leurs fréquences et les moyens utilisés. D'autre part, le recensement des services de transports conventionnels reliant différentes localités du Ferlo à d'autres situées sur les axes goudronnés nous a permis de mesurer l'intensité des liens extérieurs et l'importance relative du phénomène d'enclavement. En complément, nous avons tenté de mesurer la force du processus d'urbanisation et le pouvoir de rayonnement des villes sur les campagnes. Le focus unique initialement prévu sur la ville de Dahra a été écarté au profit de Ranéro, Dahra ayant été

bien étudiée par N. Dia dans sa thèse (2014) et par d'autres travaux récents (dont Ninot, 2008).

Disposant des équipements favorisant la centralité, la ville de Dahra se démarque des autres villes du Ferlo par son importante activité de vente de bétail. Elle est considérée comme la capitale de l'élevage du Sénégal grâce à son marché hebdomadaire qui attire aussi bien les marchands originaires des autres régions du Sénégal ainsi que ceux du Mali ou de la Mauritanie. D'autres services liés à l'activité d'élevage renforcent ce statut officiel de « capitale » : plusieurs services vétérinaires, deux unités laitières, les représentations de plusieurs associations et GIE d'éleveurs, des organismes de micro crédit qui soutiennent le secteur, etc. L'attraction exercée par son foirail favorise aussi le développement du commerce et du transport qui fait de la ville la centralité économique du Ferlo. Cela se traduit par une croissance spatiale liée à l'installation de nouveaux arrivants en provenance de son arrière-pays rural. Les multiples demandes de parcelles ont poussé les autorités à effectuer plusieurs lotissements entre 1960 et 2010 (cf. carte ci-dessous). Cette augmentation des lotissements a entamé les réserves foncières de Dahra. La taille des parcelles affectées aux demandeurs est respectivement passée de 30/30 m en 1960 à 15/10 m en 2010, ce qui n'est pas encore le cas de Ranéroù où la croissance spatiale est plus lente. En effet, Ranéroù, localité encore très peu peuplée, a été érigée en chef-lieu de département en 2002 mais reliée à un axe goudronné seulement en 2014. Pour cette localité, la question qui se pose est celle de son émergence comme centre polarisant cette partie du Ferlo oriental.

Figure 7 : processus d'extension de la ville de Dahra (Dia, 2014).



Source : D'après le service régional de l'urbanisme de Louga

Les méthodes employées sont présentées de manière plus détaillée dans la section suivante.

La sélection bibliographique ci-dessous rassemble à la fois des références sur le thème général des relations villes-campagnes dans les pays du sud et des références sur le Sénégal et le Ferlo en particulier.

Sélection bibliographique :

- Agergaard J., Fold N., Gough K. (dir.), 2009, *Livelihoods, Mobility and Markets in African and Asian Frontiers*, London, Routledge, 232 p.
- Ancey V., Monas G., 2005. « Le pastoralisme au Sénégal, entre politique « moderne » et gestion des risques par les pasteurs », *Revue Tiers Monde* 2005/4 (n° 184), p. 761-783.
- ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2011. Enquête village de 2009 sur l'accès aux services sociaux de base au Sénégal. 57 p.
- ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2013. Situation économique et sociale du Sénégal 2013. 342 p.
- ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2013. Situation économique et sociale de la région de Saint-Louis. 2013. 173 p.
- ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2013. Situation économique et sociale de la région de Louga 2013. 96 p.
- ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2013. Situation économique et sociale de la région de Matam 2013. 112 p.
- Ba C., 1964, *Un type de conquête pionnière en haute Casamance (Sénégal) : Medina Gonasse*. Thèse de 3e cycle, Université de Paris, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, 229 p.
- Ba C., 1986. *Les Peul du Sénégal. Etude géographique*. Les Nouvelles Editions Africaines. Dakar-Abidjan- Lomé, 394 p.
- Ba C., 2000, *Circulation des biens et approvisionnement des villes*. Bulletin de l'APAD, n°19, les interactions rural-urbain : circulation et mobilisation des ressources (en ligne) ; mis en ligne le 22 juillet 2006, consulté le 20 août 2014.
- Bairoch P., 1985, *De Jericho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Gallimard, 708 p.
- Banjo G., Gordon H., Riverson J., (2012), *Rural Transport. Improving its Contribution to Growth and Poverty Reduction in Sub-Saharan Africa*. SSATP working paper n° 93. 189p.
- Barry B. ; Harding L., 1992. *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest*, vol. n°1, Le Sénégal, Paris, l'Harmattan, 378 p
- Beauchemin C., 2004, « Pour une relecture des tendances migratoires internes entre villes et campagnes : une étude comparée Burkina Faso - Côte-d'Ivoire » in *Cahiers québécois de démographie*, vol. 33, n° 2, 2004, p. 167-199
- Ben Yamed D. et al., 2007. *Atlas du Sénégal*. Editions du Jaguar. 136 p.
- Berdegú J. A. and Proctor F. J. with Cazzuffi C., 2014. *Inclusive Rural-Urban Linkages. Working Paper Series N° 123. Working Group: Development with Territorial Cohesion. Territorial Cohesion for Development Program*. Rimisp, Santiago, Chile. 118p.
- Bertrand M., Dubresson A. (ed), 1997. *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*. Karthala. 328 p.
- Billen L., 2014. *Des jardins féminins à l'ombre de la Grande Muraille Verte. Une étude comparée des jardins polyvalents villageoise de Widou-Thiengoly, Mbar Toubab, Suer et Tèssékéré (Louga, Sénégal)*. Mémoire de Master, Ens Lyon. 156 p.
- Bredeloup S., 2008 « L'aventurier, une figure de la migration africaine », *Cahiers internationaux de sociologie* 2/2008 (n° 125) , p. 281-306
- Brisebarre A.M. et Kuczynski E., 2009 - *La Tabaski au Sénégal. Une fête musulmane en milieu urbain*. Karthala : Paris, 468 p
- Champaud J., Lombard J., Sivignon M., 1985. *Villes secondaires et développement régional au Sénégal*. Convention Ortsom / Aca / cce. 71 p.
- Cesaro J.D., 2009. *Mobilité pastorale et accès aux marchés : Le cas des éleveurs du forage de Niassanté*. Mémoire de Master de géographie. Université de Paris 1 Panthéon – Sorbonne. 175 p.
- Cesaro J.D., Magrin G., Ninot O., 2010. *Atlas de l'élevage au Sénégal. Commerce et territoires*, Paris, Prodig, 32 p.

- Chaléard J. L., 1996, Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire, Paris, Karthala (coll. Hommes et sociétés), 661 p.
- Chaléard J.L., 2017 (à paraître). « Les relations villes-campagnes côté Suds ». in Chaléard et al, Les relations villes – campagnes. Regards croisés Nord-Sud. Karthala.
- Chaléard J. L., Dubresson A. (éd.), 1999, Villes et campagnes dans les pays du Sud. Géographie des relations, Paris, Karthala, 260 p.
- Cottyn I., Schapendonk J., and van Lindert P., (2013), Mobility in Sub-Saharan Africa: Patterns, Processes, and Policies. RurbanAfrica program, deliverable n° 2.1. 44p.
- Dahou T., 2002. De l'encadrement à la libéralisation. Les pouvoirs locaux se réapproprient le développement rural, Diop M.C., La société sénégalaise entre le local et le global, Paris-Dakar, Karthala, pp. 227-255.
- Dawson J.; Barwell I., (1993), Roads are not enough. Intermediate technology publications, 78 p.
- Dia N., 2014. Commerce du bétail, villes et développement régional dans la Zone sylvopastorale du Sénégal, doctorat de géographie, Université Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal, 267 p.
- Diao Camara A. S., 2013. Le rapport au changement en société pastorale. Le cas des éleveurs du Ferlo et de Colonnat. Thèse de sociologie. Université de Bourgogne. 345 p.
- Fall A., 2014. Le Ferlo sénégalais : approche géographique de la vulnérabilité des anthroposystèmes sahéliens. Thèse de géographie. Université Paris 13 Sorbonne – cité. 379 p.
- Feunteun L. M., 1955. « L'élevage en A.O.F. Son importance économique et sociale. Les conditions de son développement et de son amélioration », Revue d'élevage et de médecine vétérinaire des pays tropicaux n° 2-3 : 137-162.
- Freud C. ; Hanak-Freud E. ; Richard J. ; Thevenin P., 1997. L'arachide au Sénégal : un moteur en panne, Paris-Montpellier, Karthala-CIRAD, 134 p.
- G.R.I.Z.A. (Groupe de recherche interdisciplinaires en zones arides), 1983. Systèmes de production d'élevage au Sénégal dans la région du Ferlo. 172 p.
- Lacombe B., Vaugelade J., Diouf B., Baviere M., Bertrand A., Dauchy S., 1977. Exode rural et urbanisation au Sénégal. Sociologie des Serer de Niakhar vers Dakar en 1970. Paris, Orstom, Travaux et documents n°73. 207 p.
- Lake L.A., Touré E.H.S.N., 1985. L'expansion du bassin arachidier du Sénégal (1954-79). Amira, document n°48. Paris. AMIRA/INSEE. 118 p.
- Leclerc G., Sy O., 2011. « Des indicateurs spatialisés des transhumances pastorales au Ferlo. Cybergéo, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 532.
- Lericollais A. (ed), 1999. Paysans sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal. IRD, 668 p.
- Lipton M., 1976 - Why poor people stay poor : urban bias in developing countries, London, Temple Smith, 467 p. (réédition 1980, New-Delhi, Heritage Publisher).
- Lombard J., 1993. Riz des villes, mil des champs. En pays sérer, Sénégal. Cahier d'étude de géographie tropicale. Espaces tropicaux n°6. 229 p.
- Lombard J., 2015. Le monde des transports sénégalais. Ancrage local et développement international. IRD. 276 p.
- Lombard J., Ninot O., 2002. « Impasses et défis dans le transport routier ». in Diop M.C., La société sénégalaise entre le local et le global, Paris- Dakar, Karthala, pp 109-162.
- Lombard J., Ninot O., 2010 « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », EchoGéo, 20-2012. 10 p.
- Losch B., Magrin G., Imbernon J. (coord.), 2013a, Une nouvelle ruralité émergente. Regards coisés sur les transformations rurales africaines, Montpellier, CIRAD, 44 p.
- Losch B., Fréguin-Gresh S., Thomas White E., 2013b. Transformations Rurales et développement. Les défis du changement structurel dans un monde globalisé. Agence Française de Développement, Banque Mondiale. 270 p.
- Magrin G., Ninot O., Césaro J.D., 2011. « L'élevage pastoral au Sénégal : entre pressions spatiales et mutations commerciales ». Mappemonde, n°101, 2011-1, 17 p.

- Magrin G., Dubresson A., Ninot O. 2016. Atlas de l'Afrique. Un continent émergent ? Editions Autrement. 96p.
- Magrin G., Ninot O. 2016. « L'enclavement empêche le développement de l'Afrique ». in G. Courade (dir), L'Afrique des idées reçues. Belin. pp 96-102.
- Ewi Maroc, Polyconsult Ingénierie, Ministère des infrastructures, de l'équipement, des transports terrestres et des transports maritimes intérieurs, Direction des travaux publics, 2005. Etude portant sur la demande et l'offre de transport en milieu rural et la mise en place d'un système de gestion et de maintenance des infrastructures de transport rural. Volume A, résultats d'enquêtes sur la mobilité en milieu rural. 130 p.
- Ninot O. ; Lesourd M. ; Lombard J., 2002. Nouveaux espaces, nouvelles centralités. Echanges et réseaux en milieu rural sénégalais, Historiens et Géographes, n° 379, pp. 141-151.
- Ninot O., 2003. Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal. Thèse de doctorat. Université de Rouen. 460 p.
- Ninot O. 2005. « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal ». in Arlaud S., Jean Y., Royoux D., Rural – urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières, Presses Universitaires de Rennes. pp. 455-466
- Ninot O., 2008. Elevage et territoire dans le « Ferlo », zone pastorale du nord du Sénégal, rapport de Mission, ATP Icare, 48 p.
- Ninot O., 2010, « Des moutons pour la fête : l'approvisionnement de Dakar en moutons de Tabaski ». Les Cahiers d'Outre-Mer, n°249, p141-164.
- Odeye M., 1985. Les relations ville / campagne intra-familiales. Le cas de Dakar. In Altersial, Cered, Msa, Nourrir les villes en Afrique sub-saharienne. L'Harmattan, collection Villes et entreprises. 421 p.
- Pélissier P., 1966. Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance. 537 p.
- Roch J., 1975. Les migrations économiques de saison sèche en bassin arachidier sénégalais. Cahiers Orstom, série Sciences humaines, 12 (1), pp 55-80.
- Sakho P., 2003, « Les relations villes-campagnes : Des leçons du maître à la réalité du terrain », in Ba A., Ndiaye P., Mélanges de géographie, de sciences sociales et de littérature offerts en hommage au Professeur Cheikh Ba, Annales de la FLSH, Hors-série, PUD, p. 77-95.
- Sakho P., 2005, « Enclavement et marginalisation en Afrique de l'Ouest : le cas de l'« Espace des Trois Frontières » sénégalais », in *Espaces, Sociétés, Population*, Université de Lille, 2005
- Sakho P., 2011. *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*. Editions Universitaires Européennes.
- Sakho-Jimbira M.S., 2009. L'autonomie alimentaire par la diversification des activités : le cas des ménages agricoles du Bassin arachidier au Sénégal. Université de Montpellier 1, 252 p.
- Samb N.D., Sakho P., 2012, Déterminants de l'utilisation des services de santé de la reproduction par les populations de transhumants pastoraux de la région de Matam. *Antropo*, 27, 97-104. Colloque du Groupement des Anthropologues de Langue Française.
- Santoir C., 1983 - Raison pastorale et politique de développement (Les Peul face aux aménagements). ORSTOM : Paris, n° 166.
- Steel, G. and van Lindert, P., (2015), Mobility and Livelihood Transformation of Household in Rural Cameroon, Ghana and Tanzania. RurbanAfrica program, deliverable n° 2.2. 56p.
- Sy O., 2010. « Mobilité pastorale dans la Basse vallée du Ferlo dans le contexte de la remise en eau », Les Cahiers d'Outre-Mer 249, Janvier-Mars 2010, pp 31-46
- Sylla Cheikhou Issa (1999). « Transhumance et décentralisation. La gestion des ressources pastorales au Sénégal ». in André Bourgeot, s. dir., Horizons nomades en Afrique sahélienne. Sociétés, développement et démocratie. Paris, Karthala, 491 p., pp. 295-309

- Tacoli C., 2002. changing rural urban interactions in sub saharan africa and their impact on livelihoods : A summary. London IIED.
- Touré E.H.S.N., 2002. « Tendances et perspectives de l'agriculture », in Diop M.C., La société sénégalaise entre le local et le global, Paris- Dakar, Karthala, pp. 189-225.
- Van Chi Bonnardel R.N., 1978. Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens. Dakar, IFAN, Mémoires n°90, 927 p.
- Walter O., 2004. Au-delà de l'opposition entre villes et campagnes. Éléments pour un modèle territorial dynamique en Afrique de l'Ouest. L'information géographique n° 4 -2004. pp. 308-319.
- Wane A. (2005), Marchés de bétail du Ferlo (Sahel sénégalais) et comportements des ménages pastoraux, Journées SFER 2005 sur les institutions du développement durable des agricultures du Sud, 2005-11-07/2005-11-09, Montpellier, France. 17 p.
- World Bank, 2009. World development report 2009: Reshaping economic geography. 410 p.
- World Bank, & International Monetary Fund, éd. 2013. Rural-Urban Dynamics and the Millennium Development Goals. Global Monitoring Report 2013. Washington, DC: International Bank for Reconstruction and Development /The World Bank.

3. Méthodologie

1/ Enquêtes

Au cours d'une brève mission de terrain d'une semaine, deux principaux objectifs ont été poursuivis : le recensement de l'offre de transport conventionnel reliant les localités du Ferlo aux routes nationales 2 et 3 ; l'appréhension des habitudes de mobilités des habitants du Ferlo à partir de focus groups et d'entretiens individuels.

Le premier objectif répond à l'absence d'une information complète sur les services de transport existants. Ce recensement et la cartographie qui en découlent ont une forte valeur heuristique. Ils donnent à voir un aspect fondamental du fonctionnement des territoires qui tient à l'existence de liens réguliers entre les lieux. Ils révèlent également une hiérarchie des lieux, l'existence d'une gare routière ou d'un simple accès permanent ou temporaire aux transports (lors des marchés ruraux hebdomadaires par exemple) étant un attribut de la centralité. À partir de Saint-Louis et jusqu'à Ouro Sogui sur la RN2, puis d'Ouro Sogui jusque Dahra (Louga fut complété plus tard) sur la RN3, nous avons recensé systématiquement chaque lieu du transport, les lignes desservies, la régularité des dessertes, les types de véhicules, les prix pratiqués.

Le second objectif fut poursuivi au moyen d'enquêtes plus qualitatives. Dans un premier temps, des discussions orientées/dirigées (focus group) organisées dans 2 sites villageois ont permis de recueillir auprès des personnes présentes (généralement le chef du village accompagné d'autres personnes qui lui sont proches, adjoints, notables), des informations sur le village lui-même (sa population, ses équipements, etc.) et ses connexions avec d'autres localités, marchés, centres administratifs, etc.

Dans un second temps, une série d'entretiens individuels dirigés (avec des fiches questionnaires) ont été conduits auprès d'un panel de personnes restreint (une trentaine d'entretiens au total), sans recherche de représentativité statistique (aucune base n'étant disponible pour pouvoir répondre à cet objectif et la durée de la mission ne le permettant pas) mais en recherchant la plus grande diversité des cas possibles. Ainsi, parmi les personnes interrogées, nous avons cherché à varier les classes d'âge, le genre, les professions et origines. Pour chaque personne interrogée, nous avons tenté d'apprécier les habitudes de déplacements (motifs, lieux, fréquences) illustrées par le dernier déplacement en date. Par déplacement, nous entendons toute mobilité qui conduit à sortir de l'espace domestique, à l'exclusion de ce qui relève des tâches courantes telle que l'approvisionnement en eau ou en bois combustible. En revanche, les achats ou les visites à des parents, dès lors qu'ils imposent un sorite du village, sont retenus.

En complément, des questions sur l'accès à l'information et la connaissance des ruraux sur les villes (contacts, habitudes, etc.) nous ont paru utiles, dans la mesure où les mobilités sont largement conditionnées par cette connaissance, par l'existence d'informations, de contacts, à la fois incitations au déplacement et moyens de le rendre possible. Par ailleurs, la littérature associe généralement l'intensification des relations villes-campagnes à la « dispersion » des familles (Cottyn et al., 2013) au cours des migrations de longue durée (mariages, migrations professionnelles, etc.).

2/ Terrains étudiés

- Les 2 axes routiers (RN2 et RN3) :

Des relevés ont été faits dans tous les lieux du transport. Le choix de ces deux axes s'impose de lui-même. Ce sont les seuls axes routiers revêtus et portant un trafic relativement conséquent. Pour le transport de marchandises, ce sont les axes sur lesquels on trouve les commerces générant de gros chargements (camions de plus d'une dizaine de tonnes) et à partir desquels s'approvisionnent les commerçants du Ferlo. Pour le transport de voyageurs, ce sont les axes sur lesquels on a accès aux véhicules permettant de rejoindre quasiment toutes les destinations au Sénégal.

- 2 villages représentatifs de situations différentes dans le Ferlo est et le Ferlo nord-ouest
 - o Le choix de Widou tient à plusieurs facteurs : l'existence d'une littérature grise sur ce village qui est au cœur du Ferlo et un terrain privilégié de l'Ohmi. Son éloignement du goudron et même de la piste principale, et son intégration à un réseau de marchés en font un cas intéressant en termes de mobilités. De même que son statut de « simple » village (le chef-lieu de la commune étant Téssékéré) qui en fait non pas un centre rural mais un village « en périphérie » ne détenant pas le pouvoir administratif et politique local.
 - o Yonouféré est un village situé en retrait de la RN3, à 60km environ à l'ouest de Ranérou, dans la commune d'Oudalaye dont le chef-lieu, au sud de Ranérou, est très éloigné. Sa position proche de la nouvelle route goudronnée et sa localisation à l'interface de différents réseaux de marchés en font, là aussi, un cas intéressant en termes de mobilités et d'interactions spatiales.
- Ranérou se présente comme une localité ayant les attributs physiques d'un gros village ou d'un petit bourg et en même temps les attributs d'une centralité urbaine, liés à son statut administratif de chef-lieu de département et de commune : un hôpital, des établissements scolaires, un service de l'élevage, etc. Désenclavée récemment par la nouvelle route goudronnée, Ranérou est hypothétiquement devenue plus attractive pour son arrière-pays rural mais aussi potentiellement plus sensible à la polarisation des villes qui se trouvent à l'autre bout de la route, Dahra et Linguère, Matam et Ouro Sogui.

3/ Données collectées et créées

- Cartographie de l'offre de transport conventionnel à partir des axes goudronnés qui complète les liens, strictement ruraux, entre marchés, recensés et étudiés par plusieurs auteurs (Ninot, 2008 ; Cesaro, 2009 ; Dia, 2014)
- 31 entretiens dirigés (Yonouféré et Widou) :
 - o 18 à Widou et 13 à Yonouféré
 - o 8 femmes et 23 hommes
 - o 4 jeunes de moins de 18ans (en présence d'un parent) ; 3 adultes de plus de 60 ans et 24 adultes de moins de 60 ans
 - o Sources de revenus des personnes interrogées (plusieurs sources pouvaient être mentionnées) :

| | élevage | agriculture / maraichage | artisanat | commerce | commerce bétail | restauration | transfert d'argent | autres | total |
|----------|---------|-----------------------------|-----------|----------|--------------------|--------------|-----------------------|--------|-------|
| Widou | 8 | 2 | 5 | 0 | 1 | 1 | 0 | 9 | 26 |
| Yonoféré | 2 | 3 | 2 | 6 | 2 | 1 | 2 | 6 | 24 |
| total | 10 | 5 | 7 | 6 | 3 | 2 | 2 | 15 | 50 |

Nb : dans la catégorie « autres », on trouve par exemple : un auxiliaire vétérinaire, un marabout et un enseignant du Coran, etc.

- Un ensemble de données qualitatives, analytiques et descriptives sur les lieux enquêtés.

4/ Traitements et analyses

- Analyse SIG et cartographie permettent de montrer les liens entre les lieux ; de révéler une hiérarchie spatiale ; de mesurer l'enclavement ;
- Des statistiques descriptives simples pour exploiter les résultats des entretiens / questionnaires.

4. Résultats

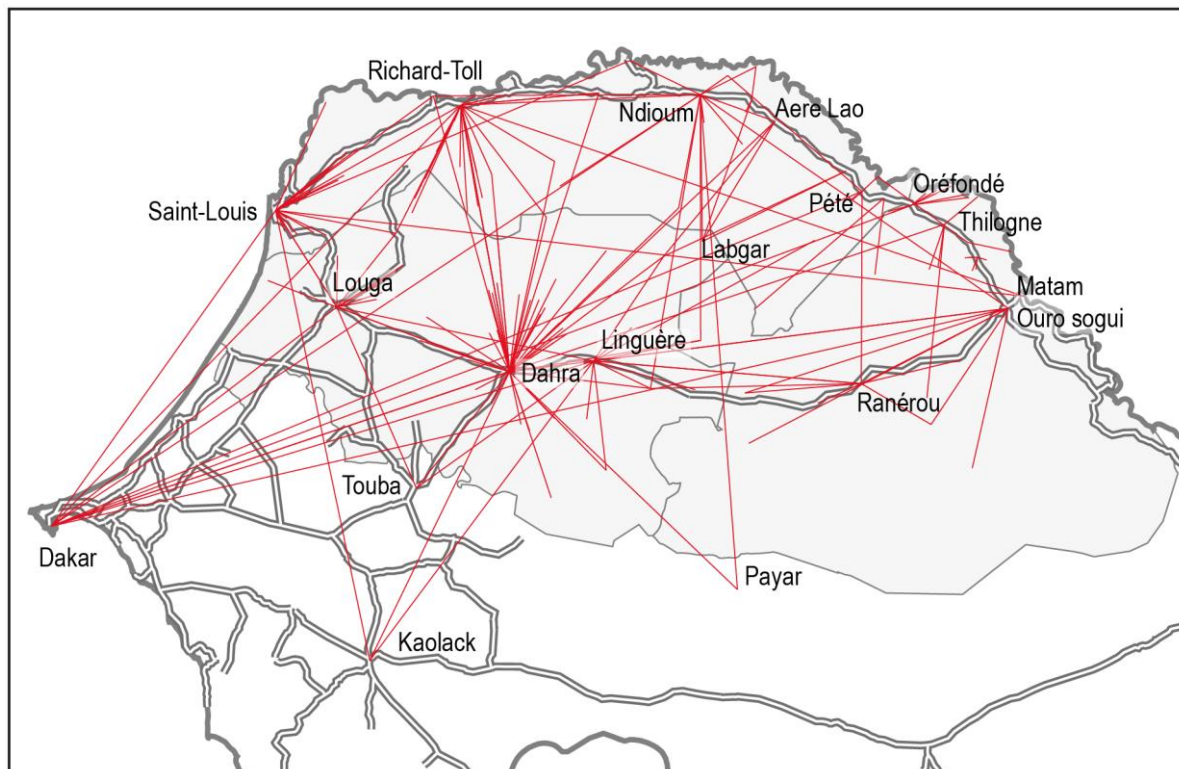
1/ Les services de transport conventionnels : inégale couverture et découpage du territoire⁵

L'offre de transport reste limitée par rapport à d'autres régions du Sénégal où les lignes de transport rural assez régulières complètent des services de transport entre villes et campagnes quotidiens. Dans le Ferlo, les habitants et les commerçants peuvent compter sur trois types d'offres. Des offres de transports « à la demande » en général réservée aux commerçants suffisamment importants pour pouvoir louer seuls à ou plusieurs, les services d'un camion de livraison de marchandises. La location (ou affrètement) est aussi la solution adoptée par les éleveurs pour le convoyage du bétail vers les principaux marchés de la région, notamment Dahra et Linguère. Le transport de voyageurs fonctionne différemment. Entre villages et entre marchés ruraux, des dessertes de fréquence hebdomadaire pour la plupart sont assurés par des transporteurs locaux. Des pick-ups 4x4 aménagés pour pouvoir assurer à la fois le transport de marchandises, de petit bétail et de voyageurs sont les véhicules les plus courants (wopuya) mais l'on croise encore quelques antiques 504 Peugeot, ou quelques camionnettes recyclées offrant des capacités de charge un peu plus importantes. Enfin, entre villes et villages, des dessertes hebdomadaires ou parfois plus fréquentes sont assurées soit avec des wopuya, soit (plus rarement) avec des véhicules plus communs sur les routes du Sénégal, minibus et cars rapides, dès lors que l'état des pistes l'autorise. Les dates d'ouverture de ces services sont difficiles à obtenir. Dans les petites gares routières, les coxers (intermédiaires) comme les chauffeurs peuvent avoir changé depuis quelques années ou n'ont pas forcément de dates en tête. Quelques lignes « anciennes » furent créées avec la première génération de marchés (Mbaye Awa, Widou Téssékéré, Gassane, avant 1980), la plupart avec la seconde génération (de Younouféré à Boulal et de Labgar à Vélingara) et quelques-unes ont moins de 10 ans et furent ouvertes par de nouveaux transporteurs, commerçants ou éleveurs fortunés désireux de diversifier leurs activités (Dia, 2014). Parfois quelques lignes ferment, quand le seul véhicule qui l'assurait tombe en panne. Le suivi dans le temps et dans l'espace de l'ensemble de l'activité de transports n'est pas simple et les Directions régionales des transports elles-mêmes n'en ont pas une connaissance précise. De plus, plusieurs lignes sont marquées par une irrégularité saisonnière : à partir de Ndioum, de Dodel ou de Ranérou par exemple, les lignes desservant des marchés hebdomadaires et localités lointaines (Labgar, Adjibali, Payar, Oudalaye, notamment) soit s'interrompent en saison des pluies, soit voient leurs tarifs augmenter substantiellement.

Les localités que nous avons étudiées ne sont pas les plus enclavées. Widou est desservie chaque mardi par des wopuya en provenance de Dahra et de Richard-Toll et tout au long de la semaine par des véhicules qui relient le village à quelques marchés alentour et, le jour de marché à Widou (le mardi) à d'autres gros villages et bourgs. À Younouféré l'existence d'un marché hebdomadaire de bétail contribue à la desserte du village par plusieurs wopuya qui permettent également aux pasteurs et commerçants de bétail de Younouféré de se déplacer dans les autres marchés hebdomadaires ruraux de bétail qui se trouvent sur un rayon de 45 km. La fréquence de la desserte automobile sur la RN3 toute proche fait qu'ils utilisent plus le convoyage automobile du bétail que celui à pied.

⁵ Le traitement de nos enquêtes nous montre que notre recensement des offres de transport conventionnel devra sans doute être complété ponctuellement. A Louga et à Richard-Toll, nous faisons l'hypothèse qu'une ou deux lignes de transport proposées en dehors des gares routières dispersées que nous avons visité (les « garages wopuyas » étant en général localisés hors des gares routières principales), ont pu nous échapper. Par ailleurs, nous n'avons pas encore pu identifier l'ensemble des offres de transport strictement ruraux (entre marchés hebdomadaires principalement). La carte n°6 en restitue l'essentiel mais peut-être pas la totalité.

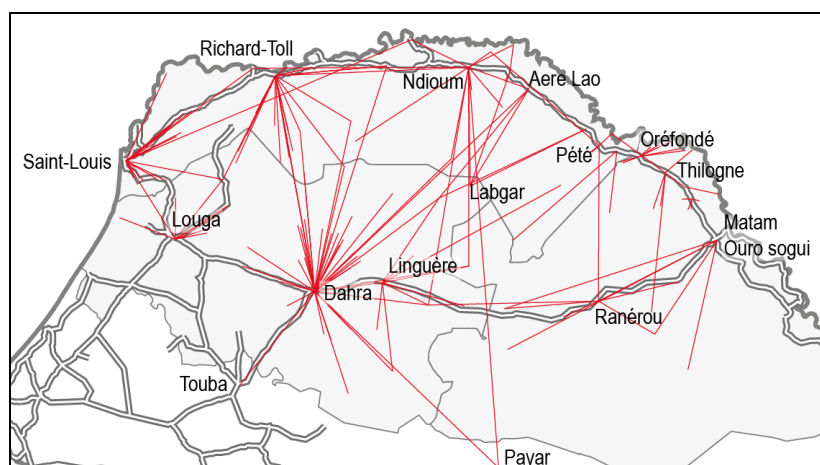
Figure 8 : interrelations spatiales produites par l'offre de transports conventionnels



Cette carte trace les liens entre tous les lieux que tisse l'offre de transport conventionnels (bus, minicars, wopuyas), telle que relevées au cours de nos enquêtes sur les deux routes nationales. On y voit l'importance de la polarisation exercée par Dakar : un grand nombre de localités proposent des services directs vers la capitale. Les villes de cette partie du Sénégal sont également relativement bien reliées entre elles en suivant les deux axes routiers.

Mais l'organisation des relations entre villes et campagnes n'apparaît réellement que lors que l'on ôte de cette carte, les relations de ville à ville pour ne garder que les liens entre villes et campagnes (figure 9).

Figure 9 : interrelations spatiales produites par l'offre de transports conventionnels (hors liaisons inter urbaines)



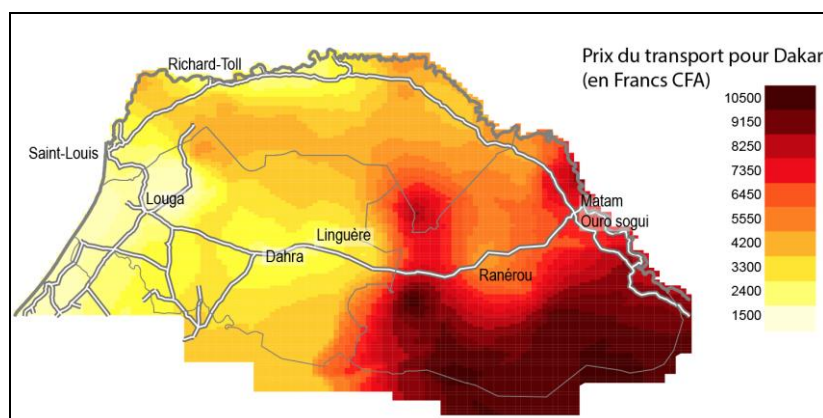
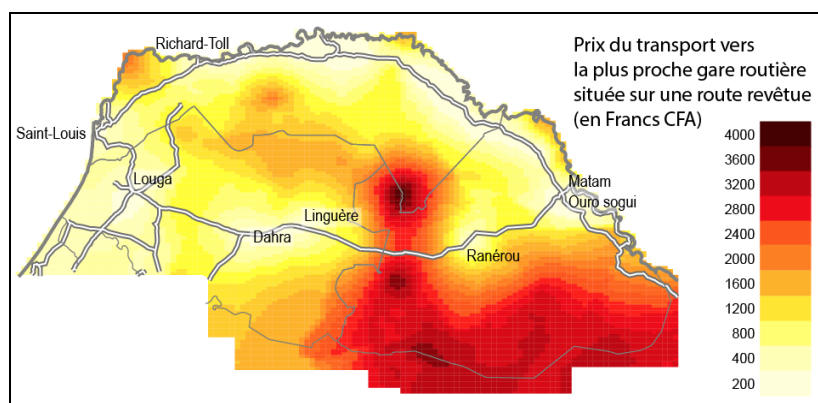
Si l'on écarte les liaisons interurbaines, le réseau de services de transports qui se dessine à l'échelle du Ferlo s'organise autour de quelques formes en étoiles à l'ouest et se présente

de manière moins structurée à l'est. Sa densité se calque en partie sur la densité démographique et la dispersion plus ou moins grande des implantations villageoises. Pas moins de 22 localités du goudron (16 sur la RN2, 3 sur la RN3, plus Saint-Louis et Louga) proposent une ou des lignes de transport desservant l'intérieur du Ferlo, ce qui confirme à la fois les forces centrifuges qui s'exercent sur le Ferlo et la multipolarisation croissante. Les pôles qui s'affirment ne sont nécessairement ceux attendus. Dagana par exemple reste une localité assez fréquentée par les habitants du Ferlo mais les lignes de transport permettant d'y accéder passent par Ndioum ou par Richard-Toll. L'activité de transports à Dagana est très réduite, vraisemblablement « étouffée » entre ses deux localités voisines. Malgré son marché hebdomadaire très fréquenté, Thille Babacar n'a pas non plus de garage permanent. Le jeudi, jour du marché, on y trouvera des véhicules venant de plusieurs villages du Ferlo, de bourgs et de villes de la région (Dahra notamment) voire de plus loin, mais une fois le marché passé, Thille Babacar redevient un bourg quelconque sur la RN2, sans activité de transport ou de commerce réellement polarisante. Ndioum présente un profil différent : son marché, ses boutiques et sa petite gare routière proposant plusieurs dessertes vers des villages et marchés ruraux du Ferlo, lui assurent un rayonnement relativement important. Labgar, chef-lieu de commune abritant un gros marché hebdomadaire s'affirme comme le principal pôle de convergence des flux dans cette partie centrale de l'est du Ferlo, équidistante des deux routes nationales. Enfin, Saint-Louis et Louga, ne proposent que des lignes vers un arrière-pays rural proche. Les deux capitales régionales semblent assez étrangères au Ferlo qui s'y rattache d'ailleurs principalement sinon exclusivement pour des motifs administratifs. La capitale du Ferlo, centre de l'économie de l'élevage, c'est Dahra ; Linguère et Richard-Toll apparaissant, au regard de la carte des transports, comme les deux autres centralités les plus importantes, chacune polarisant une partie différente de la région. Bien qu'ayant des tailles et des profils assez différents, Ouro Sogui – Matam, Ndioum et Ranérou se présentent comme des centres secondaires proposant des solutions alternatives, de proximité, dans l'accès au goudron, aux services et aux commerces.

La carte des transports laisse apparaître de vastes espaces vides, zones peu ou pas desservies. Pour l'essentiel, cela correspond aux réserves, mais il y a aussi de larges interstices entre les lignes de transport où se trouvent quelques villages fortement isolés. Les services de transport rural qui assurent les liens entre les marchés (cf. figure 6) ne compensent qu'en partie cet enclavement, de même que les charrettes, outils indispensables à la vie rurale ... si on en a les moyens. Mais on ne peut pas aller partout en charrette dont les capacités de charge et de distance à parcourir sont limitées. Enfin, la force de l'enclavement se mesure aussi par le coût du transport. Les cartes suivantes montrent, pour la première, le prix du transport vers la plus proche gare routière située sur un axe routier goudronné, et pour la seconde, le prix pour rejoindre Dakar. Ces cartes sont produites par interpolation spatiale (kriégeage⁶) à partir des relevés de prix que nous avons effectués. Les résultats sont donc moins bons dès que l'on s'éloigne des localités enquêtées, notamment au sud de la RN3, principalement en direction de Touba. Néanmoins, elles montrent que le cœur du Ferlo reste une zone fortement pénalisée par l'enclavement et que l'éloignement de l'agglomération Matam-Ouro Sogui de la capitale se ressent fortement sur les prix. Dahra, Louga et Saint-Louis restent les carrefours principaux entre le Ferlo et le reste du Sénégal.

⁶ Le logiciel qui a été utilisé est Philcarto (philcarto.free.fr)

Figures 10a et 10b : l'enclavement mesuré par les prix du transport



2/ Ranérou : entre isolement persistant et désenclavement par la route, un processus d'urbanisation hésitant

En dépit de son érection au rang de chef-lieu de département, Ranérou reste un bourg sans rôle majeur dans le commerce régional. L'ouverture de la route en 2013 a permis de la replacer favorablement sur un axe de circulation émergent (le trafic y a beaucoup progressé), mais finalement, c'est à Linguère, Dahra et Ouro Sogui, centres marchands déjà importants, que la route profite le plus. Car la route ne change rien à la situation de Ranérou, « emprisonnée » entre deux immenses réserves (Ferlo Sud et Nord), avec très peu de villages alentour et peu de pistes rurales, une agriculture peu développée et contrainte par les espaces mis en défend. Mais cette situation de la localité située dans un écosystème fragile longtemps préservé par les réserves naturelles qui la ceinturent donne à la dynamique spatiale une dimension de gouvernance environnementale

Le marché de Ranérou, un marché à bétail et un marché de distribution de bien de consommation, ne polarise que les rares villages alentour dans un rayon n'excédant guère la quinzaine de km. Nos différents interlocuteurs signalent bien l'ouverture récente de quelques boutiques mais l'on n'y trouve toujours pas de grossiste. Les plus gros commerçants s'approvisionnent le plus souvent à Touba, et de plus en plus à Ouro Sogui, plus proche, et proposant suffisamment de produits différents pour satisfaire la demande de Ranérou. L'attribut de centre administratif aussi un enjeu de leadership animant le jeu des acteurs traditionnels et modernes de l'élevage.

La croissance démographique n'est pas non plus celle d'une localité en plein boom. De 1700 habitants en 2000, on serait passé à 3000 seulement en 2016. L'on observe bien quelques constructions nouvelles participant à l'extension spatiale de ce bourg, fruits d'investissements d'émigrés ou d'éleveurs fortunés, mais pour la plupart en travaux et pas encore occupées. La compétition foncière entre autochtones et nouveaux arrivants pose la

question de la cohabitation entre droit coutumier et moderne d'accès à la terre. Elle fait également prendre conscience aux décideurs de la nécessité de disposer d'instruments de gestion de l'espace.

Photo 1 : extension de la ville de Ranérou.



C'est surtout sur le plan des équipements que l'on observe les effets de la décentralisation : une préfecture, un hôpital, un centre de formation, un lycée, etc. Mais ces équipements suffisent-ils à créer une ville ? sont-ils seulement très fréquentés ? Dans les services de la mairie de Ranérou, on nous signale que les progrès de la scolarisation poussent de plus de familles voire des petits villages ou hameaux entiers à se rapprocher de Ranérou et que, par exemple, 3 petits villages se sont déplacés sur la route depuis qu'elle est goudronnée afin de se rapprocher de l'école. Cette tendance a déjà été observée dans d'autres cas au Sénégal et ailleurs en Afrique, mais il faut plusieurs années pour bien mesurer la portée de ce processus

Pour l'heure Ranérou est surtout un lieu de passage et de ravitaillement pour les véhicules de transport de marchandise et de voyageurs sur la RN3. L'ouverture de la nouvelle route goudronnée donne naissance à de nouvelles opportunités et activités de services aux professionnels et usagers des transports. Une aire de parking est aménagée à l'entrée de la ville, sa station-service devrait bientôt être concurrencée par au moins une autre (2 projets étaient en gestation en 2015). L'avenir de Ranérou est-il celui d'être un bourg – étape, une escale du goudron comme le sont de nombreuses localités situées sur la RN1 ?

Photo 2 : station-service de Ranérou sur la nouvelle RN3.



Photo 3 : un wopuya pris d'assaut à Ranérou illustre la pression sur les transports entre villes et campagnes



3/ Yonouféré : « après Ranérou, c'est ici la grande ville⁷ »

Aussi déroutante qu'elle puisse être, cette affirmation de l'un des participants au focus group n'est pas sans fondement, dès lors que l'on se replace à l'échelle du village et de son environnement.

Avec 1700 habitants, Yonouféré est l'un des gros villages de cette partie du Ferlo qui a reçu très tôt des équipements majeurs lui donnant une vraie centralité : le forage et le poste vétérinaire qui datent des années 1950. Yonouféré a été aussi un des lieux centraux du Projet d'appui à l'élevage (Papel) qui avait d'ailleurs installé une UP et construit un nouveau forage. Le choix du Papel s'expliquait par le fait que Yonouféré polarise non seulement les pasteurs se trouvant sur un rayon de 15 km, mais aussi parce que c'est un lieu de passage pour les transhumants du nord allant vers le bassin arachidier ou le Sénégal oriental. Ce nouveau forage a aussi favorisé le développement du maraichage accompagné par un projet porté par l'Église luthérienne (celle-ci finance et soutient le groupement de promotion féminine). Les membres de cette association sont originaires des villages proches de Yonouféré et vendent leurs récoltes lors du marché hebdomadaire de bétail mis en place dans les années 1980 par les pasteurs. De plus, Yonouféré s'est vu doté, au cours des dernières années, d'autres attributs qui renforcent sa centralité dans le Ferlo : une école primaire (1999), une nouvelle case santé (2007), des antennes permettant d'avoir accès aux réseaux Orange et Expresso (2009) et un collège d'enseignement moyen (2010).

Outre ces équipements, le marché à bétail où l'on vend aussi la production agricole (tous les habitants du village sont à la fois éleveurs et agriculteurs), la vingtaine de petites boutiques (dont 5 un peu plus grandes que les autres) et les quelques ateliers (tailleurs, mécanique pour charrettes), contribuent aussi à faire de Yonouféré le centre d'un petit espace rural délimité au nord par Louguéré Thiolly, au sud par Vélingara, à l'est par Ranérou et à l'ouest par Barkédji.

Néanmoins, le chef-lieu de commune étant à Oudalaye, les services de transfert d'argent à Ranérou ou Linguère, de même que les hôpitaux et les grands marchés, les habitants de Yonouféré sont contraints à de fréquentes déplacements, facilités depuis la construction de la route goudronnée.

Une discussion engagée sur la définition de ce qu'est une ville (par opposition à un village quelle que soit la langue dans laquelle on s'exprime), selon les habitants de Yonouféré et leur perception fut assez éclairante. Dans le Ferlo, le « centre », c'est d'abord le forage.

⁷ Phrase prononcée en français par l'un des participants du focus group

C'est le lieu de convergence des éleveurs. C'est aussi les villages où furent creusés les premiers forages qui ont reçu la majorité des autres équipements : le marché s'il n'y en avait pas, le centre de santé, l'école, etc. La « ville », aujourd'hui c'est là où il y a le garage (la gare routière), la station-service, les plus gros commerces. Mais la « vraie » ville, c'est Linguère qui possède tout cela et qui est surtout le centre historique, là où vivait le Roi. Finalement, la ville se définit ici comme ailleurs par le pouvoir, l'économie et les équipements. Et à l'échelle de cette partie du Ferlo, c'est Linguère. Les autres villes sont dans le Sénégal, c'est-à-dire à une autre échelle qui dépasse les limites perçues d'un territoire défini comme le Ferlo pour les habitants de Yonouféré, « leur » Ferlo au moins, celui qui forme un territoire familier celui où se définissent les liens de proximité.

4/ Widou dans l'entre-deux

Pour Widou, la ville c'est plutôt Dahra : c'est le plus grand marché à bétail, c'est là où les commerçants se ravitaillent le plus souvent, c'est là où l'on trouve tous les services (administratifs, santé, financement, transports, etc.). Mais Dahra n'est pas la seule ville que l'on fréquente. La préfecture est à Linguère, les élèves vont le plus souvent à Mboula mais quelques-uns sont envoyés à Richard-Toll ou Dagana. Ces deux villes sont aussi fréquentées parce qu'on y trouve des produits venant de Mauritanie. Enfin, Dakar et Touba sont des horizons pas si lointains. Les commerçants peuvent aller s'y approvisionner occasionnellement ; surtout, quelques grands éleveurs s'y rendent pour vendre du bétail (notamment à l'occasion des fêtes pendant lesquelles la consommation de viande augmente) ou pour mener d'autres affaires (investissements, achats de véhicules, etc.).

A maints égards, Widou semble être dans un entre-deux. Entre des influences lointaines (Dakar, Touba) et des influences locales, lesquelles s'expriment aussi bien au nord (Dagana, Richard Toll) qu'au sud (Dahra), Widou étant au croisement de 2 régions et de 3 départements. Enfin, Widou est aussi partagé entre d'un côté une position périphérique au sein d'une commune dont le chef-lieu est Tèssékéré, et à l'écart de la piste principale (Widou n'est desservie que par une piste pare-feu), et d'un autre côté, une position centrale pour plusieurs villages des environs. Widou dispose d'un poste de santé, d'une école primaire, de plusieurs boutiques, de la présence de forgerons de mécaniciens pour la réparation des charrettes, d'une antenne permettant la réception du réseau de téléphonie, d'un parc à vaccination et d'un dépôt de médicaments vétérinaires de de l'Association pour le développement intégré et durable en Zone sylvopastorale (ADID), et surtout d'un forage fonctionnel et d'un marché. De plus, le village est traversé par plusieurs lignes de transports qui le relient à différents marchés environnants (Amali, Tatki, Nissanté, etc.) ou plus lointains (Thille Babacar) ainsi qu'à plusieurs villes dont Dahra, 6 jours par semaine.

Widou est aussi l'un de ces villages qui accueilli, dès les années 1950 un des premiers forages, puis plus tard plusieurs projets en lien avec l'élevage notamment. Dans les années 1970, des opérations de reboisement y sont menées par la coopération bilatérale allemande dans une période marquée par les sécheresses de 1973-1974. Face aux résultats mitigés des opérations de reboisement, le volet pastoral fut pris en compte avec la mise en place d'un modèle de gestion des terroirs (1981-1992) censé lutter contre le processus de désertification autour des forages. Widou est le site pilote, car il a un forage qui dessert une aire de pâturage estimée à 50.000 ha. Puis, entre 1995 et 2007 le Projet d'Autopromotion Pastorale dans le Ferlo (PAPF) financé par la coopération bilatérale allemande met l'accent sur la gestion et l'hydraulique pastorale, la réhabilitation des pare-feu, l'alphabétisation, l'appui aux groupements de promotion féminine. A l'issue de ce projet, Widou est l'une des rares localités à disposer d'un comité de suivi écologique, et le village se trouve aujourd'hui au centre du projet de grande muraille verte qui y développe notamment le maraichage, avec des jardins féminins (Billen, 2014).

Relativement enclavé et en position périphérique, Widou paraît malgré tout assez bien intégré à l'économie locale : le village compte dans la filière de l'élevage, bien placé dans les réseaux de marchés, il est bien situé sur plusieurs routes de transport rural et rural-urbain. Un sentiment d'éloignement persiste, selon les témoignages recueillis : on évoque Widou comme faisant partie d'un « Sénégal éloigné⁸ ». Ceci révèle peut-être plus une aspiration et une sorte de frustration. L'aspiration à une plus forte connexion avec le reste du Sénégal, et la frustration d'être dépendant de transports peu fréquents peu rapides. En comparaison de Yonouféré, la ruralité semble être perçue de manière plus lourde à Widou, et les liens à l'extérieur comme plus impératifs.

5/ Des habitudes de mobilités contrastées

Il faut en premier lieu distinguer les mobilités liées à l'élevage et ses contraintes et les autres mobilités « ordinaires ».

La recherche de l'eau ou des pâturages reste un important facteur de mobilité. Le maillage du Ferlo par les forages a permis d'atténuer les problèmes liés à la disponibilité de l'eau, mais n'a pas réglé ceux liés à la disponibilité de l'herbe. La dégradation et l'augmentation de la pression sur les pâturages herbacés de la partie nord du Ferlo a poussé de nombreuses familles de pasteurs à migrer vers les zones où l'agriculture y est plus développée, en lisière du bassin arachidier et dans des localités du sud Ferlo telles que Yonouféré. Ce village, comme d'autres du sud-est du Ferlo, ayant moins souffert des grandes sécheresses, il a accueilli plusieurs agro-pasteurs venant du nord à partir des années 1970 et 1980⁹. Les faibles densités de population et la proximité des vastes réserves et forêts classées sont aussi des facteurs favorables à l'accueil, au moins saisonniers, des troupeaux. Car la mobilité résidentielle liée à la pratique de l'élevage est surtout saisonnière. A Widou, la population doublerait avec le retour des transhumants pendant la saison des pluies (selon les témoignages recueillis), ceux-ci s'installant dans les hameaux et campements situés dans un rayon d'une quinzaine de km autour du village centre. Éloignés des équipements (école, santé, forages, etc.), les résidents des campements et hameaux sont contraints à de fréquents déplacements.

Notre enquête a révélé l'importance des autres facteurs de mobilité résidentielle, qui apparaissent relativement importantes : 9 personnes sur 18 à Widou et 7 personnes sur 13 à Yonouféré. Les principaux motifs évoqués sont : famille / mariage (5/16) et aussi l'aventure ou la recherche d'une vie meilleure (6/16). Ensuite la recherche de pâturages ou les sécheresses ont conduit 4 personnes à changer de lieu de vie.

Les mobilités résidentielles ne s'accompagnent que rarement d'une rupture des liens avec le lieu d'origine. Elles sont donc un des ressorts importants des mobilités « ordinaires » en liens avec la vie sociale et familiale. Par ailleurs, on retrouve dans notre enquête, la figure sociale de l'« aventurier » bien connue des études migratoires (Bredeloup, 2008), qui est ici baana-baana (commerçant ambulant), musicien ou artisan, et pour qui changer de lieu de vie régulièrement répond à un désir d'ailleurs et à la volonté constante de trouver de nouvelles opportunités pour améliorer son existence. Parmi eux, des commerçants, des fournisseurs de services et artisans (tailleurs, menuisiers métalliques, bijoutiers, forgerons) sont originaires des régions de Saint-Louis, de Matam ou de Diourbel (plus précisément de Touba) ou de la Mauritanie. La présence d'un membre de la famille dans ces localités du

⁸ Ce type de formule revient fréquemment au Sénégal. Ainsi le Sénégal oriental (régions actuelles de Tambacounda et de Kédougou) a longtemps été rebaptisé (dans la presse et par les habitants eux-mêmes, de « Sénégal oublié ».

⁹ La prédiction de L. M. Feunteun (1955) s'est réalisée : le Ferlo est passé de la situation « de l'herbe, pas d'eau » avant la période des forages à celle inverse « de l'eau, pas d'herbe » durant les sécheresses de 1968-1973 et de 1983-1984 et fréquemment depuis cette période.

Ferlo, les opportunités d'affaires avérées ou supposées, et le goût de « l'aventure » les ont poussés à s'installer à Widou ou à Younouféré.

Notre petit échantillon nous a en revanche peu permis de retrouver deux autres figures connues présentant des profils mobiles : l'élève et le fonctionnaire. Les mobilités des élèves furent évoquées lors des focus groups. Par exemple à Widou où il n'y a pas de collège. Le plus proche se trouve dans la commune de Mbeuleukhe située à 40 km. Les collégiens originaires de Widou effectuent leurs études dans les localités où résident les autres membres de la famille. La grande majorité les fait dans les localités plus proches de Widou comme Mboula, Mbeuleukhe, Dahra, Richard Toll, Dagana. Une minorité étudie à Linguère, à Podor, à Thille Boubacar ou encore Dakar. À Younouféré, les élèves poursuivent leurs études à Linguère ou à Ranérou, car il n'y a pas de lycée dans leur village d'origine.

Outre la mobilité résidentielle, nos entretiens ont porté sur les multiples déplacements, de courte durée, qui ne se calquent pas strictement sur celles liées à l'élevage (transhumance, commerce de bétail, etc.). Des mobilités « ordinaires » liées à la vie sociale et familiale, au petit commerce, à la santé, etc. qui, finalement dominant même si elles restent dans l'absolu peu fréquentes. Ces mobilités créent des liens d'interdépendance multiples et multiformes entre le Ferlo, profondément rural, et les villes qui le bordent (cf. Ninot, 2008 p41).

Les fréquences de déplacement révèlent que seulement 8 personnes sur 31 interrogées se déplacent au moins une fois par semaine, essentiellement pour des motifs professionnels (commerce notamment). Sur les 47 réponses obtenues aux questions relatives aux habitudes de déplacement (plusieurs réponses par personne possibles), 6 concernent des déplacements se répétant une à trois fois par an et 13 plus rarement encore. La vie de relation sociale et familiale (12), la santé (9) et le commerce (9) sont les motifs les plus fréquents. Dans cette rubrique « commerce » (ou « affaires »), on va aussi fréquemment trouver le retrait des mandats. Les transferts d'argent provenant des membres des familles travaillant à Dakar, en Mauritanie ou ailleurs (y compris en Europe) sont retirés dans les villes. Pour les habitants de Younouféré, c'est par exemple à Ranérou ou à Linguère que l'on se rend pour accéder à ce service comme à de nombreux autres : structure de micro finance, système de transfert d'argent, centre de santé, lycée, état civil, etc. Enfin, cette enquête montre que les déplacements pour des motifs religieux peuvent également être fréquents.

Parmi les destinations évoquées aux différents déplacements (plusieurs possibles dans le cas de déplacements réguliers, pour l'approvisionnement par exemple), les destinations rurales et urbaines sont à égalité (10 et 9) pour les déplacements à motif social ou familial et les destinations urbaines dominant logiquement pour les déplacements liés à la santé ou au commerce dans un rapport de 1 à 5 ou 6. Parmi les villes mentionnées (47), Dahra (16 fois) confirme sa position de centre du Ferlo. Suivent ensuite, Dakar (8), Matam et Ouro Sogui (6), Linguère (4), Toubia (3), Kaolack, Dagana et Louga (2) Ranérou n'étant évoqué qu'une seule fois, comme Richard-Toll, Thiès et Tambacounda.

Les exemples des derniers déplacements en date permettent d'affiner ou de confirmer ces tendances avec 22 déplacements en ville sur 30 mentionnés dont 6 à Dahra et 4 à Dakar.

Les raisons familiales (visites, obsèques, etc.) ont motivé 10 déplacements ; le commerce, 8 ; la santé, 3. Parmi les autres motifs, la transhumance fut évoquée 2 fois et les motifs religieux (pèlerinage, visite à un marabout, etc.) le furent 5 fois. Ces déplacements furent généralement de courte durée (deux semaines ou moins pour 18 cas sur 26 renseignés), et ont été réalisés en transport en commun pour 20 cas sur 28 renseignés (les autres moyens utilisés étant la marche, la charrette, voire l'auto-stop).

Enfin, notre enquête confirme l'importance de la circulation d'information : 27 des personnes interrogées utilisent le téléphone mobile et affirment échanger par son usage (et 22 par la radio), des informations diverses sur la vie locale, les événements, des informations en lien avec l'élevage, etc. L'information sur les prix (des biens de

consommation, des productions, du bétail) fait l'objet d'échanges pour 18 personnes interrogées. L'élargissement de la couverture du réseau cellulaire entre 2009 et 2015 dans le Ferlo a facilité l'usage du téléphone portable dont les impacts sur la mobilité sont ambivalents. L'intensification des communications se prolonge mécaniquement par des mobilités plus importantes aussi. En même temps, à l'inverse, certains commerçants de denrées alimentaires affirment n'être plus obligés de se déplacer pour acheter des marchandises. Il leur suffit de passer des commandes et d'être ravitaillé par les camions de marchandises traversant leurs villages. Pour tous, le téléphone est devenu indispensable : « une journée sans réseau et ce sont toutes les activités qui sont ralenties » selon le chef du village de Widou.

Photo 4 : la préfecture, l'antenne relai du réseau de téléphonie, la route et le réseau électrique symbolisent l'évolution de Ranérou.



5. Discussion

Si ce rapport reste essentiellement descriptif c'est que l'information sur les relations villes-campagnes, les mobilités et les transports est rare pour le cas du Ferlo, et pour certains aspects, inexistante. Le premier objectif de cette action de recherche était donc de compléter une connaissance en construction et d'explorer des pistes de recherches à venir. Cette section de « discussion » est néanmoins l'occasion de revenir sur les termes de l'hypothèse initiale et d'avancer sur une interprétation des relations villes-campagnes et de leurs implications.

1/ Une organisation spatiale qui se complexifie ?

Le Ferlo n'est pas un espace homogène, même si les traits communs que sont l'élevage extensif et les faibles densités démographiques tendent à occulter de fortes différenciations internes. On oppose parfois Ferlo des mares et Ferlo des forages, Ferlo du nord et du sud, Ferlo des steppes herbeuses à celui des forêts et réserves, etc. À ces subdivisions, l'observation de l'organisation fonctionnelle de ce territoire nous conduit à en ajouter d'autres, entre la partie du Ferlo plutôt « ouverte » à l'ouest et celle plus « fermée » et enclavée à l'est, ou encore selon la ville à laquelle telle ou telle partie se rattache de manière privilégiée, Dahra, Linguère, Richard-Toll. Mais ces villes ne sont pas les seuls centres structurant le Ferlo sur ses bords. Les marchés ruraux et les forages jouent également un rôle majeur, les « garages » en tête des lignes de transports, les centres administratifs également. Ainsi, selon les motifs de déplacement (administration, commerce, école, santé, vie sociale, etc.), les moyens mobilisés, les distances et les durées des déplacements, s'inventent différentes stratégies individuelles et collectives qui composent les relations villes-campagnes et, au-delà, toute l'organisation spatiale de cette vaste partie du territoire sénégalais, plus complexe, plus hiérarchisée et structurée qu'il n'y paraît. A cette organisation, s'ajoute, sans se combiner strictement, celle liée au commerce de bétail (cf figure 6). Dahra en est le centre incontestable, drainant les animaux des trois régions et même au-delà, en s'appuyant notamment (mais pas exclusivement) sur le réseau de marchés hebdomadaires. Ces deux dispositifs fonctionnels (le commerce de bétail et les services de transport) ont justement en commun Dahra et les marchés. L'un (le commerce de bétail) contribue à consolider le Ferlo comme territoire cohérent et centré sur « sa » ville (Dahra), l'autre (les transports) révèle sa division et la force d'attractions des centralités latérales et extérieures.

Ces polarisations multiples et variables selon les échelles et les motifs de déplacement, révèlent deux choses. D'une part, la relativement faible mobilité des habitants du Ferlo pour qui le choix de la proximité reste toujours préférable : plus familiers et surtout plus accessibles dans un contexte où l'offre de transport est encore assez faible, les petits centres locaux sont les destinations privilégiées. D'autre part, une assez forte dispersion des attributs de la centralité, à l'exception du cas de Dahra. Le forage et le marché, attributs d'une centralité rurale, mais surtout les commerces boutiquiers, l'école, le centre de santé, le « garage », le centre administratif, et aussi le service de transfert d'argent, l'organisme de crédit ou l'agence bancaire sont les principaux attracteurs. En dehors des villes, quelques localités s'affirment comme des centralités secondaires émergentes : au Nord, sur la RN2 (Dagana, Ndioum par exemple), au centre-sud (Yang Yang et Mbeuleukhé par exemple) et à l'ouest avec Keur Momar Sarr. Elles ont en commun, outre d'être des centres administratifs et des lieux d'accès à plusieurs lignes de transport, d'être assez peuplées (à l'échelle du Ferlo au moins) et d'être au centre de petits espaces ruraux où le développement de l'agriculture va de pair avec une densification démographique.

L'attractivité du « goudron » et la concentration des localités polarisant des arrière-pays ruraux est un phénomène connu et observé ailleurs au Sénégal. Les perspectives de développement urbain de Ranérou et d'émergence d'autres localités secondaires sur ou proche de la nouvelle RN3 (Yonouféré ou Barkédji par exemple) sont réelles mais elles ne se réaliseront qu'avec le temps. La RN3 est aujourd'hui un axe très secondaire. A l'échelle nationale, il ne présente une alternative à la RN2 et à la RN2 que pour les liaisons entre Matam – Ouro-Sogui et les centres urbains du centre ouest (dans un triangle Dakar-Touba-Kaolack). A l'échelle locale, on peut penser que la nouvelle route va capter une partie des déplacements des villageois du Ferlo est jusqu'alors surtout dirigés vers la RN2.

Le rôle de l'agriculture est davantage susceptible de faire débat. Elle est incontestablement plus « structurante » que l'élevage pastoral : elle fixe les hommes sur les terroirs et nécessite une main d'œuvre plus nombreuse, donc des densités plus élevées. Mais elle n'est pas possible partout dans le Ferlo et atteint sans doute déjà des espaces où les sols et les précipitations lui imposent des limites. Ceci dit, le développement de l'agriculture offre des perspectives intéressantes liées à une plus grande complémentarité avec l'élevage, susceptible de faire évoluer celui-ci et de favoriser une densification favorable à l'émergence de bourgs semi-urbains. Par exemple, sur les bords sud du Ferlo, dans le bassin arachidier, en pays Sérère, les densités humaines et animales sont plus élevées que dans le Ferlo (et même si la cohabitation n'y est pas toujours pacifique, les complémentarités entre agriculture et élevage y sont reconnues), le semi de bourgs et de petites villes également. La frange sud du Ferlo, exposée au front d'extension de l'agriculture verra peut-être, à terme, sa vocation agro-pastorale se renforcer et son réseau de bourgs se développer, mais ce ne sera sans doute jamais le cas du cœur du Ferlo dont la vocation pastorale Ferlo semble irréductible. Cela ne signifie pour autant pas qu'il est condamné à rester en marge du Sénégal, peu intégré, peu connecté et à la fois protégé et relégué par des distances difficiles à franchir. D'une part, l'évolution des modes de vie rapproche les habitants du cœur du Ferlo des bourgs et petits centres urbains qui jouent ici comme ailleurs, à la fois le rôle de passerelles et de tampons entre la campagne et la grande ville, mais aussi entre le local et le global (Ninot et al., 2002 ; Ninot, 2003). D'autre part, avec la décentralisation, la densification du réseau de pistes et le bitumage de la RN3, et le développement progressif des services de transports, ne voit-on pas se consolider une armature entourant le cœur du Ferlo et permettant son désenclavement ? Une sorte d'exosquelette permettant à la fois la protection de ce qu'il entoure et les échanges avec l'extérieur.

2/ Aménagement du territoire et développement inclusif

L'hypothèse d'un processus de développement spatialement inclusif, se nourrissant d'un raccourcissement de la distance entre villes et campagnes et d'une plus grande complémentarité entre les deux peut-elle se vérifier dans le Ferlo ? Les relations villes – campagnes y sont-elles porteuses de dynamiques de développement ? sur le plan économique, l'insertion de l'élevage pastoral dans l'économie nationale a fait débat (cf. section 1 de ce rapport), mais si la productivité de la filière peut toujours être discutée, il reste qu'elle produit de la richesse (Dia, 2014) et qu'elle répond à la demande de consommation de viande (Cesaro et al., 2010 ; Ninot, 2010 ; Magrin et al., 2011)¹⁰. En dehors de la filière élevage, la ville offre d'autres opportunités économiques (investissement immobilier, commerce, services, emplois saisonniers) qui ne semblent encore que peu saisies par les ruraux. De son côté, le développement urbain semble lui

¹⁰ Les élevages nationaux apporteraient les 2/3 de la viande bovine consommée au Sénégal. Ce n'est pas le cas pour le lait : en dépit d'un développement de plusieurs petites structures, le lait en poudre importé constitue l'essentiel du lait consommé au Sénégal.

aussi encore peu stimulant pour les économies rurales : la consommation de viande y est modeste¹¹, la demande en légumes et condiments est principalement satisfaite par les produits cultivés dans les Niayes, le maraichage local étant encore embryonnaire. Sur le plan de développement humain, l'amélioration de la couverture spatiale des services de bases d'un côté, et de l'autre, le renforcement de l'accessibilité aux centres urbains, contribuent sans conteste à l'amélioration des conditions de vie.

L'observation des habitudes de déplacement des habitants du Ferlo confirme ce constat : on se déplace davantage pour des raisons sociales ou familiale et pour accéder à des services sociaux (santé notamment), administratifs ou marchands (wari, boutiques, etc.), que pour y développer des activités rémunératrices. La ville n'apparaît pas toujours, pour les ruraux, comme un lieu d'opportunités, ni forcément un cadre de vie enviable ou désirable même si sa proximité peut être recherchée. Les aspirations portent plutôt sur le besoin d'équipement en milieu rural et les besoins en termes d'accessibilité, souvent exprimés par la déploration du manque d'infrastructures de transports ou de la médiocre praticabilité des pistes existantes. Si les communes sont globalement bien reliées aux principaux centres administratifs et au réseau routier revêtu, les autres villages ne sont en effet, pour la plupart, accessibles que par de mauvaises pistes peu entretenues. Mais dans cette région peu accidentée et majoritairement sableuse, les conditions physiques de circulations ne sont pas extrêmement dures (comparativement au Sénégal oriental par exemple), et c'est plus le manque de services de transport que le manque de pistes qui crée l'enclavement. Or, les politiques publiques en matière de transport sont essentiellement orientées vers l'infrastructure et très peu vers les modalités de la fourniture de services en dehors du transport intra urbain.

L'État intervient peu dans la régulation du secteur (Lombard, 2015) et ne fixe aucune obligation ni réelle contrainte aux professionnels en matière de desserte. Les règles du marché les plus simples s'appliquent : les lignes de transport les plus intéressantes (en termes de rentabilité, de rapidité de rotation, etc.) sont préférées aux autres ; les dessertes rurales, peu rentables, plus risquées sont délaissées. Le transport rural est en effet un marché de relégation pour des véhicules ne pouvant plus assurer un service interurbain. A l'exception des nouveaux investisseurs locaux issus du milieu rural, les entrepreneurs qui s'y sont spécialisés sont souvent à la limite de l'informalité, et les services fournis généralement de très faible qualité en termes de régularité, de sécurité, de prix. En l'absence de politique volontariste interventionniste ou alternative (soutien aux moyens intermédiaires de transport, ou aux services ambulants par exemple), l'organisation de services de transport rural sont laissés à la seule initiative des transporteurs. Le rôle de l'État aménageur est conçu comme se limitant strictement au champ de la fourniture des services sociaux de base et ne se concrétise que par une politique d'équipement. PNDL et PUDC par exemple sont principalement de vastes entreprises de construction d'infrastructures de base¹² : hydraulique, électricité, pistes etc.

Dans ce contexte, le Ferlo comme les autres parties du territoire de faible densité démographique posent un problème de méthode à l'État aménageur car l'efficacité de la politique d'équipement rural suppose que les équipements soient installés dans les espaces ruraux les plus densément peuplés et que les distances permettent à tous d'y accéder. Or, dans le Ferlo, l'habitat est très dispersé, très peu dense et les distances sont importantes. De plus, les mobilités saisonnières rendent fluctuants les bassins de populations desservis par les équipements envisagés. L'unicité des politiques publiques, dessinées à l'échelle nationale et appliquées partout de la même manière, trouve ici ses limites. La décentralisation peut-elle changer la donne, ouvrir la voie à des politiques d'aménagement du territoire plus adaptées aux réalités du terrain ? Ce n'est pas certain,

¹¹ Un exemple peut être donnée par le faible nombre de dibiteries que l'on trouve à Dahra et leur qualité assez médiocre en comparaison des dibiteries dakaraises, ce qui peut apparaître paradoxal.

¹² Le PUDC ne se réduit toutefois pas à la seule composante infrastructure. Trois autres composantes portent sur le renforcement de la productivité rurale, le renforcement des capacités institutionnelles et le développement d'un système d'information.

car le transfert de compétences vers les collectivités locales reste partiel ces dernières n'ont que peu de ressources à mobiliser. Par ailleurs, le Ferlo s'étend sur plusieurs régions et départements dont il sera toujours la périphérie, et se présentera toujours comme un cas aux caractéristiques exceptionnelles à l'intérieur de ses entités administratives de rattachement.

3/ Quel rapport des urbains avec le Ferlo ?

Pour clore cette discussion il est important de revenir sur les limites de ce travail, la principale en tout cas qui tient à notre parti pris, pour cette action de recherche, de prendre les campagnes comme point de départ et de focaliser sur les liens physiques entre villes et campagnes. Cette recherche mériterait d'être complétée par un regard partant de la ville et des relations des urbains avec le Ferlo rural. Ainsi la multirésidentialité n'a pas été précisément appréhendée, les visites des urbains à la campagne, mais également les investissements d'urbains dans les activités rurales restent assez peu documentés. Or c'est là que se trouve l'un des principaux leviers de développement des relations villes-campagnes, même s'il est surtout actif dans les campagnes agricoles : investissements dans des plantations, dans des cultures marchandes, etc. Bien sûr il existe des investissements d'urbains dans l'élevage (au Ferlo comme dans d'autres régions d'élevage) mais sont-ils susceptibles d'introduire des innovations dans la filière ? Par exemple, les investissements réalisés lors des opérations Tabaski et des élevages spécifiques (dont certains périurbains) pour produire des moutons pour la fête (Ninot, 2010 ; Brisebarre et Kuczynski, 2009), montrent l'imbrication des économies rurales et urbaines et le rôle de la demande urbaine dans l'évolution des filières productrices rurales.

Conclusion

En traitant des relations villes-campagnes et en focalisant surtout sur les mobilités « ordinaires » des résidents du Ferlo, nous avons tenté de d'aborder ce territoire autrement que par sa seule vocation pastorale et par les seules mobilités liées à la pratique de l'élevage. L'importance des mobilités « ordinaires » se révèle, dès lors que l'on change de focale et que l'on prête attention à l'évolution des modes de vie et aux nouvelles aspirations comme aux nouvelles contraintes qui les accompagnent.

D'une part, l'accès aux réseaux de transports et aux aménités urbaines deviennent de plus en plus déterminants dans la vie des résidents du Ferlo : l'usage généralisé de la téléphonie mobile, la démocratisation du transfert d'argent, l'évolution des rapports à l'éducation et aux structures de santé, ont introduit de nouvelles priorités dans les modes de vie et ont induit des mobilités plus fréquentes vers les centres urbains. Ce processus étire le territoire du Ferlo vers ses côtés et introduit une forme de découpage. D'autre part, les réformes territoriales et les nouveaux équipements et infrastructures associés renforcent les phénomènes de polarisation locale. Parmi les localités émergentes, certains lieux voient se renforcer une centralité déjà affirmée dans la filière élevage. A l'inverse, Ranérou occupe une position marginale dans le commerce de bétail mais attire peu à peu les investissements depuis son érection au rang de chef-lieu de département et plus encore depuis le revêtement de la RN3. L'affirmation des découpages territoriaux (de l'échelle communale jusqu'à l'échelle régionale) segmente ainsi plus fortement le Ferlo.

Ce rapport permet aussi de dégager quelques pistes de recherche pour prolonger la réflexion initiée. L'une de ces pistes est celle de la mesure de la fréquentation de différents types de services contribuant au rayonnement des bourgs urbains et semi-urbains (boutiques, transfert d'argent, mais aussi structures de santé, services administratifs, etc.).

Cette mesure permettrait d'une part de mieux cerner les bassins de populations et portion de territoires polarisés par les centres et d'autre part de hiérarchiser, parmi les différents services, les plus favorables à la polarisation. Sur ce sujet, les études d'accessibilité aux services se basent généralement sur des modèles mais peu ou pas sur des données empiriques à collecter ou à produire. L'émergence de bourgs urbains et semi-urbains, au cœur du Ferlo et sur ses rebords est aussi l'un des processus à suivre. Quels en sont les ressorts ? quels sont les contextes les plus favorables (rôle de la décentralisation, des transports, etc.) et quelle est la part des investissements des ruraux, agriculteurs, éleveurs et agro-pasteurs dans le développement de ces localités ?

Production associée au projet

Un seul article à paraître :

Néné Dia, 2017 (à paraître). « Contribution du commerce de bétail à l'intensification des relations villes – campagnes dans la zone sylvopastorale du Sénégal ». Actes du colloque villes – campagnes, regards croisés Nord-Sud. Paris, juin 2015.

D'autres projets d'articles (2) à venir mais pas encore soumis à des revues.

Une communication dans un colloque :

Néné Dia, 2016. « Influence d'une activité sur l'organisation économique d'une marge : le commerce du bétail dans la Zone sylvopastorale du Sénégal ».