

Les mobilités au cœur du Ferlo : enclavement, mobilités, dynamiques de développement local.

Olivier Ninot (géographe, Cnrs, Umr Prodig)

Néné Dia Ndiaye (géographe, consultante)

Amadou Diallo (doctorant en sociologie, Ucad, Umi 3189 ESS)

Introduction :

Recouvrant l'essentiel de la frange sahélienne du Sénégal, la zone sylvo-pastorale couvre une large étendue (60 000 km²) dont la vocation définie dans les années 1950 a été maintenue puis renforcée par l'Etat sénégalais jusqu'à aujourd'hui. Communément appelée Ferlo¹, ce territoire aux contours flous, situé aux marges de trois régions (Louga, Saint-Louis, Matam), se présente comme un espace à part dans le territoire sénégalais, soumis à de fortes incertitudes climatiques (Geres, 2013) et en apparence faiblement structuré. Les densités de population y sont basses (15 hab./km² en moyenne), l'élevage pastoral qui y est l'activité dominante marque peu le territoire et les paysages alors que l'agriculture, essentiellement présente au sud, est dispersée et rare ailleurs, et qu'à l'est s'étendent de vastes réserves de faune et de flore. Éloignée des grands centres urbains, la zone sylvo-pastorale ne compte que 3 villes de taille modeste (Dahra, 30 000 hab. ; Linguère, 15 000 ; Ranérou, 3 000). Enfin, la faible densité du réseau de pistes qui sillonnent l'intérieur du Ferlo et se rattachent aux 2 axes routiers revêtus qui l'entourent au nord-est (RN2) et au Sud (RN3), entretient la perception d'un fort enclavement interne et externe, obérant les dynamiques de développement local et limitant l'essor des filières productives animale et agricole.

Pourtant, la mobilité du bétail, des marchandises et des personnes constitue le principe fondamental du fonctionnement de ce territoire dont l'organisation est plus structurée, plus hiérarchisée, et plus complexe qu'il n'y paraît. La transhumance, tout d'abord, est le processus irréductible permettant aux éleveurs de faire face à l'incertitude liée à la variabilité climatique et aux changements environnementaux (évolution des pâturages, extension des aires cultivées, fermetures de parcelles, etc.). Ensuite, la formidable mise en réseau d'un grand nombre de marchés ruraux hebdomadaires (Dia, 2014) par des moyens transports artisanaux en plein développement depuis une grosse décennie, organise le regroupement et l'expédition des animaux vers les foyers de consommation urbains, assure la distribution des biens de consommation courante vers les ménages ruraux et permet à la vie de relations de s'épanouir. La multifonctionnalité de ces marchés a contribué au désenclavement des campagnes en multipliant les relations directes entre villages et villes et en créant aussi des circuits marchands strictement ruraux. Liées à l'élevage extensif dominant dans la région, des dynamiques de développement s'observent, timides et sans doute fragiles, qui s'appuient sur les différentes formes de mobilité. Mais elles ne compensent pas totalement un enclavement persistant, un aménagement du territoire ténu, marqué par l'absence de véritable projet de développement pour l'ensemble de la zone sylvo-pastorale.

¹ En réalité il s'agit du Ferlo proprement dit pour la partie est de la zone sylvo-pastorale, et d'une partie du Djolof à l'ouest.

Convaincus de la valeur heuristique de l'étude des mobilités et de ses instruments pour comprendre l'organisation des sociétés africaines dans leurs territoires (Lombard, Ninot, 2010 ; id., 2012), nous proposons, dans ce texte, une lecture du fonctionnement de ce territoire qu'est le Ferlo au travers des mobilités qui l'animent. En premier lieu, il s'agira de montrer que le Ferlo est un territoire structuré, organisé selon des logiques originales, parfois peu visibles, mais qui ont leur efficacité et qui en font un système complexe, multiscalair et aujourd'hui plus ouvert sur l'extérieur qu'autrefois. En second lieu, il s'agira de montrer que la fluidité et l'apparente labilité de cette organisation territoriale basée sur diverses formes de mobilités ne sont pas que des attributs venant d'héritages encombrants, limitant potentiellement le développement, gênant la planification et compliquant l'accès aux services de base. Ces attributs sont aussi et surtout les produits d'adaptations aux incertitudes et aux changements, et l'expression d'une lutte contre l'enclavement dont dépend l'accès aux ressources pastorales, aux biens de consommations, aux services et opportunités offertes en ville et hors du Ferlo.

Pour étayer notre propos, nous emprunterons des arguments, notions et concepts, à plusieurs courants de pensée de la géographie. Aux auteurs ayant analysé les organisations spatiales des sociétés pastorales et nomades sahéliennes et sahariennes (dont Bourgeot, 1986 ; Gallais, 1984 ; Gagnol, 2011), la notion de fluidité des organisations spatiales. À la nouvelle géographie, le recours à la figure du système pour comprendre un fonctionnement territorial où l'interaction entre éléments compte plus que les attributs des éléments eux-mêmes (dont Moine, 2005 ; Pumain, 2004). À D. Retaille (1993 ; 2005 ; Walther, Retaille, 2008), l'invitation à « penser autrement qu'en surface » et à considérer que c'est par le mouvement, les circulations, que les espaces s'organisent en territoires autour de nœuds et de routes, structures susceptibles d'être changeantes, adaptables. L'importance de différentes formes de circulations pour un grand nombre de sociétés et communautés (urbaines comme rurales) dans leurs relations au territoire, dans la formation des identités, dans les stratégies économiques et sociales, ont été documentées abondamment. Des travaux récents ont notamment révélé la variété des formes des relations villes - campagnes et leur place dans les systèmes de revenus des ménages, et dans les projets des individus (Agergaard et al., 2009 ; Esson et al., 2016 ; Ninot et al., 2016).

1) La transhumance au cœur du système spatial

Les mobilités sont d'abord, dans le Ferlo, celles qui sont liées à la forme d'élevage largement dominante sur l'ensemble de ce territoire, extensif et transhumant, la transhumance étant souvent considérée comme un « fait social total » en ce qu'elle subordonne toutes les activités économiques, sociales et culturelles.

La transhumance est une stratégie d'adaptation aux variations saisonnières et aux variations interannuelles des précipitations et de la disponibilité comme de la qualité des pâturages. La recherche d'herbe et d'eau guide ainsi les rythmes des mouvements saisonniers et définit les parcours empruntés. Le forage, lieu de convergence des troupeaux, est le véritable centre organisateur de ce système spatial mobile. Leur multiplication dans la partie nord de la zone sylvo-pastorale, à partir des années 1950, puis progressivement partout ailleurs, a contribué à la dispersion de cet attribut majeur de la centralité, et a ainsi largement contribué à sécuriser les parcours de transhumance, à en favoriser la diversification (notamment des « petites » transhumances sur de courtes distances) et à permettre la croissance de la taille des troupeaux. En complément, la mise en place d'unités pastorales (territoires de gestion des ressources) au cours des deux dernières décennies d'une part, et l'aménagement de plusieurs mares d'autre part, ont dressé un maillage dense sécurisant les parcours et permettant ainsi une exploitation optimale des pâturages dans toute la zone (Fall, 2006). D'autres éléments fixent des contraintes : l'extension des surfaces cultivées au sud, des périmètres irrigués au nord, des espaces de reboisement ou de plantation à l'intérieur, contribuent à modifier les parcours, à infléchir les routes. Ainsi le cloisonnement des espaces cultivés et la multiplication des aménagements hydrauliques ont rendu le Waalo (basse vallée du fleuve Sénégal) quasiment inaccessible aux troupeaux (Sy, 2010).

Les transhumances dessinent des organisations spatiales complexes, font apparaître des hiérarchies entre lieux et axes. Ainsi Leclerc et Sy (2011) montrent qu'au delà de l'apparent « enchevêtrement des parcours suivis en transhumance », une forte concentration s'observe le long d'une « autoroute » passant entre Dahra et Linguère au nord, et entre Koungheul et Tambacounda au sud. Les espaces d'accueil les plus fréquentées par les transhumants forment une sorte d'archipel avec, du nord au sud, les forages de Mbeuleukhé, et de Thieul, le ranch de Doly, les environs de Touba et ceux de Malème Niani. En position de carrefour, l'arrondissement de Barkédji attire près du tiers des transhumants, selon Leclerc et Sy (2011). Proche des marchés de Dahra et de Linguère et du ranch de Doly, sa position relativement méridionale lui assure de bons et riches pâturages, relativement peu entamés par des troupeaux « résidents » peu nombreux. Cette lecture spatiale révèle ainsi une transhumance « plus structurelle et stratégique qu'opportuniste » (Leclerc et Sy, 2011), guidée par les savoir-faire des éleveurs qui choisissent des routes et espaces d'accueil prioritaires, secondaires, alternatifs ou de repli en fonction de l'état des pâturages et des points d'eau. Si la majorité des transhumances se réalisent à l'intérieur des limites du Ferlo, celui-ci n'est pour autant pas un système spatial fermé et autosuffisant. D'une part, il est parcouru par des troupeaux venant d'autres régions du Sénégal (notamment les grands troupeaux du bassin arachidier remontant vers les fanges sud du Ferlo) voire de l'extérieur (Mali, Mauritanie) surtout en période de préparation des fêtes. D'autre part, plusieurs troupeaux de petits ruminants sont fréquemment acheminés loin au sud (Koungheul, Tambacounda, voire en Gambie) où les fanes offrent, après les récoltes, de bons pâturages.

L'analyse des parcours sur le temps long par Leclerc et Sy (2011) et des études plus anciennes (Santoir, 1983) montre la permanence de leurs grandes orientations mais également l'irréductible variation interannuelle qui définit l'essence même de la transhumance des éleveurs du Ferlo, à savoir l'adaptation permanente aux irrégularités pluviométriques et aux changements environnementaux.

Pour cette raison, la sédentarisation des éleveurs du Ferlo ne semble pas être une perspective plausible dans un court ou moyen terme même si les politiques publiques et les programmes de soutien à la filière élevage portés par des ONG tendent explicitement ou implicitement vers cet objectif depuis des décennies. Plusieurs facteurs tendent toutefois vers une réduction du nombre d'éleveurs transhumants et surtout de l'ampleur spatiale et temporelle des transhumances. Pour les grands éleveurs, la transhumance reste un instrument efficace de gestion des grands troupeaux et de réduction des risques : planifiée, préparée, mobilisant d'importants moyens humains, financiers et matériels, elle s'étale sur une longue durée et conduit les animaux sur de longues distances. Pour les éleveurs plus modestes, la transhumance peut, à l'inverse être une stratégie adoptée sous contrainte et dont les modalités varient d'une année à l'autre à l'intérieur d'un spectre plus ou moins large d'options possibles. Pour ceux-ci, les transhumances sont plus réduites dans l'espace comme dans le temps : on ne part que tardivement et pour aller dans des zones d'accueil (forages, pâturages) relativement proches. Les grandes sécheresses des années 1972-73 et 1984-85 ont poussé à cette relative réduction des transhumances, facilitée en outre par la multiplication des forages et des unités pastorales. Cela révèle aussi sans doute une diversification en cours : le développement encore timide de la filière laitière contribue néanmoins à garder davantage les troupeaux à l'intérieur de bassins de collecte spatialement restreints ; la plus grande disponibilité d'aliments à bétail (plus variés, moins onéreux) encourage le développement de filières d'embouche. Par ailleurs, la progression des surfaces cultivées au sud oppose, certes, des obstacles aux parcours mais offre aussi des perspectives de développement d'un élevage local non transhumant bénéficiant des pâturages sur champs et de compléments alimentaires tirés des sous-produits de l'agriculture.

Comme les autres formes de mobilités, la transhumance pose problème à l'État. Comment fournir des services (santé, école, services administratifs, notamment) dans des territoires de très faible densité où les sociétés sont mobiles une partie de l'année ? Les cartes scolaires, les rayons d'action des postes de santé, mais aussi les rattachements administratifs basés sur des assignations résidentielles strictes (la multirésidentialité n'est pas prise en compte) y perdent de leur sens et de leur efficacité. Dans le domaine de la santé de la reproduction par exemple, Samb et Sakho (2012) ont montré que la faiblesse de la fréquentation des services, comparativement à d'autres régions, tient en partie à cette contradiction fondamentale entre un système basé sur la fixité spatiale (celle des établissements où sont proposés les offres de soin) et les modes de vie des éleveurs transhumants. Des services ambulants ou itinérants ont été parfois tentés, mais ils restent difficiles à maintenir car coûteux en temps, en moyens humains et matériels.

La transhumance fixe également à l'économie régionale un rythme saisonnier différent de ce qui est observé ailleurs au Sénégal. La saison des pluies voit les éleveurs accompagnés de leurs troupeaux revenir à l'intérieur du Ferlo pour y séjourner tant que

les pâturages sont verts. Dans les villages et petits bourgs, le commerce de distribution de biens de consommation courante, de tissus, de matériel, etc. profite ainsi de cette présence des éleveurs pour qui la saison est celle des dépenses les plus importantes. Ainsi, alors que dans le reste du Sénégal rural la saison des pluies (en gros de juin à septembre) est celle des travaux champêtres et de la « soudure » (période pendant laquelle les stocks alimentaires de l'année passée s'épuisent) marquée par un fort repli de la consommation, elle est, dans le Ferlo, une saison favorable au commerce.

2) Le commerce de bétail et ses lieux centraux, les marchés.

La mobilité du bétail est aussi liée à sa commercialisation, structurée par un réseau de marchés hebdomadaires concentré dans le Djolof, au cœur de la zone sylvo-pastorale et sur lequel s'organise la convergence des animaux vers le principal marché de la région, celui de Dahra, puis vers les centres de consommation urbains de l'ouest du Sénégal.

La constitution de ce réseau de marchés dans la zone a suivi plusieurs étapes. Les années 1950 voient d'abord se former de gros villages par le regroupement d'éleveurs et de bétail sur les sites des premiers forages qui allaient abriter les premiers marchés ruraux hebdomadaires, *loumos* en al pulaar. Les sécheresses des années 1972-1973 ont ensuite constitué un tournant majeur : la menace de voir les troupeaux entièrement décimés, a provoqué un déstockage du bétail de grande ampleur de la part des éleveurs, qui a accéléré l'activation et la formalisation d'une filière marchande. Entre 1960 et 1979 se créent ainsi les marchés de Dahra, Widou, Baye Awa et Gassane. Avec ces marchés, la commercialisation des animaux sur pieds se systématisait et se sécurisait. Les mêmes facteurs jouent encore dans les années 1980. Les sécheresses de 1983-84 qui affectent fortement les troupeaux des grands et surtout des petits ruminants poussent à la création de marchés spécialisés dans la seule vente de bétail, *duggere*, pour favoriser le déstockage. Parallèlement, la fragilisation de la situation des éleveurs mais aussi l'évolution des modes de vie et des aspirations ont accru d'une part les besoins en numéraires (et donc la nécessité de vendre plus fréquemment des animaux) et d'autre part, la demande des éleveurs en biens de consommation courante venus des villes. Les décennies 1980 et 1990 sont celles d'une explosion urbaine entraînant une demande croissante en produits vivriers et stimulant les filières productives de céréales, de légumes et condiments, et de produits carnés. La création de *loumos* fut plus tardive dans la partie orientale de la zone sylvo-pastorale correspondant au Ferlo proprement dit, provoquée par les sécheresses des décennies 1970 et 1980, puis principalement alimentée par la monétarisation des économies rurales, plus agro-pastorales ici. En ce sens, le sud du Ferlo (de Thionokh à Barkedji, de Yonouféré à Mbane) a connu une trajectoire plus similaire à celles observées ailleurs, dans le Sénégal agricole (Van Chi Bonnardel, 1978 ; Ninot, 2003).

Avec la multiplication des *loumos* et la pérennisation de leur double fonction (commercialisation du bétail et distribution des biens de consommation courante dans les campagnes), une mutation définitive s'est opérée. Le système pastoral « ancien » longtemps considéré comme « contemplatif » ou du moins peu intégré à l'économie marchande s'est changé en secteur productif plus étroitement lié à la demande urbaine. En même temps, la formation de ce réseau de marchés s'est accompagnée d'un désenclavement du cœur de la zone sylvo-pastorale et de son intégration économique et spatiale (Dia, Ninot, 2017). Autrefois en marge (sinon exclue) des réseaux d'échanges

marchands du pays, elle s'y retrouve désormais incluse même si elle y occupe encore une position périphérique.

L'organisation fonctionnelle de ce réseau de marchés s'appuie sur une hiérarchie et des spécialisations (Dia, 2014) qui s'expliquent par une caractéristique majeure de la filière élevage : l'absence quasi totale de chaîne du froid et de grands abattoirs proches des zones de production. En effet, les animaux sont convoyés sur pieds (parfois en véhicule de transport pour les petits ruminants) au sein de la zone sylvo-pastorale, puis acheminés, vivants par camions à Dakar et dans les autres grandes villes où ils seront abattus et traités pour la distribution aux consommateurs. De l'efficacité du dispositif de collecte et de l'acheminement des animaux depuis le Ferlo dépend donc en partie la sécurité alimentaire des centres urbains du pays.

Le marché de Dahra est, de loin, le principal *duggere* de la zone sylvo-pastorale et le plus grand du Sénégal : on a pu compter 3 à 5000 ventes de bovins et 15 à 20 000 ventes de petits ruminants par mois en 2010. Les variations annuelles et saisonnières peuvent être importantes : 14 000 bovins ont été vendus en octobre 2015, période marquée par une hausse des ventes stimulée par les fêtes religieuses. Dans celui de Linguère, ce sont 2300 ovins et 70 bovins en octobre 2015. Ce sont les deux marchés de redistribution : ils reçoivent des animaux de toute la zone et même d'ailleurs (Mali ou Mauritanie pour Dahra) qui sont ensuite acheminés vers les centres de consommation hors de la zone sylvo-pastorale. L'importance et le rôle de ces deux marchés tiennent à la fois à leur ancienneté, à leur situation au sud de la zone sylvo-pastorale et au contact d'un espace agro-pastoral plus densément peuplé, à leur localisation sur la route revêtue, ainsi qu'au cadre urbain qui les abrite, synonyme de capacité d'accueil des marchands et éleveurs de passage, de présence des services vétérinaires, des banques, etc. Un autre groupe de marchés (Vélingara, Yonouféré, Labgar, Barkédji, Dodji, Amali, Thieul) se spécialise dans la fonction de regroupement des animaux (essentiellement des petits ruminants) à l'intérieur de bassins large de 50 à 100 km parfois. Enfin, les marchés de collecte, plus petits, rayonnent sur des bassins d'une vingtaine de km tout au plus. En général ces marchés sont plus voués à la distribution de biens de consommation courante qu'au commerce de bétail dont le dynamisme varie, ici, selon la saison.

Dans l'établissement d'une hiérarchie de ces places marchandes, les aires de chalandise sont estimées de façon forcément restrictive dans la mesure où ces marchés, comme les boutiques des villages de la zone, sont aussi largement fréquentés par des gens de passage, au gré des transhumances ou du convoyage du bétail destiné à être vendu. Ainsi leur importance et leur niveau de fréquentation ne tiennent pas exclusivement à leur ancrage dans un espace rural fixe, mais dépendent également d'éléments pouvant sensiblement varier saisonnièrement et d'une année à l'autre comme le dynamisme d'un réseau marchand local ou la proximité de pâturages et de points d'eau. Les *loumos*, comme les boutiques, tout autant que les forages s'inscrivent dans un ensemble d'options qu'il est possible de combiner au sein de stratégies de mobilités qui ne sont pas strictement répétitives. Et le caractère hebdomadaire et ambulante des services et biens proposés à la consommation se montre bien adapté aux faibles densités de population, aux distances importantes, et aux modes de vie mobiles. Avec ce système, la mobilité générale se trouve d'ailleurs renforcée et sa base élargie : les éleveurs ne sont pas les seuls à bouger, les commerçants et prestataires de services ambulants (parfois non originaire de la zone) parcourent aussi le Ferlo et inventent d'autres circuits (celui des marchands ambulants de biens de consommation courante n'étant pas le même que

celui des marchands de bétail) en passant d'un marché à l'autre et en assurant aussi en partie les liens économiques avec le reste du Sénégal (Dia, 2014, Dia et Ninot, 2017).

Ce dispositif assure une forme de sécurisation de la commercialisation (et donc de l'approvisionnement des centres de consommation) en organisant la convergence des animaux depuis toute la zone, et en facilitant incontestablement l'accès au marché (en tant qu'institution) pour tous les éleveurs, petits ou grands. Mais s'il apparaît spatialement inclusif, ce dispositif hiérarchisé maintient aussi une forme de distance entre les signaux du marché (évolution de la demande ou des prix notamment) et les producteurs. Leur mobilité, leur éloignement des villes, et surtout les incontournables professionnels intermédiaires du commerce, courtiers, logeurs, garants, arbitres, acheteurs, etc. (Join-Lambert, Ba, 1990, Dia, 2014) les ont longtemps maintenu en position d'une faible maîtrise de leurs débouchés commerciaux (Duteurtre et al., 2010). Depuis 2009-2010, la téléphonie mobile a changé la donne : l'information circule mieux et instantanément, les asymétries entre acteurs de la filière se sont réduites.

Peut-être plus qu'ailleurs, l'importance majeure des *loumos* dans l'économie locale interroge (Ninot et al., 2002). D'un côté, ils témoignent de l'ouverture et de la dynamique économique de ce territoire rural, enclavé, sous-estimé. D'un autre côté, ils révèlent la persistance de l'enclavement et de l'impératif de s'y soustraire, la complexité des filières marchandes, ainsi que l'absence de véritable projet économique et d'aménagement pour ce territoire sur lequel le maintien de la vocation sylvo-pastorale unique voire exclusive sonne comme une assignation à être un espace de réserve, non forcément productif. La faiblesse de l'engagement de l'État sur ce territoire explique aussi que « la mise en place de ces marchés s'est faite en dehors de toute implication administrative sous la seule impulsion des acteurs du commerce du bétail (éleveurs, intermédiaires et commerçants) » (Boutrais, 2001). C'est également largement le cas des offres de services de transport motorisé, dont le développement accéléré au cours de la décennie 2000 révèle et soutient en même temps un certain dynamisme économique dans la zone sylvo-pastorale.

3) Développement de l'offre de transports et désenclavement

Dans la zone sylvo-pastorale, les offres de transport restent limitées par rapport à d'autres régions du Sénégal où des navettes rurales assez régulières complètent des services existant entre villes et campagnes sur un rythme hebdomadaire voire quotidien. La zone sylvo-pastorale est entourée de deux axes routiers revêtus (les routes nationales 2 et 3) et traversée par un réseau de pistes et de pare-feux en faisant office d'une qualité inégale, peu praticables en saison des pluies pour la plupart des véhicules. L'offre de transport y revêt des caractéristiques particulières. Les services conventionnels assurés par des minibus ou des taxis « 7 places » se bornent aux dessertes des localités situées sur le « goudron » ou entre celles-ci et les localités rurales les plus proches et reliées par les meilleures pistes latéritiques. Ailleurs, les habitants et les commerçants peuvent compter sur deux types d'offres. Les offres de transports « à la demande » sont en général réservées aux commerçants suffisamment importants pour louer seuls ou à plusieurs, les services d'un camion de livraison de marchandises. Les services de transport de voyageurs desservant les villages et les marchés ruraux,

généralement avec une fréquence hebdomadaire, sont assurées par des transporteurs (locaux pour la plupart) grâce à des véhicules tout terrain appelés *wopuya*. Dotés d'une cabine de 2 sièges, les *wopuya* sont réaménagés pour assurer à la fois le transport des personnes, des marchandises et du bétail. Ce réaménagement permet de ravitailler les personnes fréquentant les marchés hebdomadaires en denrées alimentaires, en aliments de bétail ou en produits manufacturés. Ce mode de transport mixte (marchandises et voyageurs) qui se montre finalement assez bien adapté à la demande comme aux conditions de circulations existe depuis les années 1990 et s'est développé grâce à la multiplication des marchés hebdomadaires entre 1990 et 2010 (Dia N., 2014). Malgré le non-respect d'à peu près toutes les règles (surcharge, contrôle technique, etc.), les *wopuya* sont globalement tolérés par les services publics en charge de la régulation des transports qui n'ont que peu de moyens de pression pour pousser les propriétaires de véhicules à modifier leurs pratiques. Car ce mode de transport, s'il est à la limite de la sécurité des passagers et parfois au-delà (les *wopuyas* sont réputés pour être impliqués dans un grand nombre d'accidents), assure un service indispensable dont dépendent la vie sociale et l'économie locales. En l'absence d'une alternative à proposer ou à promouvoir, les pouvoirs publics ne peuvent appliquer des mesures répressives qui risqueraient de paralyser l'ensemble du système des mobilités avec des conséquences potentiellement graves sur l'économie.

Le développement des *wopuyas* doit être compris à l'aune de deux principaux éléments de contexte. En premier lieu, il est la forme locale du développement des systèmes de transports qui, dans tout le Sénégal, s'est manifesté par l'accroissement du nombre de véhicules et du nombre de dessertes proposées, mais également par une diversification des types d'offres et une amélioration générale de la performance des services (Lombard, 2015). Ce développement généralisé n'a toutefois pas réduit les fortes inégalités entre les sous-systèmes de transport intra-urbain, inter-urbain et rural, ce dernier restant délaissé par les politiques publiques et constituant un marché de relégation pour les professionnels du secteur. Les transports ruraux et entre villes et campagnes se sont donc développés en inventant des solutions adaptées aux contextes ruraux (dispersion dans le temps et l'espace d'une demande au pouvoir d'achat faible, pistes médiocres, besoin de transport mixte) et du coup en rupture avec les services conventionnels, plus formels et plus contrôlés aussi. En second lieu, l'investissement dans le transport a représenté, pour les éleveurs les plus riches, un moyen de déstocker le cheptel en période de crise (les produits de la vente servant à acheter un ou des véhicules), tout en diversifiant leurs sources de revenus dans une activité susceptible de contribuer à la sécurisation de leur activité principale et à la réduction des risques qui y sont liés. Relativement accessible (5 à 10 millions pour un véhicule d'occasion de moins de 10 ans), l'acquisition de ce type de véhicules par les pasteurs et les marchands de bétail permet également de réduire l'enclavement des villages qui ne font pas partie des itinéraires des autres conducteurs.

Le succès des *wopuyas* tient aussi à leur multifonctionnalité. Une des fonctions les plus importantes est le transport de l'eau du forage jusqu'au campement ou village de résidence. Bien qu'il y ait un bon maillage par les ouvrages d'hydraulique pastorale, ceux-ci tombent souvent en panne du fait de leur vétusté. Une grande majorité d'entre eux date des années 1950-1990. De plus, le temps nécessaire à leur réparation est variable selon la nature de la panne. Ce fonctionnement intermittent des forages entraîne de longs déplacements vers l'équipement suivant qui peut se trouver à 15 voire

30 km. Cette distance s'avère problématique pour les veaux ou encore des vaches qui viennent de mettre bas. Par ailleurs, le transport de l'eau dans des chambres à air (qui peuvent contenir 1000 litres) portées par des charrettes a ses limites. Les *wopuyas* sont donc utilisées pour approvisionner en eau non seulement les familles, mais aussi le cheptel vulnérable, souvent deux à trois par semaine, entre les allers-retours vers les marchés hebdomadaires. En saison sèche, le wopuya est aussi utilisé pour le transport des moutons et des chèvres afin de réduire le risque de perte de poids des animaux induit par leur déplacement sur de longues distances. Certains chauffeurs de wopuyas se sont ainsi spécialisés dans le transport des petits ruminants et travaillent en collaboration avec les marchands de bétail et les intermédiaires des différents loumos. En saison des pluies, le transport de personnes redevient, pour tous, l'activité principale.

Même si une partie du fonctionnement des *wopuyas* (transport de l'eau ou du bétail) est difficilement mesurable, la relative régularité des offres de transport de personnes permet leur cartographie. À l'ouest, le réseau de services de transports s'organise autour de quelques formes en étoiles alors qu'à l'est, il se présente de manière moins structurée (cf. carte). Sa densité se calque en partie sur la densité démographique, le réseau de marchés hebdomadaires et la dispersion plus ou moins grande des implantations villageoises. Pas moins de 22 localités situées sur le goudron (16 sur la RN2, 3 sur la RN3, plus Saint-Louis, Louga et Touba) proposent une ou des lignes de transport desservant l'intérieur du Ferlo. Cela montre à la fois les forces centrifuges qui s'exercent sur la zone sylvo-pastorale, très dépendante de l'extérieur, et une multipolarisation interne et externe croissante.

Au regard de cette carte, la « capitale du Ferlo », centre de l'économie de l'élevage pastoral, c'est Dahra. Linguère et Richard-Toll apparaissent comme les deux autres centralités les plus importantes, chacune polarisant une partie différente de la zone sylvo-pastorale. Les autres pôles qui s'affirment ne sont pas 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 Ndoum ou par Richard-Toll. L'activité de transports à Dagana est très réduite, vraisemblablement « étouffée » entre ses deux localités voisines. Ndoum 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.

Conclusion :

Dans le Ferlo, l'ensemble des mobilités observées sont interdépendantes et les lieux et itinéraires se superposent largement : les mobilités du bétail sont en partie guidées par les marchés, lesquels sont accessibles en transports et structurent le commerce de distribution et la vie de relation. Dahra s'impose comme le principal pôle (géographiquement un peu excentré) et carrefour de la zone sylvo-pastorale ; et en dépit d'une relative dispersion des facteurs de polarisation, la coprésence d'un forage, d'un marché, d'un accès au transport affirme la centralité de quelques gros villages. Centralité renforcée parfois par d'autres équipements majeurs (centres de santé, école) existants ou apportés récemment dans les chefs-lieux de commune par la décentralisation. Aussi, même si la zone paraît s'étirer sur ces côtés, comme attirée par le « goudron », la multiplicité des liens qui la traversent et l'animent en son cœur, lui donne une cohérence et une cohésion qui transcendent son morcellement administratif. En la regardant fonctionner, par l'observation et l'analyse des mobilités des biens, des personnes et du bétail, on comprend que cette zone « fait territoire » (Baudin, Bonin, 2009). Pourtant, le Ferlo (dans son acception large), s'il est un territoire de projets (multiples et portés par des acteurs variés, ONG, État, coopération internationale) ne fait pas pour autant l'objet d'un projet de territoire : les plans de développement et d'aménagement comme les politiques sectorielles (dont les programmes d'appui à l'élevage) sont déclinés selon les découpages régionaux ; les projets transnationaux (Praps ou Grande muraille verte) l'incluent dans un vaste domaine sahélien. Ce déni de territorialité, est aussi celui d'une identité : pour beaucoup, elle est réduite à sa position périphérique dans le territoire national comme dans les découpages régionaux, et à sa vocation persistante d'espace de réserve et en réserve.

L'extension des surfaces cultivées et des parcelles de reboisement protégées (parfois par des clôtures) introduisent des transformations majeures sur les marges sud et nord et aussi au cœur de la zone sylvo-pastorale, susceptibles d'entraver les mobilités qui jusqu'à présent (et peut-être faute de mieux ?) assurent la cohésion de ce territoire et y maintiennent un équilibre économique et écologique (Geres, 2013, Fall, 2014) qui semblent fragiles et menacés. Deux perspectives opposées dessinent peut-être l'avenir de la ZSP. D'un côté, le pari de l'intensification et de la sédentarisation de l'élevage qu'accompagnerait un renforcement des secteurs agricoles et forestiers dans la zone, est celui d'une refondation complète et lourde du mode de fonctionnement de ce territoire et des modes de vie de ses habitants. D'un autre côté, la Loasp adoptée en 2004, le code pastoral et les réformes foncières en préparation semblent aller dans le sens d'une reconnaissance du pastoralisme comme un mode de mise en valeur et d'exploitation durable des ressources naturelles. Des dispositions relatives aux parcours et à l'accès aux ressources, déjà entreprises dans le cadre des programmes d'appuis à l'élevage (les UP notamment), devraient être renforcées dans le cadre de la réforme foncière. Ce sont des étapes importantes pour le secteur de l'élevage pastoral mais d'une part, la reconnaissance des principes de fonctionnement de cette forme d'élevage basé sur la mobilité n'est pas encore celle de ses formes spatiales, lesquelles ne peuvent ni ne doivent être celles d'une réserve, mais bien d'un système spatial multiscalair et ouvert sur l'extérieur. D'autre part, cette approche sectorielle, limitée à l'élevage, masque un autre enjeu plus général qui réside dans la reconnaissance et la prise en compte dans les politiques publiques du fonctionnement de ce territoire où les stratégies des individus et des groupes, par leurs mobilités jouent des découpages administratifs. Sans cela, l'accès

au marché, aux services, aux opportunités de diversification économiques offertes par les villes et par la relation avec les espaces agricoles, resteront problématiques.

Références :

- Agergaard J., Fold N., Gough K. (dir.), 2009, *Livelihoods, Mobility and Markets in African and Asian Frontiers*, London, Routledge, 232 p.
- Baudin G., Bonnin P. (dir.) (2009). *Faire territoire*. Paris, Editions Recherches, 320 p.
- Bourgeot A. (1986). « L'herbe et le glaive : de l'itinérance à l'errance ; la notion de territoire chez les Touaregs », *Bulletin de liaison de l'ORSTOM* n° 8, p. 145-162.
- Boutrais J., 2001, « Du pasteur au boucher : le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest et du Centre », in *Autrepart* n° 19, Paris, IRD, pp. 49-70.
- 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.
- Dia N., Ninot O., 2017 (à paraître), « Commerce de bétail et intensification des relations villes – campagnes dans la zone sylvo-pastorale du Sénégal ». In Chaléard J.L.C., (dir), *Relations villes – campagnes, regards croisés nord – sud*. Paris, Karthala.
- 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.
- Duteurtre G. et Blein R., 2009 : « Afrique de l'Ouest : la révolution de l'élevage aura-t-elle lieu ? », in *Grain de Sel, Revue d'Inter-Réseau Développement rural*, n°46-47, mars-août 2009, pp. 12-14.
- Duteurtre G. et Faye B. (Coord.), 2009 : *L'élevage, richesse des pauvres : stratégies pastorales et organisations sociales face aux risques dans les pays du Sud*, Ed. Quae, Versailles, 286 p.
- Esson J., Gough K.V., Simon D., Amankwa E., Ninot O., Yankson P., 2016. « Livelihoods in motion: Linking transport, mobility and income-generating activities. » *Journal of transport geography* 55 (2016). 182-188
- Fall A., 2014. *Le Ferlo sénégalais : approche géographique de la vulnérabilité des anthroposystèmes sahéliens*. Thèse de géographie. Université Paris 13 Sorbonne – cité. 379 p.
- Fall, C. *Développement pastoral et gestion des ressources naturelles. L'approche par les unités pastorales dans la zone du Ferlo, Sénégal*. Traverses, n. 26, 2006.
- Ferlo. *Cybergéo, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques*, document 532.
- Gagnol L., 2011, « Le territoire peut-il être nomade ? Espace et pouvoir au sein des sociétés fluides et mobiles », *L'Information géographique* 2011/1 (Vol. 75), p. 86-97.
- Gallais J. [1984], *Hommes du Sahel. Espace-Temps et Pouvoirs. Le Delta intérieur du Niger 1960-1980*, Paris, Flammarion.
- Geres (Groupe Energies Renouvelables, Environnement et Solidarités), 2013. *Atlas des vulnérabilités territoriales du Ferlo face aux changements climatiques*. 46 p.
- Join-Lambert A., Ba A. S., 1990. « Stratégies commerciales et identité peule : le teefankaagal », *Etudes rurales* n° 120 : 53-69.
- 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

- Lombard J., Ninot O., 2011. « Nouvelles mobilités dans les Suds ». Espace, Populations Sociétés, n°2010-2-3.
- Lombard J., Ninot O., 2012. « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'ouest ». Echogéo n°20.
- Moine A., 2006, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », L'Espace géographique 2006/2 (Tome 35), p. 115-132.
- Ninot O., Lombard J., Lesourd M. 2002. « Nouveaux espaces, nouvelles centralités. Echanges et réseaux en milieu rural sénégalais ». Historiens et géographes, n°379, pp 141-152.
- Ninot O., Dia N., Sakho P., 2016. Relations villes – campagnes dans le Ferlo. Mobilités et inclusion spatiale. Rapport de recherche Ohmi Téssékéré. 36 p.
- Pouillon F., 1990, « Sur la «stagnation» technique chez les pasteurs nomades : Les Peul du Nord-Sénégal entre l'économie politique et l'histoire contemporaine ». Cah. Sci, Hum. 26 (I-2), pp. 173-192.
- Pumain D., 2004. « Système », Hypergéo, encyclopédie en ligne.
- Retailé D. [2005], « L'espace mobile », in B. Antheaume et F. Giraut (éd.) Le territoire est mort. Vive les territoires ! Une (re)fabrication au nom du développement, Paris, IRD, p. 175-202.
- Retailé D., 1993, « Afrique : le besoin de parler autrement qu'en surface ». Espaces Temps, n°51-52, pp. 52-62.
- 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
- 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
- Van Chi Bonnardel R.N., 1978. Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens. Dakar, IFAN, Mémoires n°90, 927 p.
- Walther O., Retailé D., 2008 « Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale », Autrepart 2008/3 (n° 47), p. 109-124.

