



Le squelette fragile du pouvoir colonial : travail forcé et réseau routier en Basse- Casamance dans l'entre-deux-guerres¹

Romain Tiquet*

Résumé

Cet article analyse la mise en place locale d'une forme de travail forcé au Sénégal pendant l'entre-deux-guerres : les prestations pour la construction du réseau routier. En prenant l'exemple de la construction de la route Tobor-Ziguinchor en Casamance par des travailleurs forcés prestataires, l'objectif est de montrer comment certaines contingences locales ont influé sur le déroulé des travaux, rendant inapplicables localement des réglementations générales dictées à l'échelle du territoire ou de la fédération. Ainsi, penser les formes de mobilisation forcée de la main-d'oeuvre permet de réfléchir à une nouvelle géographie du travail rompant avec la tendance « dakarocentrée » de l'historiographie classique, qui envisage trop souvent le territoire du Sénégal dans une globalité fictive. Par ailleurs, les populations soumises au travail forcé sur les chantiers routiers sont loin de rester des acteurs passifs de ce système. Elles ont réagi de manière multiple et diversifiée, réussissant à mettre en échec un système arbitraire en son essence.

Abstract

This article analyzes the local implementation of a form of forced labour in Senegal during the inter-war period: the construction of the road network. Building on the example of the construction of the Tobor-Ziguinchor road in Casamance by forced labourers, the objective of this article is to show how local contingencies have influenced the progress of construction works, making territory or federation-wide rules inapplicable locally. Thus, to discuss the forced labourers' forms of mobilization makes it possible to reflect on a new geography of work that runs contrary to the "Dakar-centric" tendency of classical historiography, which all too often views the Senegalese territory as a fictional whole. Moreover, people subjected to forced labour on road construction sites were far from passive actors in a system. They reacted in multi-faceted manners, succeeding in defeating an intrinsically arbitrary system.

* Postdoctorant FNS, département d'histoire, Université de Genève (Suisse).
Email : Romain.tiquet@gmail.com

Après le temps de la conquête coloniale, les nouvelles autorités s'affairent à l'administration des nouveaux territoires. Les officiels coloniaux français commencent à développer des voies de communication nécessaires à l'expansion politique et économique de leur pouvoir : chemins de fer, routes, réseaux télégraphiques, voies fluviales. Ces axes de communication apparaissent rapidement comme l'ossature de la nouvelle souveraineté des autorités coloniales, comme l'unité centrale sur laquelle le pouvoir peut s'appuyer. Ils représentent la pièce maîtresse de l'organisation de l'espace nouvellement conquis et l'enjeu principal de la stratégie territoriale des autorités. Le contrôle territorial occupe une fonction essentielle d'encadrement : le contrôle des hommes s'exerce avant tout par le contrôle de leur espace (Pourtier 1989:9). La route devient alors très vite le symbole de la domestication de l'espace et des populations, la manifestation physique d'une certaine territorialité coloniale. Physique dans un double sens : dans le sens de la modification de l'espace, mais aussi et surtout dans le sens du travail physique imposé aux populations (Gray 2002:183). Les colonies étant autonomes financièrement², les territoires sont constamment taraudés entre la nécessité de développer les infrastructures et la minimisation des coûts du travail. C'est dans cette optique que les autorités coloniales instaurent le système des prestations, forme de travail forcé ; justifiée par le pouvoir tantôt comme un impôt en nature, tantôt comme un devoir civique. Il faut envisager cette forme de corvée comme l'expression caractéristique de cette obsession coloniale de l'obligation au travail, de cette éducation par le travail chère aux esprits coloniaux dans le cadre de la sacro-sainte « mission civilisatrice » (Fall 1993).

En Afrique-Occidentale française (AOF), on estime dans le milieu des années 1930 près de 46 000 km de voies carrossables, c'est-à-dire de voies circulables par automobile, soit toute l'année, soit en saison sèche. À ce titre, le Sénégal fait office de parent pauvre. On compte en effet sur la colonie 5 900 km de routes « automobilisables », mais seulement 100 km de routes définitives (c'est-à-dire empierrées et circulables toute l'année). Il faut noter que le sol sénégalais est en grande majorité sablonneux et la latérite, très usitée pour les fameuses routes de « tôle ondulée », est rare sur le territoire. La construction de routes définitives est rendue plus difficile, contrairement à des colonies comme la Haute Volta (actuel Burkina Faso) qui jouit dans les années 1930 de 3 200 km de routes définitives et 9 000 km de routes automobiles, ou encore le Soudan français (actuel Mali) qui détient 2 600 km de routes définitives et 7 500 km de routes carrossables³.

Cet article se consacre plus particulièrement à la construction du réseau routier pendant l'entre-deux-guerres dans la région de Ziguinchor et Bignona, qui correspond à la Basse-Casamance actuelle. En effet, la géographie mentale

et spatiale du travail forcé sur les routes apparaît mouvante et les mesures adoptées doivent être analysées à plusieurs échelles. Cet article souhaite ainsi repenser le lien entre espace et contrainte au travail, afin de rendre compte plus largement des différentes modalités et articulations de l'appareil d'État colonial entre les échelons local, fédéral et métropolitain. À l'époque coloniale, la région casamançaise est le lieu de multiples découpages administratifs opérés par le colonisateur. La Casamance forme un cercle à partir de 1904, composé de 8 subdivisions dirigées par des administrateurs-résidents, elles-mêmes composées de cantons. En 1912, un arrêté général divise le territoire casamançais en 3 cercles : la Basse, Moyenne et Haute-Casamance avec pour chefs-lieux respectifs Ziguinchor, Sédhiou et Kolda. Ces 3 cercles sont par la suite réduits à 2 cercles en 1939 : le cercle de Ziguinchor qui comprend aussi l'ancien cercle de Sédhiou, et celui de Kolda. Enfin en 1944, intervient une dernière réforme concernant l'organisation des territoires : la Casamance est réduite à un cercle avec pour chef-lieu Ziguinchor. Actuellement, la Casamance est divisée en trois circonscriptions : la Haute-Casamance autour de Kolda, la Moyenne-Casamance autour de Sedhiou, et la Basse-Casamance de Ziguinchor à l'estuaire du fleuve Casamance. La Basse-Casamance est isolée du reste du territoire sénégalais par la Gambie britannique au Nord et la Guinée portugaise au Sud. Parcourue par une forêt dense, et par des centaines de bolongs, bras de mer et marigots, la conquête française est d'autant plus ralentie dans cette zone qu'elle fait face à des poches de résistance active des populations Joolas contre la pénétration administrative du pouvoir colonial français. Les Français se retrouvent en effet confrontés à une multiplicité de pouvoirs politiques, alors même qu'ils s'attendent, certains du référent identitaire qu'ils ont eux-mêmes projeté, à trouver une organisation politique centralisée (Glasman 2004). Ils sont donc quelque peu démunis face à une réalité casamançaise structurée par villages ou groupes de villages. La phase de « pacification » chère aux coloniaux apparaît alors dans les faits comme une phase de conquête ininterrompue. Pour toutes ces raisons, tant géographiques que politiques, cette zone constitue un laboratoire d'analyse pertinent pour interroger la mise en place du réseau routier dans la région et les conditions de travail des prestataires.

Après avoir rappelé les modalités du système coercitif que constitue le régime des prestations au Sénégal, il conviendra de s'intéresser à l'application de cette corvée dans la région de Ziguinchor et Bignona pendant l'entre-deux-guerres. Encore de nos jours, les travaux de route effectués pendant la période coloniale laissent des traces vives dans la mémoire collective des populations. C'est particulièrement le cas de la portion de route Tobor-Ziguinchor qui fera l'objet d'une attention particulière dans cet article. En témoigne le souvenir encore très vif du chef de canton de l'époque Arfan

Sonko, qui recruta de manière arbitraire des centaines de travailleurs pour les chantiers de cette portion de route. Son influence fut telle, tant dans la réquisition de travailleurs ou la levée des impôts que la scolarisation des enfants de la région, que son nom est resté à la postérité dans la région et même dans le pays tout entier. Il est nommé à titre posthume parrain du lycée de Bignona en 1985 et la 25^e semaine nationale de l'alphabétisation organisée en septembre 2000 par le président de la République du Sénégal Abdoulaye Wade est organisée en son honneur. En prenant, à une échelle très locale, l'exemple de la construction de la route Tobor-Ziguinchor par des travailleurs forcés prestataires, le but est de montrer comment certaines contingences locales ont influé sur le déroulé des travaux, rendant inapplicables localement des réglementations générales dictées à l'échelle du territoire ou de la fédération. Enfin, les populations soumises au travail forcé sur les chantiers routiers sont loin de rester des acteurs passifs de ce système. Ils ont réagi de manière multiple et diversifiée, réussissant à mettre en échec un système arbitraire en son essence.

Du provisoire au permanent : le système des prestations sur les chantiers routiers

Dès le début du XX^e siècle, un ensemble de routes carrossables est mis en place en AOF, suivant pour la plupart un réseau de sentiers et de pistes préexistantes. Le maire de Dakar Alfred Goux qualifie les routes, dans les années 1930, de « meilleurs agents de pacification, de civilisation et de mise en valeur⁴ ». Le développement du réseau routier participe à la mise en place d'un schéma de distribution de l'espace colonial permettant à la fois la circulation des hommes et des marchandises tout en connectant les centres de production et les marchés. Ce réseau routier s'inscrit par ailleurs dans le processus de « civilisation » et de « mise en valeur » lancé par le plan Sarraut, qui modèle durablement l'espace politique, économique et socioculturel des colonies⁵. Dans l'esprit des officiels coloniaux, les routes permettent de pénétrer physiquement des territoires jusqu'alors inconnus, et contribuent à faciliter l'organisation administrative de l'espace et le contrôle des populations, que ce soit au travers du recouvrement de l'impôt, du recrutement militaire ou de la réquisition de travailleurs.

Dans l'optique d'un développement rapide et à moindre coût des routes coloniales, c'est aux commandants de cercle, « véritables voyers de la colonie⁶ », que revient la charge de l'ouverture et de l'entretien des routes et pistes du territoire. Raphaël Touze, administrateur de la subdivision de Bignona dans les années 1950, considère que l'ouverture de routes faisait partie des travaux qui « devaient être, parmi tant d'autres, [ceux] qui [devaient] le plus accaparer mon séjour » (Touze 1963:69). La route, d'essence avant

tout locale, devient rapidement le symbole du métier de commandant de cercle. Au vu des sommes modiques qui sont la plupart du temps allouées à l'entretien de plusieurs centaines de kilomètres de réseau, l'administration locale se repose alors sur le travail des populations locales qui sont employées gratuitement sur les chantiers routiers au titre du système des prestations. Principalement responsable de la réfection du réseau routier, le système des prestations résume à lui seul tout l'arbitraire du moment colonial. Les impératifs économiques et l'obsession des autorités à vouloir mettre au travail les populations ont façonné ce régime de corvée, présenté comme provisoire à ses débuts, mais qui perdura jusqu'à l'abolition du travail forcé en 1946 avec l'adoption de la loi Houphouët-Boigny. La prestation est un impôt direct payable en argent ou en nature au gré du contribuable. Le système des prestations avait été initialement mis en place pour remédier aux abus et aux critiques adressées à l'autorité coloniale pour son utilisation intensive de la réquisition forcée au lendemain de la conquête. En AOF, les prestations sont précisément réglementées par l'arrêté du 25 novembre 1912, modifié par les arrêtés du 31 décembre 1917 et du 23 septembre 1918⁷. Au Sénégal, c'est l'arrêté du 29 mars 1919 qui fixe les modalités d'application du système sur le territoire⁸. Cette législation ne cessera d'être modifiée, surtout au début des années 1930, dans un esprit d'apaisement suite à la conférence de Genève sur le travail forcé⁹.

Le système des prestations est relativement encadré. Tout contribuable masculin doit un certain nombre de journées de prestations variant, selon les colonies, entre 4 et 10 jours¹⁰. Le recrutement des prestataires est organisé à l'échelle locale par les chefs de canton et de village. Au Sénégal, le nombre de journées de travail prestataire est de 4 jours par habitant¹¹. Les chantiers ne doivent pas interférer avec les travaux agricoles, les prestataires sont cantonnés aux limites de leur territoire afin d'éviter les déplacements trop longs et coûteux, et une ration est prévue pour les prestataires se trouvant à plus de 5 km de leur résidence habituelle¹². En réglementant le système des prestations, en délimitant le cadre de son application et en y instituant un certain nombre de limites (durée de travail, distance, ration, etc.), les autorités coloniales ont porté l'attention vers les abus potentiels qui pouvaient survenir en rapport aux limites fixées par la législation, et non vers le cœur du système, coercitif par essence. Comme nous le verrons avec la route Tobor-Ziguinchor, il est bien évident que ces dispositions sont purement théoriques et les abus nombreux. À ce titre, la présence de femmes et d'enfants, pourtant interdits sur les chantiers, constitue un exemple flagrant du fossé existant entre les réglementations et l'organisation pratique des prestations. Les femmes, accompagnant la plupart du temps leurs maris ou réquisitionnées par les chefs de canton, sont en effet très présentes sur les routes, et leur travail

consiste principalement à transporter de l'eau dans des paniers, damer la route ou cuisiner pour les prestataires. Il est intéressant de mettre en relief les rapports politiques des différents cercles, qui dans leur grande majorité, font état d'un fonctionnement normal des prestations, et les rapports édictés par d'autres services, qui révèlent, parfois sans le vouloir, la présence de femmes et d'enfants sur les chantiers. Un rapport des travaux publics sur le réseau routier en AOF publié en 1933 un ensemble de photographies afin d'illustrer la façon dont les routes sont construites en AOF. On y voit des dizaines de femmes et d'enfants, travaillant avec un outillage rudimentaire sur les routes. Un rapport de l'inspecteur fédéral du travail Tap indique lui aussi, en 1938, lors de sa tournée au Sénégal, que certains prestataires « [trouvent] en effet plus commode d'envoyer les enfants et vieillards sur les routes faire semblant d'exécuter les prestations à leur place¹³ ».

Le caractère intrinsèquement coercitif du système des prestations, ajouté au manque de moyens chroniques et à la demande pressante de résultats concrets, a été générateur d'un arbitraire conséquent dans l'application de cette corvée. En effet, doté de budgets locaux réduits pour la construction et l'entretien des routes, pistes d'atterrissage et autres bâtiments administratifs, le commandant de cercle en charge de ces travaux a le plus souvent compensé l'absence de moyens par un surcroît de travail prestataire. Les travaux publics étant l'une des premières tâches incombant à l'administrateur local – dont la carrière et la promotion dans le *cursus honorum* colonial dépendent en grande partie des résultats qu'il produit –, il n'est pas surprenant de voir certains commandants de cercle user d'une contrainte excessive en soumettant des contingents entiers de prestataires pour la réalisation du réseau routier. L'exécution des prestations n'est d'ailleurs soumise à aucune vérification, laissant la porte ouverte à tous les abus. À ce titre, les rapports d'inspection administrative regorgent d'exemples, pointant du doigt les dysfonctionnements du système. À Ziguinchor en 1937, on apprend qu'aucune comptabilité des prestations en nature n'est tenue et que les prestataires qui se sont libérés par leur travail ne peuvent justifier qu'ils sont exemptés pour le reste de l'année¹⁴. Dans les faits, il est souvent impossible pour l'administrateur colonial de contrôler effectivement l'exécution des journées de prestation. La surveillance des prestations est ainsi laissée à l'arbitraire des chefs de canton. On note ainsi, dans le cercle de Bignona à la fin des années 1930, qu'un habitant, « le nommé Lamine Sonko de Cagnobon », bien qu'il ait racheté ses prestations, « a été désigné par son chef de village pour travailler, et, ayant refusé, se serait vu infliger cinq jours de prison à Bignona¹⁵ ».

Enfin, il ne faut pas oublier un acteur important, incarnant à lui seul l'arbitraire de la corvée : le garde-cercle. Posté le long des chantiers routiers, il constitue, pour beaucoup de prestataires, le symbole de la violence du

système. La position du garde-cercle est ambiguë, car il incarne une position d'autorité vis-à-vis des populations – il n'était d'ailleurs pas soumis aux prestations, usant de la violence que son pouvoir lui confère, alors qu'il reste, dans la société coloniale, un simple sujet indigène. Armé d'un mousqueton ou d'un nerf de bœuf, le garde-cercle est au cœur de la surveillance des chantiers, traquant les prestataires déserteurs et sommant les travailleurs d'accélérer la cadence s'il juge le rythme trop faible. En 1944, sur un chantier de la région de Kolda en Haute-Casamance, le garde-cercle Alassane Sow reproche au chef d'équipe « son retard et l'absence de trois hommes sur une équipe de trente hommes ». Une dispute éclate alors et le garde-cercle frappe le chef d'équipe « de plusieurs coups de poing à la mâchoire ou au cou¹⁶ ». Quelques jours plus tard, l'homme décède des suites de ses blessures. L'autopsie pratiquée par un médecin colonial révèle que la mort fut causée des suites d'un traumatisme à la gorge provoqué par les coups du garde-cercle.

Du fait d'un manque de contrôle et de moyens, les abus dans l'application du régime des prestations sont nombreux. Dans les faits, la réglementation des prestations, élaborée à l'échelle de la fédération et adaptée au niveau des territoires et des cercles, ne tient aucunement compte des situations locales. Les commandants de cercle se retrouvent à adapter continuellement une législation inapplicable sur le terrain, rendant souvent les conditions de travail des prestataires désastreuses, comme en témoigne la construction de la route Tobor-Ziguinchor en Basse-Casamance.

La route Tobor-Ziguinchor : l'ombre d'Arfang Sonko

Au début de la conquête, le transport et les déplacements en Basse-Casamance s'effectuent essentiellement par voies fluviales, même si les voies navigables apparaissent rapidement très limitées, car elles ne permettent pas de rejoindre les zones reculées de la région. Alors qu'il n'existe presque aucune route en Casamance au début des années 1920, la région voit s'accroître son réseau de près de 1 300 km en quelques années au prix d'un intense effort des populations (Thiam 1983:2 546). À cette période, les autorités coloniales s'engagent à relier les deux villes importantes que constituent Bignona et Ziguinchor, en passant par le petit village de Tobor. La construction de la portion de route Ziguinchor-Tobor est intéressante à analyser, car le changement de focale, à une échelle très locale, permet de rendre compte des contingences propres à la région qui influent sur les conditions de recrutement et de travail des prestataires.

Les travaux de la route reliant Ziguinchor à Tobor sont engagés au début des années 1920 et terminés en 1928. Cette portion de route fait 6 km de long pour 7 m de large avec la construction d'un pont en rônier de plus de 130 mètres de longueur sur le marigot de Tobor. Du fait de la présence de

nombreux bolongs, la construction d'une digue s'avère nécessaire sur tout le tracé de la route afin de surélever la chaussée. Cette digue est construite sur une zone de marais très instable, qui rend son entretien nécessaire du fait de la submersion de la digue pendant l'hivernage ou de son affaissement au retour de la marée. Elle est principalement réalisée avec des matériaux trouvés dans les environs, sans véritable budget et outillage. La digue est élevée à base de potopoto et de sable. La présence de coquillages issus de l'exploitation de mollusques dans les marigots avoisinants, ainsi que de brisures de palmiste, sert par ailleurs à consolider quelque peu l'ouvrage. Enfin, afin d'éviter l'érosion de la digue les travailleurs doivent planter des palétuviers tout le long de la route, le corps partiellement immergé dans l'eau comme le note un rapport colonial : « Route Tobor-Ziguinchor, les prestataires relèvent la chaussée, mettent des piquets de chaque côté et plantent des palétuviers. C'est un gros travail présentant de grosses difficultés et qui sera long et un peu coûteux¹⁷. »

Il faut attendre le milieu des années 1970 pour que la digue soit empierrée par l'entreprise française Lefèvre. Malgré l'empierrement, la route reste souvent ensevelie par les eaux. Nouah Cissé se rappelle qu'au milieu des années 1970, le chauffeur du bus scolaire faisait sortir les enfants afin qu'ils lui indiquent les nids-de-poule sur la route, cachés par les eaux¹⁸.

La réalisation de cette route se fait par le recrutement de tous les hommes valides du cercle de Bignona, ordonnés par les chefs de cantons. On peine à imaginer aujourd'hui le temps de travail et la main-d'œuvre qu'il a fallu mobiliser de manière contrainte pour réaliser cette chaussée. Deux témoignages sont à ce titre révélateurs. On peut lire, en juillet 1928, dans le journal de communauté du Père spiritain en poste à la mission catholique de Bignona, le rapport suivant :

La nouvelle route de Tobor à Ziguinchor est terminée. Les indigènes se plaignent non sans raison de n'avoir pas été traités humainement. Ces jours-ci, sous la pluie, ils étaient 14 000 à la fois, portant du sable sur la tête, le travail commençant avant quatre heures du matin et finissant après huit heures du soir avec les tirailleurs [entendons gardes-cercles] pour activer. Certains villages sont restés six et même huit jours, et cela après avoir déjà fait plus de quinze jours de prestations pendant l'année¹⁹.

On remarque que les journées réglementaires de prestations sont loin d'être appliquées, laissant les populations de la région dans le règne de l'arbitraire. Ces faits sont confirmés par l'administrateur Raphaël Touze dans ses mémoires : « [le] travail a représenté approximativement un apport de plus de 100 000 mètres cubes de terre ou de pierrailles. Quand on sait que le transport s'est fait en totalité à l'aide de petits paniers, on frémit devant le nombre énorme de ceux-ci » (Touze 1963:21).

Après la construction la route, vient le temps de son entretien, qui mobilise, là aussi, des milliers de travailleurs. Mamadou Badji, septuagénaire résidant à Tobor, se souvient dans les années 1940 du départ de villages entiers pour l'entretien de la chaussée qu'il faut refaire entre septembre et décembre, car la terre est encore humide. Tout le monde est sollicité, des hommes valides aux femmes et enfants, en passant par les griots des villages qui rythment le travail avec leur tam-tam. Les femmes dansent le *sahourouba* – danse de la région qui tire son nom de l'instrument éponyme – pour damer la route²⁰. L'administration demande aux travailleurs d'apporter leurs propres outils. En Basse-Casamance, l'usage du *kayendo*²¹ est particulièrement répandu. Cet instrument aratoire propre aux Joolas est composé d'une grande lame incurvée à son extrémité, se terminant par une arête en fer. L'outil est bien équilibré et permet aux paysans de travailler debout et de labourer la terre en plongeant la palette à l'horizontale dans le sol et en la retournant d'un mouvement brusque du poignet. Sur les routes, il sert principalement à creuser la terre et extraire le sable et la terre nécessaires à la construction de la chaussée.

Les conditions de travail sont par ailleurs influencées par deux éléments locaux transformant la construction de la route et son entretien en véritable supplice pour les populations : l'autorité d'un chef de canton et une croyance locale. Arfang Bessire Sonko a marqué de manière durable la région et le canton qu'il a à administrer, à savoir le canton des Djougouttes-Nord, dans la région du Boulouf en Basse-Casamance. Ce chef détient une réelle autorité sur ces administrés, dans une région où le pouvoir administratif colonial a du mal à s'établir. Né en 1886 à Bessire, dans les Djougouttes, Arfang est le fils du premier chef officiel du village, Abounga Sonko. Très tôt en contact avec les commerçants Mandingues de la région, il se met à voyager et commercer en Gambie et au Fouta Djallon. De ses voyages répétés dans ces régions islamisées, il se convertit à l'islam et devient le premier musulman du village de Bessire (Awenengo Dalberto 2005:123). Il est nommé chef de village en 1905, avec la bienveillance de l'administration coloniale qui privilégie les chrétiens et les musulmans aux postes de chefs, dans des régions animistes considérées comme « anarchiques » par les autorités. En 1925, il est nommé à la tête du canton des Djougouttes-Nord, à la suite d'Ansoumana Diatta. Malgré les nombreuses plaintes dont il fait l'objet, il reste en poste pendant plus de vingt ans – un record –, avant d'être mis à la retraite d'office en 1946. Il est soutenu tout au long de sa carrière par une administration coloniale qui voit en Arfang Sonko un chef exemplaire, contrairement aux autres cantons de Basse-Casamance où les destitutions de chefs pour apathie ou manque d'autorité sont légion. L'autorité d'Arfang Sonko passe par un réseau fidèle de chefs qu'il a stratégiquement placés à la tête des villages de sa circonscription (Labrune-Badiane 2008:251). Il est bien vu de l'administration

coloniale, car il se rend particulièrement efficace dans la collecte des impôts et l'organisation des corvées, dans une région où les populations se sont auparavant distinguées par leur vive opposition. Il suffit de voir les notes qui lui sont attribuées chaque année pour se rendre compte de son efficacité. En 1937, il obtient 20/20 pour le recensement effectué et pour le recrutement des prestataires pour les travaux de route. En 1939, sa moyenne générale était de 19/20²². Les appréciations de l'administration sont tout aussi élogieuses :

Son dévouement à l'administration française se manifeste en toutes occasions. Fidèle exécuteur des ordres du commandant de cercle, pour lequel il est un précieux auxiliaire [...]. [Son canton] se classe toujours en tête du cercle, pour le paiement de l'impôt, l'entretien des routes et les cultures²³.

Mamadou Badji le décrit comme un « ingénieur des Ponts et Chaussées sans diplôme²⁴ ». C'est lui qui réquisitionne par milliers les prestataires pour la construction des routes de la région et en particulier celle de Tobor-Ziguinchor. Arfang Sonko se distingue par ailleurs par l'implantation de nombreuses écoles et la scolarisation de centaines d'enfants dans le canton des Djougouttes Nord. Depuis la fondation de la première école de la zone à Bessire à la fin des années 1920, les effectifs ont été multipliés par dix en dix ans, passant de 93 à 957 élèves (Labrune-Badiane 2008:253). Le chef de canton a appris à se faire craindre pour mener à bien la levée d'impôt ou le travail des routes. Il n'est en effet pas rare qu'il réquisitionne arbitrairement le cheptel de ses administrés s'ils ne payent pas leur impôt à temps ou ne fournissent pas les travailleurs nécessaires. L'autoritarisme d'Arfang Sonko vire parfois à la violence gratuite. Mamadou Badji rappelle que le chef de canton attache souvent à un piquet les pères des enfants qui ne se sont pas présentés à l'école. Ces exactions sont largement dénoncées par certains de ses administrés dans de nombreuses plaintes envoyées à l'administration²⁵. Malgré les multiples intrigues dont il fait l'objet, l'administration coloniale ne cesse de le protéger et d'affirmer son pouvoir pour garantir la levée des impôts, la construction des routes et le recrutement des travailleurs nécessaires à la « mise en valeur » de la région. Il est vrai que ce chef est doué d'un certain sens politique puisqu'il sait qu'en se montrant le plus fidèle et loyal à la politique coloniale, son autorité – résolument arbitraire – le conforte au sein du système et l'érige en tant que figure importante, voire incontournable pour l'administration coloniale. Cet état de fait est résumé par un administrateur quelque peu sceptique sur la façon de commander d'Arfang Sonko :

Très bien noté par des chefs qui n'avaient peut-être pas une connaissance suffisante de la mentalité indigène et qui lui ont fait trop confiance, Arfang Sonko devait fatalement, pour qui connaît le manque de mesure de l'indigène, abuser de cette confiance et il n'a pas manqué de le faire²⁶.

Une série d'évènements finit par pousser Arfang Sonko vers la sortie. En juin 1946, un affrontement sanglant éclate à propos de la délimitation d'une rizière entre le village natal d'Arfang, Bessire, et ceux de Dianki et Kagnobon²⁷. D'autre part, alors que la désignation du commandement indigène évolue de plus en plus vers un processus électif à la fin des années 1940, les chefs de villages acquis à Arfang ne se font pas reconduire lors des élections. Le chef de canton perd ainsi ses soutiens locaux et son autorité est ébranlée. Dès lors, il devient difficile, voire contre-productif pour l'administration, de continuer à soutenir le chef. L'administration décide alors de mettre Arfang Sonko à la retraite d'office et le nomme chef de canton honoraire en 1946. Ironie du sort, ce sont les mêmes éléments à la base du pouvoir d'Arfang Sonkho – à savoir son autoritarisme et le soutien sans faille de l'administration coloniale –, qui le conduisent à sa perte dans un contexte de libéralisation de la politique coloniale²⁸.

Plusieurs témoignages évoquent par ailleurs l'importance d'une croyance locale, à savoir la présence d'une créature surnaturelle, à la forme de dragon, appelé *Ninkinanka*²⁹. On raconte que le *Ninkinanka* fut hostile à la construction de la route Tobor-Ziguinchor et aurait demandé « la vie de trois hommes blancs en échange de son accord » (Nfally 2000:89). L'administration coloniale ayant refusé, la créature aurait hanté le marigot de Tobor, noyant des dizaines de travailleurs et faisant fuir des centaines d'autres. Bien qu'il ne faille pas remettre en cause la peur que la croyance en cette créature ait pu engendrer, une tentative d'explication alternative est tout de même possible pour expliquer les nombreuses noyades des travailleurs. La construction et l'entretien de la route se font, la plupart du temps, immergés dans l'eau du marigot. La présence d'algues urticantes et parfois de méduses drainées par la marée put entraîner de véritables vents de panique chez les travailleurs qui ont associé ce phénomène à une sorte de punition du *Ninkinanka*. Mamadou Badji raconte :

quand tu tombais à l'eau, tu sortais, tu avais le corps meurtri [...]. Il y a eu des gens qui en sont morts et traumatisés par ça, les gens ont commencé à fuir en Gambie³⁰.

Nouah Cissé parle lui aussi d'algues urticantes :

les algues grattaient et les gens mourraient, ils appelaient ça la « galle ». Les gens préféraient fuir³¹.

Que ce soit l'autoritarisme d'un chef de canton ou l'importance d'une croyance locale, ces deux éléments ont influé profondément sur les conditions de recrutement et de travail sur le chantier routier de Tobor-Ziguinchor. Ils rappellent par ailleurs le fossé existant entre des réglementations générales imposées par la colonie et leur application sur le terrain, source de nombreuses adaptations suivant les contingences locales.

« **Peur de la route** » et résistances au travail forcé en Basse-Casamance

À la suite des recrutements massifs et à cause des conditions de vie et de travail déplorables sur les chantiers routiers, une véritable « peur de la route » s'installe chez les populations, se traduisant par un ensemble de réactions de désobéissance au travail prestataire. Du simple refus à la fuite ou à l'action plus violente, ce panel diversifié de tactiques révèle plus largement les limites d'un système de travail forcé aussi arbitraire qu'inefficace.

Dans un premier temps, il n'est pas rare que des villages entiers refusent de fournir des hommes pour le travail habitants de Diembéring, Kamobeul et Oussouye, ainsi que les villages de Youtou et Effoc, refusent de fournir 200 travailleurs pour le travail de la route Oussouye-Diembéring. Le commandant de cercle, accompagné d'une prestataire à l'arrivée des chefs de cantons venus les recruter. Ainsi, en 1930, dans le cercle de Ziguinchor, les douzaine de gardes-cercles, se déplace alors en personne pour enrôler par la force les travailleurs nécessaires³². Dans un autre registre, la fuite ou la désertion des chantiers publics constituent une forme courante de réaction utilisée par les populations. Elles sont encore plus usitées dans les régions frontalières comme la Basse-Casamance, prise en étau entre la Gambie anglaise au nord et la Guinée portugaise au sud. Ces fuites ne sont généralement pas le seul fait d'individus isolés, mais peuvent être organisées à une plus large échelle, par des familles ou des villages entiers. Ce phénomène est tellement courant dans la région, pour réagir à la levée des impôts, aux réquisitions de travailleurs, aux prestations, au recrutement militaire ou dans les écoles, que l'administration coloniale qualifie ces mouvements de « politique de la bascule ». Le gouverneur du Sénégal décide même, en 1918, de réduire le nombre de recrues militaires pour la Casamance, afin d'éviter les fuites massives de populations³³. Dans le cadre précis de la désertion ou de la migration des populations, il est intéressant de noter que ces actes ne sont pas présentés par les autorités comme une forme de mobilisation sociale ou de résistance, mais avant tout comme un argument confirmant la « paresse » inhérente de l'indigène. À l'inverse de cette vision réductrice et raciste, la fuite doit être entendue comme une tactique spécifique, individuelle ou collective, spontanée ou préméditée, pour protester contre des mesures de contraintes fortes³⁴.

Outre la migration, des cas d'actions plus violentes peuvent être notés. Ces formes de refus, certes assez rares, sont cependant les plus documentées dans les archives coloniales, car elles établissent une confrontation directe avec l'autorité. Le 25 octobre 1930, le chef Tété Sagna du canton de Brin-Séléki en Basse-Casamance, accompagné d'un garde-cercle, est chargé par

l'administration de recruter des hommes dans le canton des Essygnés. À l'arrivée au village de Dialang, les deux hommes apprennent que le chef de village s'est absenté. Souhaitant voir avec le chef le nombre d'hommes à réquisitionner pour les travaux, Tété Sagna interpelle un enfant du village et le charge d'aller prévenir le chef. C'est alors qu'un ancien tirailleur prénommé « Marka » habitant Dialang et passant par là se jette sur le garde-cercle et le menace avec un couteau. Après quelques échauffourées, c'est le chef de canton Tété Sagna lui-même qui « s'empare de Marka et le [réduit] à l'impuissance » en lui faisant attacher les mains et les pieds. Le tirailleur se met alors à hurler et amène la population qui le libère de ses liens. Dès lors, le tirailleur Marka et le chef de village de Dialang qui l'a rejoint quelques minutes après commencent à frapper de plusieurs coups de bâton le chef de canton et le garde-cercle³⁵. Bien qu'il faille garder une distance critique avec les propos tenus dans les rapports coloniaux, cet exemple montre néanmoins comment le recrutement de travailleurs apparaît le plus souvent comme un catalyseur, entraînant une réaction en chaîne contre l'autorité coloniale incarnée dans cet exemple par le chef de canton.

Tout aussi importantes sont les ripostes moins spectaculaires, souvent silencieuses et non-organisées. Ces attitudes, à l'inverse de la migration ou de l'action violente, sont souvent quotidiennes sans être forcément remarquées par les autorités. Certains auteurs emploient le terme de réactions « cachées » pour caractériser ces attitudes moins évidentes, plus discrètes (Cohen 1980). Utiliser ce terme revient à adopter un point de vue « par le haut », puisqu'attribuer le qualificatif de « caché » à ces ripostes indique seulement qu'elles étaient cachées à l'autorité. Or, il y a fort à parier que les populations qui feignent l'acceptation, qui dissimulent ou qui « rechignent » volontairement à travailler, sont conscientes de ce qu'elles font et du risque qu'elles encourent. Ce n'est pas parce que les archives sont silencieuses à leur égard que ces attitudes n'existent pas. Il n'est en effet pas rare que les prestataires essayent d'en faire le moins possible. Quelques rares passages retrouvés dans les archives révèlent que les autorités sont souvent bien conscientes de cette « mauvaise volonté »³⁶ que les prestataires montrent au travail :

L'indigène, il faut le reconnaître, non seulement n'apporte aucun empressement à s'acquitter de ses journées de prestations, mais encore cherche à s'y soustraire par tous les moyens. Le recrutement des prestataires fait partout le désespoir des chefs. Ce n'est évidemment pas à une résistance ouverte sur quoi se butent ces derniers, mais à une force d'inertie et à une apathie générale [...]. Dans ces conditions, il est bien évident qu'une telle main-d'œuvre ignorante, mal encadrée et souvent mal outillée ne peut donner qu'un rendement médiocre³⁷.

Un autre moyen possible pour rendre compte de ces formes de lenteur au travail est de se focaliser sur l'appareil répressif. On peut noter par exemple que la peine d'indigénat³⁸ la plus souvent utilisée était celle qui punissait la « mauvaise volonté à prendre part aux travaux d'utilité publique³⁹ ».

Alors que l'administration avait tendance à caractériser ces comportements comme faisant partie intégrante de la paresse supposée des populations africaines, il convient d'inverser la focale et d'envisager ces attitudes comme de nécessaires tactiques pour minimiser la contrainte et s'accorder un bref répit. La route, tel le rocher de Sisyphe, est le lieu d'un entretien constant et répété de la part de milliers de prestataires forcés. Cependant, les cas concrets de lenteur et de ralentissement des travaux ne sont pas sans conséquence pour les autorités :

Comme toujours vous y enverrez des enfants, des cultivateurs, contraints et forcés, faisant par force semblant de travailler, faisant acte de présence, enlevant par-ci par-là un caillou pour le mettre aussi bien sur un dos-d'âne que dans un trou à combler, bref, donnant une illusion passagère d'une amélioration de la route mais en fait ne faisant rien d'utile, de durable, ne faisant pas un sou de travail efficace⁴⁰.

À terme, le système des prestations s'avère contre-productif puisque les chantiers de construction du réseau routier sénégalais, lieu de calvaire pour les populations, produisent l'inverse de l'objectif initialement fixé. On peut en effet suggérer – et c'est bien là tout le côté kafkaïen de la coercition en situation coloniale – que c'est justement la contrainte économique et la mise au travail des populations qui ont entraîné des comportements de fuites et de « mauvaise volonté », alors même que ces moyens de coercition prétendaient initialement les combattre.

En décentrant notre focale sur la Basse-Casamance et plus encore sur une petite portion de route entre Bignona et Ziguinchor, nous avons rendu compte de formes quotidiennes et brutales de mise au travail forcé sur les chantiers routiers. En effet, pour ne pas tomber dans le piège de la simple histoire administrative, nous avons étudié les pratiques institutionnelles à différentes échelles, pour mettre en lumière l'écart qui existait entre les réglementations générales des prestations et leur application plus locale. Plus largement, penser les formes de mobilisation forcée de la main-d'œuvre permet de réfléchir à une nouvelle géographie du travail rompant avec la tendance « dakarocentrée » de l'historiographie classique, qui envisage trop souvent le territoire du Sénégal dans une globalité fictive. Les prestations, système de contrainte initialement pensé comme provisoire pour la construction de routes définitives, ont été, à l'inverse, transformées en système permanent et réglementé pour la rénovation et l'entretien de routes provisoires. Le régime

des prestations, arbitraire dans son essence, a généré de nombreuses exactions. Les autorités ne s'intéressaient pas tant à la signification que ces abus avaient pour les populations et sur les hiérarchies internes que cela pouvait renforcer (en particulier envers la chefferie chargée du recrutement), qu'aux conséquences que ces méthodes arbitraires avaient sur l'efficacité et la productivité des travaux routiers.

À ce titre, et c'est là un point important, les rapports coloniaux s'accordent tous sur le rendement médiocre de ces travaux, souvent réalisés avec un outillage rudimentaire. La commission Guernut, lancée sous le Front populaire, soulève l'idée d'un gaspillage de la main-d'œuvre, qui se voit détournée du travail des champs, pourtant vital pour l'économie de la fédération⁴¹. Avec l'avènement du Front populaire en AOF, les nouvelles autorités coloniales prennent alors acte de l'inefficacité de ce système, en tentant une réforme générale du régime des prestations avec l'instauration d'une taxe additionnelle⁴².

Les autorités coloniales tentèrent de domestiquer et prendre possession de l'espace pour avoir le contrôle sur la terre et sur les hommes. Ainsi, penser une géographie de la route, c'est aussi penser la géographie du pouvoir. Force est de constater que le fonctionnement des travaux routiers et la qualité du réseau n'étaient pas à la hauteur des espérances d'un pouvoir colonial qui voyait dans l'expansion des voies de communication un symbole de sa souveraineté politique et économique. Alors même que l'une des justifications de l'extension du réseau routier était de pouvoir connecter et attirer des villages entiers près des nouvelles routes, l'usage des prestations a entraîné l'effet inverse, déplaçant de nombreuses populations loin des routes pour éviter cette corvée, influant dès lors sur l'effectivité du pouvoir. Finalement par manque de moyens financiers et d'effectifs, l'administration se retrouve impuissante à contrôler les activités du commandement local. Dans les faits, les administrateurs faisaient souvent semblant de gouverner, au même titre que les populations faisaient semblant de travailler. Ces éléments ne trahissent pas qu'un simple dysfonctionnement de l'autorité, mais sont constitutifs de la dynamique d'un pouvoir colonial qui oscillait constamment entre coercition et impuissance.

Notes

1. Ces recherches ont été réalisées grâce au concours du projet ERC starting grant « Forced labour in Africa ».
2. L'article 33 de la loi d'autonomie financière des colonies promulguée le 13 avril 1900 stipulait que les territoires colonisés devaient couvrir par leurs moyens propres toutes leurs dépenses.
3. Pour le détail par territoire, voir le dossier entier. Archives nationales d'outre-mer (ANOM), AGEFOM, Carton 374, Dossier routes d'AOF, le réseau routier de l'AOF, 1930.

4. Alfred Goux (maire de Dakar), « Aurons-nous des routes au Sénégal ? », *Le Sénégal*, n° 81, non daté.
5. Albert Sarraut, alors ministre des Colonies, lance en 1921 un programme de grands travaux en AOF afin d'assurer le développement des territoires et l'approvisionnement en matières premières de la métropole.
6. Archives nationales du Sénégal (ANS), 10D4/18, organisation des travaux d'entretien, d'amélioration et de réfection du réseau routier du Sénégal, 1929. Contrairement au puissant service des Ponts et Chaussées qui fut largement sollicité en France pour le développement du réseau routier au XIXe siècle, les services locaux des travaux publics – quand ils existaient – n'étaient pas chargés de l'exécution du programme routier.
7. ANOM, Affpol, Carton 2808, Arrêté n° 1930 portant réglementation de la prestation des indigènes dans les colonies et territoires du gouvernement général de l'Afrique occidentale française. 25 novembre 1912. Arrêté du 23 septembre 1918 relatif au régime des prestations des indigènes dans les colonies et territoires de l'Afrique-Occidentale française, abrogeant l'arrêté du 31 décembre 1917.
8. ANS, 11D3/41, Arrêté réglementant les prestations au Sénégal, 29 mars 1919.
9. La conférence de Genève organisée par le Bureau international du travail (BIT) en 1929, déboucha sur une convention (n° 29) visant à supprimer le travail forcé ou obligatoire sous toutes ses formes.
10. En effet, les femmes n'étaient pas soumises aux prestations et seules les hommes, sujets français, entre 18 et 60 ans y étaient soumis. Article 1 et article 6. ANS, K143(26), Arrêté type portant réglementation des prestations en AOF, 1930.
11. C'était le taux le plus bas, par rapports aux autres territoires de l'AOF comme la Guinée (8 jours), le Soudan français (de 7 à 9 jours), ou encore la Côte d'Ivoire (8 à 10 jours). Cette mesure date de 1928 si l'on en croit le conseil des notables de Kédougou qui en mentionne la date. ANS, 11D1/993, Conseil colonial de Kédougou, 18 septembre 1928.
12. ANS, 11D3/41, Arrêté réglementant les prestations au Sénégal, 29 mars 1919. Article 3. Article 4.
13. ANS, K217(26), Rapport de mission du gouverneur Tap inspecteur du travail dans la vallée du Sénégal, décembre-janvier 1938.
14. ANS, 13G13, Rapport d'inspection administrative du cercle de Ziguinchor, 1937
15. ANS, 11D1/149, Télégramme au commandant de cercle de Bignona, 13 juin 1937.
16. ANS, 11D1/309, Rapport du commandant de cercle de Kolda au gouverneur du Sénégal, Incident garde-cercle, 25 mars 1944.
17. ANS, 2G27/53, Cercle de Ziguinchor. Rapport économique trimestriel, 1927.
18. Entretien Nouah Cissé, Ziguinchor, 26 mars 2013. Ancien proviseur du lycée de Ziguinchor.
19. Archives des Spiritains (AS), 3I 2,4b, Journaux de communauté Bignona, 1923-1937.
20. Entretien Mamadou Faye Badji, Tobor, 20 février 2014.
21. Ou *kajendu* ou *kadiandou*.
22. ANS, 11D1/149, Notes sur la manière de servir d'Arfang Sonko, 1937 et 1939.

23. ANS, 11D1/149, Notes sur la manière de servir d'Arfang Sonko, 1934.
24. Entretien Mamadou Faye Badji, Tobor, 20 février 2014.
25. ANS, 13G42, Plainte manuscrite des populations des Djougouttes Nord, 4 juillet 1937 ; ANS, 13G29, Gouverneur du Sénégal au gouverneur général, Dossier de plaintes contre Arfang Sonko, 21 août 1937.
26. Conclusions de l'administrateur Hontarrede, dans sa lettre 852 du 13 août 1937. ANS, 13G42, Copie jugement affaires Djougouttes-Nord, 3 mars 1938.
27. Incident évoqué dans ANS, 11D1/147, Procès-verbal de renseignements judiciaires sur les agissements de Ibou Cisse commerçant au village de Mampalago par la gendarmerie nationale, 16 novembre 1949.
28. L'année 1946 marque un tournant dans la politique coloniale avec la loi Lamine Guèye du 7 mai 1946 qui attribue la citoyenneté française à tous les ressortissants des territoires d'Outre-mer et la loi du 30 avril 1946 qui institue pour la première fois une contribution financière de la métropole au développement des colonies. Plus important encore, le 11 avril 1946 est promulguée la loi Houphouët-Boigny tendant à la suppression du travail forcé dans les territoires d'Outre-mer.
29. *Ningiri* ou *Ninkinankaen*. Génie auteur des tremblements de terre, maître des sources, de l'arc en ciel et dispensateur des richesses. Voir Applà (1943).
30. Entretien Mamadou Faye Badji, Tobor, 20 février 2014.
31. Entretien Nouah Cissé, Ziguinchor, 26 mars 2013.
32. ANOM, Affpol, Carton 598, Dossier 4, Rapport politique annuel du Sénégal, 1929.
33. ANS, 4D74, Rapport du gouverneur général Angoulvant au ministre des Colonies, septembre 1918.
34. Voir Tiquet (2014).
35. ANS, 2G30/60, Territoire de la Casamance, Rapports politiques mensuels : mars, avril, juin à novembre, 1930.
36. Nous mettons le terme de « mauvaise volonté » entre guillemets car c'est une appréciation du pouvoir colonial et non un état de fait.
37. ANS, 2G27/18, Rapports politiques du Sénégal, mensuels, annuel et résumé, 1927.
38. Régime de répression par voie disciplinaire mis en place au lendemain de la conquête. Il fut l'instrument privilégié du maintien de l'ordre colonial en offrant une réponse juridique à la double exigence coloniale d'ordre social et de contrôle de la main-d'œuvre. Voir Mann (2009).
39. Les « indigènes » peuvent être punis de 120 jours de prison ou 40 francs d'amende. ANS, 2G31/67, Cercle de Bakel, Rapport politique annuel, 1931.
40. Conseil colonial du Sénégal, Session extraordinaire de novembre 1926, p. 109.
41. ANOM, GUERNUT, Carton 13, Rapport II, travaux publics et Office du Niger.
42. Dans l'esprit de la réforme, cette taxe mise en place en 1937 permettait de dégager un budget pour recruter des manœuvres volontaires et rémunérés contrairement à l'ancien système. Voir Bernard-Duquenot (1976).

Bibliographie

- Appla, Béatrice, 1943, « Masques de Guinée française et de Casamance », *Journal de la Société des Africanistes*, vol. 13, n° 13.
- Awenengo, Dalberto Séverine, 2005, *Les Joola, la Casamance et l'État (1890-2004) : l'identisation joola au Sénégal*, thèse de doctorat en histoire, Paris VII Denis Diderot.
- Bernard-Duquenot, Nicole, 1976, « Le Front populaire et le problème des prestations en AOF », *Cahiers d'études africaines*, vol. 16, n° 61.
- Cohen, Robin, 1980, « Resistance and hidden forms of consciousness amongst African workers », *Review of African Political Economy*, n° 19.
- Fall, Babacar, 1993, *Le travail forcé en Afrique-Occidentale française*, Paris, Karthala.
- Glasman, Joël, 2004, « Le Sénégal imaginé. Évolution d'une classification ethnique de 1816 aux années 1920 », *Afrique & histoire*, vol. 2, n° 1.
- Gray, Christopher J., 2002, *Colonial rule and crisis in Equatorial Africa : Southern Gabon, ca. 1850-1940*, Rochester, University of Rochester Press.
- Labrune-Badiane, Céline, 2008, *Processus de scolarisation en Casamance : rythmes et logiques (1860-1960)*, thèse de doctorat en histoire, Paris VII.
- Mann, Gregory, 2009, « What was the Indigénat ? The « Empire of law » in French West Africa », *Journal of African History*, vol. 50.
- Nfally, Diédhou, 2000, *Administration coloniale et travail forcé en Casamance. Étude de cas du réseau routier à travers la construction de la route Tobor-Ziguinchor*, mémoire de maîtrise en histoire, université Cheikh Anta Diop de Dakar.
- Pourtier, Roland, 1989, *Le Gabon : État et développement, T. 2*, Paris, L'Harmattan.
- Thiam, Iba Der, 1983, *L'évolution politique et syndicale du Sénégal colonial de 1840 à 1936*, thèse de doctorat en histoire, université Panthéon Sorbonne.
- Tiquet, Romain, 2014, « Migrations protestataires et résistances au travail forcé en AOF, 1900-1946 », *Hommes & Migrations*, n° 1307.
- Touze, Raphaël, 1963, *Bignona en Casamance*, Dakar, éd. SEPA.