



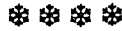
**Mémoire  
Présentée  
par Mor NDAO**

**UNIVERSITE CHEIKH  
ANTA DIOP DE DAKAR  
DEPARTEMENT  
D'HISTOIRE**

**LE RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DE  
DAKAR DE 1902 À 1945**

---

**Année Universitaire 1991-1992**

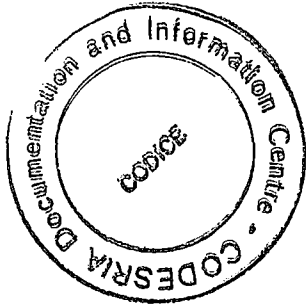


DEPARTEMENT D'HISTOIRE

09.01.03

NDA

5757



MEMOIRE DE D.E.A.

(DIPLOME D'ETUDES APPROFONDIES)

**LE RAVITAILLEMENT DE LA  
VILLE DE DAKAR  
DE 1902 À 1945**

PRESENTE

PAR :

**Mor NDAO**

SOUS LA DIRECTION DE :

**M. Iba Der THIAM**

PROFESSEUR

# DEDICACES

*A Mes parents, mes amis, mes frères et sœurs.*

*A Tous les enseignants qui ont contribué à ma formation, du primaire au supérieur, notamment :*

*M.*

*Amadou Diagne, Mamadou Lamine Gassama*

*et*

*M<sup>me</sup> Khady Ndiaye DIEYE.*

*A Babacar FALL,*

*Qui a guidé mes premiers pas dans la recherche.*

*A Ibrahima THIOUB,*

*Pour ses conseils, son soutien constant et la gentillesse qui le caractérise.*

*Mais ma pensée reconnaissante se reporte à mon maître :*

*Le Professeur Iba Der Thiam,*

*Pour son ouverture d'esprit, sa disponibilité exceptionnelle et son souci de perfection bien connu ; qu'il trouve ici l'expression de ma grande admiration.*

# GLOSSAIRE

<i>A.E.F.</i>	:	<i>Afrique Equatoriale Française</i>
<i>A.N.S.</i>	:	<i>Archives Nationales du Sénégal</i>
<i>A.O.F.</i>	:	<i>Afrique Occidentale Française</i>
<i>B.E.</i>	:	<i>Bureau Economique</i>
<i>C.D.D.</i>	:	<i>Circonscription de Dakar et Dépendances</i>
<i>C.L.E.C.</i>	:	<i>Comité Local des Echanges Commerciaux</i>
<i>S.C.O.A.</i>	:	<i>Société commerciale de l'Ouest Africain</i>
<i>Fonds délég. Dak. Dép.</i>	:	<i>Fonds Délégation de Dakar et Dépendances</i>

# SOMMAIRE

	PAGES
INTRODUCTION GENERALE.....	1
<b>PREMIERE PARTIE</b>	
Tableau démographique, évolution de la ville et mise en place des infrastructures	
<b>CHAPITRE A. DAKAR, UN VILLAGE INDIGENE TRANSFORME EN METROPOLE.....</b>	<b>7</b>
1. Le déclassement des villes rivales.....	7
2. Dakar, ville métropole.....	8
<b>CHAPITRE B. L'EQUIPEMENT DE BASE.....</b>	<b>8</b>
1. Le chemin de fer.....	8
2. Le port.....	9
3. Le réseau routier.....	9
4. Les liaisons aériennes.....	10
<b>CHAPITRE C. LA POPULATION DAKAROISE.....</b>	<b>10</b>
1. L'estimation de la population dakaroise.....	10
a. Les données statistiques : essai d'analyse et d'interprétation.....	10
b. Les acteurs de la croissance.....	11
2. Les composantes : une structure démographique dualiste.....	11
a. Les indigènes.....	12
b. La population blanche : Européens et Levantins.....	12
<b>DEUXIEME PARTIE</b>	
L'évaluation des besoins alimentaires, géographie désapprovisionnement de la ville et l'organisation du commerce Dakarois	
<b>CHAPITRE A. ESSAI D'EVALUATION DES BESOINS ALIMENTAIRES.....</b>	<b>15</b>
1. La consommation indigène.....	15
2. La consommation européenne.....	16
<b>CHAPITRE B. LES REGIONS POURVOYEUSES : LES SOURCES DU RAVITAILLEMENT DAKAROIS.....</b>	<b>17</b>
1. Le disponible local : la production locale.....	17
2. L'approvisionnement de Dakar par l'hinterland Sénégalais.....	18
3. L'approvisionnement de Dakar par le continent africain.....	19
4. L'approvisionnement de Dakar en dehors du continent africain.....	20
<b>CHAPITRE C. L'HORIZON DAKAROIS : DAKAR, CENTRE DE RAVITAILLEMENT DU SENEGAL ET DES COLONIES OUEST-AFRICAINES.....</b>	<b>20</b>
1. L'avitaillement.....	20
2. Le ravitaillement du Sénégal et de l'espace Ouest-Africain.....	21

<b>CHAPITRE D. L'ORGANISATION DU COMMERCE .....</b>	<b>22</b>
1. Le grand commerce colonial.....	22
2. Le créneau intermédiaire.....	22
3. Le commerce de détail .....	22
4. Les marchés dakarois.....	23

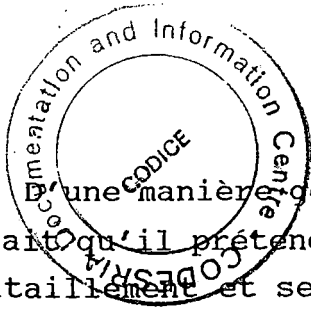
### TROISIEME PARTIE

#### L'approvisionnement de la ville de Dakar de 1902 à 1945.

<b>CHAPITRE A. LE RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DE 1902 A 1913 .....</b>	<b>25</b>
1. Le transfert de la capitale de l'A.O.F et ses incidences.....	25
2. Un approvisionnement du reste facilité par une population relativement réduite .....	26
<b>CHAPITRE B. DAKAR DEVANT LE PREMIER CONFLIT MONDIAL.....</b>	<b>26</b>
1. Le ravitaillement de la métropole, une priorité pour l'administration .....	27
2. Les difficultés d'approvisionnement.....	28
<b>CHAPITRE C. LE RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DURANT L'ENTRE-DEUX-.....</b> <b>GUERRES .....</b>	<b>29</b>
1. De la fin du premier conflit mondial à la crise économique des années trente : l'ère des réformes administratives.....	29
2. La grande dépression des années trente et ses répercussions sur l'approvisionnement de la ville.....	30
<b>CHAPITRE D. LE PROBLEME DU RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DE DAKAR         PENDANT LA DEUXIEME GUERRE MONDIALE.....</b>	<b>31</b>
1. Diagnostics établis, remèdes proposés : l'administration coloniale et les populations locales devant la pénurie .....	31
2. La vie quotidienne à Dakar pendant le second conflit mondial.....	31
3. Essai d'une étude comparée du ravitaillement de la ville lors des deux guerres mondiales.....	32
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>33</b>
<b>SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>35</b>

*«A mon âme,  
n'aspire pas à la vie immortelle  
mais épuise le champ du possible»*

*Pindare.*



## RESUME

D'une manière générale, l'intérêt de ce travail réside dans le fait qu'il prétend approfondir un thème presque en friche: le ravitaillement et ses problèmes.

Ce qui suppose l'étude de la consommation, de la situation alimentaire, des régions pourvoyeuses, des infrastructures de base, des transports, des données démographiques, de la commercialisation, des relations villes-campagnes dans un contexte colonial, etc.

Il s'y ajoute que la période étudiée est entrecoupée de moments d'accalmie auxquels succèdent des périodes de crises (les deux guerres mondiales). L'exceptionnalité de ces périodes de crise permet une meilleure connaissance de ce phénomène majeur qu'est le ravitaillement. Ainsi, l'étude comparée de l'approvisionnement de la ville en temps de paix et en période de crise met au jour les mesures graduelles prises par les autorités coloniales. Par exemple, une menace de pénurie s'accompagne souvent de mesures autoritaires. Dans ces conditions, on interdit la sortie de vivres de la ville et l'on recense les disponibilités. C'est le premier acte. Puis l'installation de la pénurie s'accompagne d'une diminution des consommateurs, de la fermeture des portes de la ville et d'un refoulement systématique des flottants. Enfin, si le péril s'aggrave, troisième acte: l'autorité instaure des mesures de rationnement comme ce fut le cas lors du second conflit mondial.

Evidemment, notre étude s'est confrontée à des difficultés qui s'articulent autour:

- des problèmes méthodologiques, notamment les difficultés d'une approche quantitative ( problème des données statistiques, fiabilité des données démographiques, l'établissement d'un bilan alimentaire, etc);

- des sources et de leur valeur.

Néanmoins, en dépit de ces difficultés, la présente étude met au jour plusieurs thèmes pouvant servir de piste pour une recherche future, comme par exemple la vie quotidienne des Blancs et Noirs, le processus de mise en dépendance alimentaire du Sénégal, notamment l'introduction du riz et les ruptures au niveau des régimes alimentaires, les problèmes démographiques ( surtout les flottants ), A cela s'ajoutent d'une part la nécessité d'établir



un indice des prix pour saisir les tendances de longue durée et les brusques poussées des temps de crise; d'autre part, réflexion devrait être axée sur l'organisation du commerce, de son financement. Enfin l'étude des épidémies en fonction de la situation alimentaire constituerait une importante piste de recherche car au premier constat, en temps de pénurie prolongée, les épidémies, notamment la peste, frappent la ville de Dakar à coups redoublés.

Tout compte fait, nous osons espérer avec le présent travail, contribuer à une meilleure connaissance de l'histoire économique, politique et sociale des villes coloniales du Sénégal en général, et plus particulièrement de la ville de Dakar.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

# INTRODUCTION GENERALE

## I. PROBLEMATIQUE

Ville de création coloniale, Dakar l'est par ses fonctions, ses activités mais aussi par l'initiative de départ. Comme toutes les villes coloniales, elle a cette caractéristique d'être ouverte sur l'extérieur. Métropole économique et portuaire, elle assure la distribution vers l'arrière-pays et les autres colonies de produits manufacturés. De même, elle reçoit de l'hinterland les produits agricoles nécessaires à sa nourriture. En réalité, Dakar était un véritable centre d'échanges, ce qui implique des marchés et des relations avec l'arrière-pays car, certes, la campagne peut se passer de la ville, mais une ville ne peut exister sans campagne. Ainsi, l'étude du ravitaillement d'une ville coloniale comme Dakar mérite intérêt à plus d'un titre.

D'une part, il s'agit d'un domaine majeur de l'économie qui nous permet non seulement d'appréhender le monde la production, de la distribution et de la consommation, mais aussi et surtout de saisir les relations de la ville avec son environnement.

D'autre part, l'intérêt d'un tel sujet réside dans le fait que les études sur le ravitaillement des villes du Sénégal sont assez rares. Certes, Dakar a fait l'objet de plusieurs études, mais les thèmes étudiés, en général, portent peu d'attention aux problèmes de ravitaillement. La pauvreté de l'historiographie dans ce domaine est réelle. Dès lors, il y a une carence et un vide à combler.

Par ailleurs, la période étudiée est exceptionnelle car elle est jalonnée par les deux guerres mondiales. L'exceptionnalité de ces périodes de crise permet une meilleure connaissance de ce phénomène majeur qu'est le ravitaillement.

Il s'y ajoute que Dakar, en tant que capitale fédérale de l'A.O.F., représentait un pilier fondamental du dispositif de domination française en Afrique noire car :

*"l'Afrique Occidentale doit se concevoir et se définir à Dakar, c'est localement, sur place qu'elle doit s'administrer"<sup>1</sup>.*

Dans ces conditions, la ville devait être approvisionnée convenablement. En effet, les pénuries peuvent être des facteurs de souffrances, de troubles et de désordres ; souffrances pour les populations, surtout les plus démunies ; troubles et menaces pour les institutions, les autorités et pour la base même de la vie urbaine.

On aura garde d'oublier que le commerce des vivres (surtout des céréales), déterminant dans l'approvisionnement des villes, revêt un caractère aléatoire et spéculatif. En effet, les sécheresses, les invasions acridiennes et les troubles politiques (guerres, conflits) peuvent compromettre le ravitaillement d'une ville et ainsi exposer les populations *au bord* de la famine. La présente étude met au jour des protagonistes aux intérêts divergents, voire contradictoires : d'une part une administration qui devait veiller à ce que la ville soit convenablement approvisionnée et intervenir pour réguler le marché et modérer les prix ; d'autre part, les commerçants et les traitants, maîtres du marché, qui jouent sur les stocks (rétention), attendent les moments propices (soudures, pénurie...) pour faire fortune et enfin la masse urbaine, souvent torturée dans sa vie quotidienne par la cherté des grains.

Dès lors, il s'agira de réfléchir sur les stratégies adoptées par les protagonistes pour assurer le ravitaillement de la ville en temps de paix et les mesures prises en période de crise. Pour cela, on dégagera les sources du ravitaillement (les régions pourvoyeuses), les circuits empruntés par les produits vivriers (ce qui suppose le problème des transports) avant de réfléchir sur la commercialisation.

---

<sup>1</sup> A.N.S., 1 Q 390 (77) : Conférence Economique du Ravitaillement. Discours du Gouverneur Général Boisson lors de l'ouverture de la Conférence Economique de Dakar en Septembre 1942.

## II. LA CRITIQUE DES SOURCES : LES SOURCES ET LEUR VALEUR

Les sources sont nombreuses. Ce sont des sources bibliographiques, archivistiques et orales. Chacune d'elle a sa valeur, mais aussi ses limites. Dès lors, ce n'est que par leur confrontation et leur complémentarité qu'il est possible de mieux s'approcher de la vérité historique.

### A. LES SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

#### 1. Les ouvrages généraux.

On peut citer parmi tant d'autres :

- Chevans (H), *La mise en valeur de l'A.O.F.*, Paris, Félix Alcan, 1907, 280p ;
- Courtet (M), *Etude sur le Sénégal*, Paris, Challamel, 1903, 183p ;
- Cosnier (H), *L'Ouest Africain Français, ses ressources agricoles, son organisation économique*, Paris, Larose, 1921, 253p ;
- François (G), *L'A.O.F.*, Paris, Larose, 1907, 508p.

Les ouvrages généraux sont nombreux et traitent de thèmes variés. Ce sont en général, des travaux sur l'A.O.F. ou sur le Sénégal. Ils ne dégagent souvent que les grands traits dans une réflexion générale. Il y a là un défaut de spécialisation. Mais leur intérêt est indéniable.

#### 2. Les études sur la ville de Dakar.

Plusieurs études ont été faites sur Dakar. Elle peuvent servir de base à la réflexion. On peut citer :

- Danfakha (P.W), *Equipement public et aménagement de la ville de Dakar 1930-1957*, Th. Doct. Univ. Paris VII, 1990, 360p ;
- Faye (C.F.), *La vie quotidienne à Dakar de 1945 à 1960. Approche d'une opinion publique*, thèse de Doctorat, Univ. Paris VII, 1990, 580p ;
- Seck (A), *Dakar, métropole Ouest-Africaine*, Dakar, IFAN, 1970, 516p ;
- Thioub (I), *Entreprises, entrepreneurs et Etat dans une économie dépendante. Domination étrangère et marginalisation des autochtones (Dakar, Sénégal)*, 1930,1973. Thèse de Doctorat, Univ. Paris VIII, 1989, 389p.

La liste n'est pas exhaustive car il existe une littérature abondante sur la ville de Dakar. Dans l'ensemble, il s'agit de brillants travaux spécialisés qui font autorité, allant des thèses aux articles. Il est à signaler que l'ouvrage de A. Seck est une bonne référence. Seulement, bien qu'étant des travaux de référence, ces études ne traitent pas souvent des problèmes de ravitaillement.

#### 3. Quelques travaux sur le ravitaillement

- Arnaud (J.C), "le ravitaillement de Dakar en produits maraîchers" in *Annales de l'Université d'Abidjan, Série G*, Tome IV, 1972, pp. 91-146 ;
- Pasquier (R), "Un aspect des villes du Sénégal : les problèmes de ravitaillement au 19e siècle". in *Cahier du C.R.A*, n° 5, 1977, pp. 177-213.

Il s'agit de deux articles. Celui de Pasquier a le mérite de réfléchir sur les aspects d'ordre méthodologique mais il se limite particulièrement à Saint-Louis et au 19e siècle où l'essor urbain était assez limité.

Quant à l'article d'Arnaud (J.C), il est essentiellement axé sur le ravitaillement en légumes.

En dehors des sources bibliographiques, nous avons travaillé sur les sources archivistiques.

## B. LES SOURCES ARCHIVISTIQUES

Elles se trouvent aux Archives Nationales du Sénégal. nous avons utilisé quatre fonds. Le fonds A.O.F, surtout avec la série G (politique et administration générale) où nous avons consulté la sous-série 2 G (Rapports périodiques : 1895-1960). Nous avons travaillé aussi avec les séries Q (Affaires Economiques) et K (Travail et Main-d'œuvre).

Il s'y ajoute le fonds de la Délégation de Dakar et Dépendances (comprenant 108 dossiers ayant trait à l'économie et au social), le fonds de la chambre de commerce de Dakar et celui du Sénégal Ancien (notamment avec la série D. Administration générale).

Ces sources fournissent de précieux renseignements et beaucoup d'informations sur les problèmes économiques et démographiques. Toutefois une confrontation de ces sources archivistiques avec d'autres sources s'avère nécessaire, afin de savoir quel crédit leur accorder. En effet, la fiabilité des sources archivistiques reste parfois relative car elles ont un caractère administratif et officiel et souvent, elles ne tiennent pas compte des points de vue des milieux indigènes.

Si nous prenons comme exemple la sous-série 2 G, nous constatons qu'elle est constituée de rapports de chefs de service. Or, ceux-ci, avec un respect scrupuleux de la hiérarchie, écrivaient souvent ce qui plaisait à leurs supérieurs ou ce qui pouvait leur assurer un avancement, sachant très bien qu'en matière de promotion, le dévouement payait plus que l'objectivité.

Dès lors, c'est avec un certain esprit critique qu'il faut aborder les sources archivistiques. D'ailleurs, il est nécessaire de les confronter à d'autres sources (surtout orales) car, à elles seules, les sources d'archives ne permettent pas une étude objective de la question.

## C. LA PRESSE : JOURNAUX ET PERIODIQUES

### 1. Les journaux

L'intérêt de la presse pour notre travail peut être moindre par rapport aux autres sources de documentation car l'approvisionnement, bien que souci constant de l'administration et des populations, est rarement traité en tant que tel. Les questions traitées étaient souvent d'ordre politique et ponctuel. Mais en période de pénurie comme ce fut le cas lors des conflits mondiaux, les problèmes de ravitaillement peuvent être à l'ordre du jour, c'est-à-dire être "à la une" des journaux. On peut citer parmi les journaux :

*Paris-Dakar, l'A.O.F, le Sénégal, Clarté, la Sirène Sénégalaise, Dakar-Jeunes, Jalons, Afrique en guerre, le Stégomya, le Périscope africain, l'Ouest Africain Français, la France coloniale, le Temps colonial, le Petit Sénégalais...*

Ces journaux sont limités par leur caractère partisan (affiliés à un parti ou porte-parole officiel des milieux coloniaux). Mais ils constituent des sources intéressantes en période de crise, de pénurie et même en temps de paix, on peut y glaner d'utiles renseignements sur les prix, les récoltes, la situation alimentaire...

### 2. Revues et publications coloniales

#### a. Publications coloniales

On peut citer :

*Le bulletin du Comité de l'Afrique Française, le Bulletin économique et politique de l'A.O.F, le journal officiel de l'A.O.F., le Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'A.O.F. (1924 à 1939), Marchés coloniaux devenus marchés tropicaux et méditerranéens.*

## **b. Les annuaires statistiques**

Il y a : *l'Annuaire statistique de l'A.O.F ; Statistiques commerciales ; Annuaire colonial, Agriculture, Commerce, Industrie (1891-1922) ; Bulletin mensuel de statistique colonial, Sénégal...*

Ces revues et publications coloniales nous donnent d'utiles renseignements, notamment sur les données économiques, commerciales, démographiques. Toutefois, il s'agit de publications officielles qui reflètent les préoccupations et les points de vue des milieux coloniaux. Il s'y ajoute que les chiffres avancés n'étaient souvent que des estimations qu'il faut manipuler avec prudence car les autorités coloniales ne maîtrisaient pas les données statistiques (surtout démographiques).

La fiabilité des sources archivistes souvent relative, suggère non seulement une critique, mais aussi et surtout une confrontation avec d'autres sources. Ce qui rend nécessaire le recours aux sources orales dans le cadre de notre travail.

## **d. Les sources orales**

L'importance des sources orales s'explique par le fait que leur étude critique peut permettre d'infirmer ou de confirmer les sources écrites. D'autre part, l'intérêt des sources orales réside dans le fait que certains sont encore en vie bien qu'il nous ait été difficile de trouver des témoins authentiques pour la période antérieure à 1920. D'une manière générale, nos interlocuteurs ont accepté de répondre avec enthousiasme à nos questions. Nous avons ainsi sillonné les quartiers de la Médina, Gueule Tapée, Fann Hock et les villages traditionnels de Ngor, Ouakam, Yoff. Nous avons rencontré des anciens combattants, des ouvriers, des ménagères, des syndicalistes, des chefs religieux (tel El Hadj. Gana Ndoye, imam à la Gueule Tapée) et de vieux Lébous.

Toutefois, comme les sources écrites, les témoignages oraux ont aussi leurs limites. Ainsi, certaines personnes, gagnées par la sénilité, laissent apparaître des incohérences et des oublis, liés peut-être à l'infidélité de la mémoire. Il s'y ajoute des difficultés d'établir des repères chronologiques et l'importance accordée à l'événementiel.

Par ailleurs, les sources orales ne sont pas exemptes de subjectivité car les interlocuteurs se projettent avec leurs préoccupations, leur sensibilité,...

Au total, aucune source, à elle seule, ne peut permettre de cerner la question. Il faut donc une conjonction des différentes sources et leur étude critique pour approcher l'objectivité.

Dès lors, se pose le choix d'une méthode permettant de répondre à notre question.

## **III. METHODOLOGIE**

L'approche consistera d'une part à évaluer les besoins alimentaires de la ville. Cela exige deux séries de données.

La première concerne la population, l'évolution de ses effectifs et leur répartition entre Européens et Africains. La consommation alimentaire suit la progression démographique : à davantage d'hommes, il faut davantage de nourriture.

Mais il y a une carence des statistiques démographiques due surtout à l'ignorance de la population flottante (les clandestins) car en réalité, les autorités ne maîtrisaient pas la situation démographique (il n'y a pas eu de recensement démographique véritable avant 1955).

La seconde série de données qui concerne la consommation moyenne par personne et par jour est fondamentale pour établir les quantités de vivres nécessaires à l'alimentation de Dakar (bilan alimentaire). Par exemple, en prenant la ration journalière de 500 gr de riz, considérée comme nécessaire à l'indigène, on aura approximativement, pour une population noire évaluée à 90 000 hts en 1938, une ration globale de 45T par jour, ce qui équivaut annuellement à une consommation de 16.425T. Toutefois, il ne s'agit que d'un ordre de grandeur, cachant pas mal de disparités et le calcul n'offre qu'une moyenne globale. L'un des obstacles auxquels se trouve confrontée la recherche en histoire économique demeure, sans doute, l'approche quantitative, le problème des données statistiques. Ce qui ne facilite pas la tâche quand il s'agit d'établir un bilan alimentaire.

En effet, les données statistiques sont certes abondantes, mais des informations peuvent manquer car souvent, elles sont fragmentaires et ponctuelles. Aussi, n'est-il pas toujours aisé de constituer une série continue et homogène du fait des nombreux gaps et ruptures.

D'autre part, on essayera de dessiner la géographie des approvisionnements de Dakar. Il s'agira alors de déterminer l'aire d'approvisionnement de Dakar. Pour cela, on établira plusieurs cartes représentant les régions pourvoyeuses. Par ailleurs, l'on essayera, à la suite du traitement informatique des données, d'établir, chaque fois que la possibilité sera offerte, des tableaux, graphiques et figures qui éclaireront notre propos.

#### IV. PERIODISATION

Nous travaillons sur une période relativement longue. Notre étude laisse apparaître, grosso modo, deux moments d'accalmie entrecoupés par deux périodes de crise. Ainsi, quatre grandes périodes se dégagent :

- la période allant de 1902 à 1913 où la ville se modernise, mais somnole suite à la concurrence des autres villes rivales. La population, relativement réduite, permet un approvisionnement correct de la ville en ces moments d'accalmie ;
- la première guerre mondiale (1914-1918) qui se singularise par un effort de guerre au niveau économique et militaire, une perturbation des échanges et une pénurie qui jalonnent ces années de crise ;
- la période d'entre-deux-guerres marquée par la restructuration administratives de 1924 et la grande dépression des années trente ;
- le second conflit mondial caractérisé par une forte restriction des échanges et une pénurie qui affectent péniblement la ville de Dakar.

Evidemment, le cadre restreint de cette étude impose des choix. Ainsi, l'étendue du sujet et les problématiques intéressantes qu'il soulève suggèrent un travail exhaustif dans le cadre d'une étude plus large. C'est dire qu'il s'agit d'un travail limité, donc perfectible. Dans ces conditions, la critique scientifique ne manquera pas de souligner, et les insuffisances, et l'aspect sommaire qui lui ouvrent des perspectives.

D'une manière générale, trois grandes parties structurent notre travail. Les deux premières ont consisté à dégager les aspects d'ordre méthodologique. Elles parlent, entre autres, des infrastructures, des données démographiques, des besoins alimentaires et de l'organisation du commerce dakarais.

Quant à la troisième partie, elle est axée sur une étude chronologique du ravitaillement de la ville de 1902 à 1945.

# **PREMIERE PARTIE**

**TABLEAU DEMOGRAPHIQUE, EVOLUTION DE LA VILLE DE  
DAKAR ET MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES**

Dakar est une ville de création coloniale. Son ascension s'est opérée à la suite du déclassement des villes rivales. Dès lors, la ville devait connaître un galop démographique rapide qui s'accompagna de la mise en place des infrastructures.

## **CHAPITRE A. DAKAR, UN VILLAGE INDIGÈNE TRANSFORMÉ EN MÉTROPOLE**

### **1. Le déclassement des villes rivales**

À l'orée du 20<sup>ème</sup> siècle, Dakar était le troisième centre urbain du Sénégal et venait, avec ses 18 400 hts, après St-Louis (28 000 hts) et Rufisque (19 200 hts). Ces trois villes connurent une évolution démographique différente. Pourtant, c'est Gorée qui avait freiné, jusqu'à la moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, toutes possibilités d'essor de Dakar, satellite de la cité insulaire.

Au demeurant, l'essor de l'île fut compromis par des facteurs limitants réels notamment son étroitesse.

Dans ces conditions, l'exiguïté de l'îlot poussa les insulaires à s'intéresser au continent. Or, meilleur site ne pouvait être trouvé que Dakar avec sa baie d'accès facile et sa position géostratégique sans commune mesure<sup>2</sup>. Grâce à ses atouts naturels et à ses possibilités offertes en eau et en vivres, Dakar devait, au bout du compte, recueillir l'héritage commercial de Gorée avant de capturer le trafic des îles du Cap-Vert et devenir ainsi, l'escale obligée vers l'Amérique du Sud et le Cap.

Toutefois, le déclassement des autres villes rivales - Kaolack, St-Louis, Rufisque - fut monis aisé.

Capitale du Sénégal, Saint-Louis était, jusqu'au début du siècle, la première ville du pays. Mais la crise profonde qui frappa le commerce de la gomme<sup>3</sup>, l'essor de la culture arachidière et l'accès du port de St-Louis rendu difficile à cause de l'obstacle de la barre, tout cela entraîna la capitale du Sénégal dans la voie de la décadence.

Finalement, le transfert de la capitale de l'A.O.F. en 1902 et la construction du Dakar-Niger qui captura le trafic du fleuve devaient, à la longue, enfoncer davantage St-Louis dans la régression.

La première génération de villes sénégalaises (Gorée, St-Louis) remonte du 17<sup>ème</sup> siècle. Ce n'est que deux siècles plus tard qu'émerge une seconde génération de villes : Dakar, Thiès, Rufisque. Quels sont les facteurs qui ont été à l'origine de cette nouvelle génération de villes ? Ici, s'offrent des pistes de recherche, comme par exemple, l'essor des moyens de transport (ferroviaires et maritimes) et du commerce, la pénétration et la poussée impérialiste qui pourraient, dans une grande mesure, expliquer la naissance de ces nouvelles agglomérations et le déclassement de la première génération de villes (Gorée, St-Louis).

Le déclassement des villes rivales (Kaolack, Rufisque) fit de Dakar une ville métropole dont le rayonnement dépassait le cadre sénégalais pour s'étendre aux niveaux continental et international.

---

<sup>2</sup> En effet, située à un carrefour déterminant des relations internationales, Dakar, plaque tournante dans l'espace atlantique, bénéficie, sans conteste, d'une position avantageuse à la proue occidentale du continent africain ; la ville est à 6 297 km de New-York, à 4 500 km de Havre, 4 630 km de Londres, 6 667 km du Cap et 5 185 km de Rio de Janeiro.

<sup>3</sup> R. Pasquier, «Les traitants des comptoirs du Sénégal au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle» in *Entreprises et Entrepreneur en Afrique*, l'Harmattan, 1983, Tome 1, pp. 141-162.



## 2. Dakar, ville métropole

La vocation première de Dakar a été celle de «station-service de l'Atlantique». Mais avec le transfert de la capitale de l'A.O.F. en 1902, Dakar était à la tête d'un vaste ensemble ouest-africain et devait assurer la fonction de direction administrative et économique fédérale. Toutefois, l'essor de Dakar fut limité jusqu'à la première guerre mondiale car la ville était dépourvue de dynamisme propre.

Dakar devint après la première guerre mondiale une véritable «métropole ouest-africaine»<sup>4</sup> grâce à la concentration des infrastructures et des services : port, gare, transports maritimes, grandes maisons commerciales d'import-export, banques, sociétés de transit...

Dès lors, la zone d'influence de Dakar dépassa le cadre sénégalais pour s'étendre au niveau continental et même international.

Le développement spectaculaire de la ville s'est accompagné, évidemment, de la mise en place des infrastructures.

## CHAPITRE B. L'EQUIPEMENT DE BASE

C'est grâce aux réseaux routier, ferroviaire, aux trafics portuaires et aériens que l'agglomération dakaroise peut faire face aux nécessités de son ravitaillement tout en assurant en même temps la redistribution dans l'espace soudano-sahélien des produits manufacturés et vivriers.

### 1. Le chemin de fer

Construit pour des raisons d'ordre stratégique, le chemin de fer fut avant tout un instrument de pénétration et de pacification. Il s'agissait, pour l'autorité coloniale d'assurer la pacification et de consolider l'occupation française grâce à des interventions militaires rapides et efficaces. Mais bientôt, le rôle économique supplanta l'aspect militaire du rail qui va parachever l'intégration des paysans dans l'économie de traite.

Deux tronçons principaux constituaient le réseau ferroviaire sénégal-soudanais. Le premier, le «Dakar-St-Louis», long de 264 km, a été construit entre fin 1882 et Mai 1885, par la Compagnie du Dakar-St-Louis. Il a été inauguré le 6 Juillet 1885. La gestion confiée à la Compagnie du Dakar-St-Louis devient bientôt rentable. Les années 1900, 1901 et 1902 furent des années fastes. Ainsi, en 1900, il y eut 114.220, 685 T de marchandises transportées contre 158.039 T en 1901 et 106.966 T en 1902<sup>5</sup>.

Quand au chemin de fer soudanais, sa construction fut confiée au génie militaire français.

Les travaux du transsoudanais vont durer un quart de siècle (1881 à 1904).

La section Thiès-Kayes, fut commencée en 1907 et le tronçon central ne fut réalisé qu'après la première guerre mondiale (1907 à 1918).

Le trafic ferroviaire a un caractère national et continental contrairement au trafic routier qui concerne uniquement le Sénégal.

Ainsi, avec la construction du chemin de fer, le port de Dakar voit s'ouvrir à lui un vaste hinterland s'étendant jusqu'au Moyen-Niger.

Le rôle et l'impact du chemin de fer dans l'émergence de la seconde génération de villes (comme Thiès) constitueraient un important thème de réflexion.

<sup>4</sup> cf. Seck, *Dakar, métropole ouest africaine*, Dakar, IFAN, 1970, 516 p. ; p. 28.

<sup>5</sup> A.N.S., 2G2 (16), Sénégal : Rapport d'ensemble sur la situation politique, administrative, financière et économique et sur le fonctionnement des différents services pendant les années 1901, 1900 et 1902.

## 2. Le port

Le port a favorisé l'essor de la ville car, aux origines, Dakar devait tout à son port. L'année 1857 marque une étape décisive dans l'équipement du futur port avec la création par la Compagnie des Messageries Impériales d'un dépôt de charbon à Dakar. En 1863, on projeta une deuxième jetée et trois années plus tard, pour la première fois, un paquebot poste des Messageries Impériales, en partance pour le Brésil, faisait escale à Dakar le 4 Novembre 1866. L'année suivante, on procéda à l'agrandissement du port. L'escale de Dakar, à la charnière des deux bassins de l'Atlantique, avait une vocation de «station-service de l'Atlantique»<sup>6</sup>.

A la fin de la première guerre mondiale, une nouvelle impulsion fut donnée au port de Dakar, surtout entre 1926 et 1933 grâce à d'importants travaux d'agrandissement, d'amélioration des jetées et des quais.

A la veille du second conflit mondial, la guerre civile aux Canaries (1936-1938) propulsa le port de Dakar qui capture le trafic de cette redoutable escale concurrente.

Le déclassement des ports secondaires fit du port de Dakar un poumon de la traite arachidière, un centre nerveux qui polarise aussi bien les importations des produits manufacturés que les exportations des produits locaux vers la métropole.

Toutefois, la rôle fondamental du port dans les échanges devait être complété par la route.

## 3. Le réseau routier

*«La route constitue un des principaux facteurs de l'expansion coloniale. Des liaisons rapides et sûres sont indispensables pour permettre une bonne administration. Il est également nécessaire d'assurer la possibilité d'une circulation lourde pour faciliter les échanges commerciaux»<sup>7</sup>.*

A.N.S. 5P6 (32), A.O.F. : Réseau routier, correspondance du Ministre des Colonies à M.M. les Gouverneurs généraux, 16 février 1932.

La mise en place du réseau routier répondait à un double objectif : un aspect d'ordre politique grâce à un contrôle administratif effectif de la colonie et un caractère spécifiquement économique. Ainsi, la route pourrait faciliter le transport du courrier et le déplacement rapide de l'autorité coloniale grâce à un quadrillage de la colonie. Elle devait aussi permettre le transport de marchandises et les déplacements des commerçants. Ce caractère utilitaire de la route, les commerçants l'ont très tôt appréhendé lorsque la chambre de commerce de Rufisque souhaita la construction d'une piste entre Dakar et Rufisque «pour être moins à la merci du chemin de fer»<sup>8</sup>.

Le réseau routier a été favorisé par le développement des transports automobiles. En effet, l'automobile fit son apparition au Sénégal au début du siècle, mais sa diffusion ne s'opéra qu'à partir des années 1920.

La route aura permis d'une part une plus grande mobilité de la population et un brassage des idées ; d'autre part, elle aura permis un renforcement des échanges et de la fonction polarisatrice de Dakar. Aussi, la route concourut - elle à un ravitaillement plus facile de Dakar et de l'hinterland sénégalais.

<sup>6</sup> Voir «Dakar, station service de l'Atlantique», Paris, *Journal de la marine marchande*, 1953, 104 pages.

<sup>7</sup> Pour plus de détails sur cette question, voir S. B. NDIAYE, *La mise en place du réseau routier au Sénégal 1900-1940*. Mémoire de maîtrise, Univ. Dakar, 1977-78- ; 111 p.

<sup>8</sup> A.N.S., 3 Q 19, Chambre de commerce de Rufisque, *Affaire diverses*, 1906.

D'une manière générale, la route avec ses qualités de souplesse, de rapidité et de fréquence, finira par détrôner le rail. D'ailleurs, en 1928, le rail allait perdre 10,5 millions de voyageurs / km sur les traçons Louga-Diourbel, St-Louis-Dakar et Dakar-Rufisque au profit de la route<sup>9</sup>.

Au total, la route a constitué un moyen de la politique d'exploitation et de «mise en valeur» du Sénégal.

Toutefois, la limite de la route réside dans le fait que son trafic revêt un caractère spécifiquement sénégalais. En effet, son trafic n'avait un aspect ni continental, encore moins international. Ce rôle devait être assumé par l'avion, vers la fin des années vingt.

#### 4. Les liaisons aériennes

La position géostratégique liée à sa situation de plaque tournante des relations intercontinentales explique le choix porté sur Dakar comme escale aérienne majeure dès les premiers moments de l'aviation commerciale.

En 1923, eut lieu le premier vol Toulouse-Casablanca-Dakar.

La première ligne aéropostale régulière de Toulouse à Dakar via Casablanca fut ouverte le 1er Juin 1925<sup>10</sup>. Cette même ligne fut prolongée, à partir de 1928 jusqu'au Brésil (Rio et Natal) et une année plus tard jusqu'à Buenos Aires puis Santiago du Chili. Toutefois, il faudra attendre 1930 pour voir se réaliser la première traversée aérienne de l'Atlantique, de St-Louis du Sénégal à Natal ; elle fut effectuée du 12 au 13 Mai 1930 par l'équipage Mermoz-Dabry-Gimié.

Le modernisation des installations aéronautiques (balisage de nuit, installation d'une station météorologique) développa et transforma le trafic aérien qui, à partir de 1936, diversifia ses activités en passant du courrier postal au fret et aux passagers.

Aussi, à la veille du second conflit mondial, Dakar faisait-elle figure d'un carrefour aérien de premier plan.

## CHAPITRE C. LA POPULATION DAKAROISE

### 1. L'estimation de la population dakaroise

#### a. Les données statistiques

L'absence d'un véritable recensement démographique<sup>11</sup> durant notre période rend difficile toute étude rigoureuse sur la population dakaroise.

Avant 1955, les chiffres avancés reposaient sur des dénombrements et des enquêtes démographiques.

Ce qui fait dire au géographe Jean Gallais qu'«au point de vue statistique, l'agglomération dakaroise reste une des plus grandes inconnues de l'A.O.F.»<sup>12</sup>. Pourtant, en dépit de toutes ces limites, il est possible de reconstituer une évolution de la population dakaroise.

<sup>9</sup> P. E. PHEFFER, *Raibroads and aspects of social change in Senegal 1878-1933*, Thèse de doctorat, Univ. of Penusylvania, 1975, 540 p., page 460.

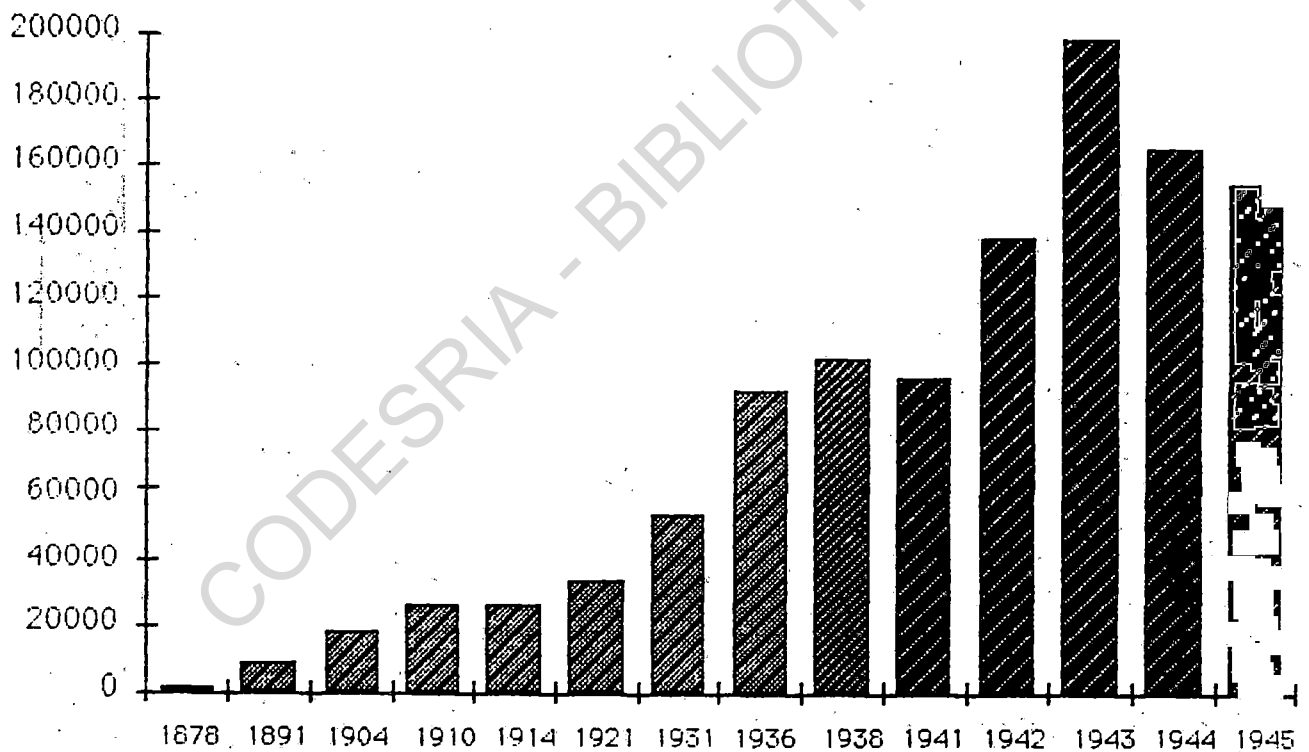
<sup>10</sup> Cette même ligne, exploitée par l'entreprise Latécoère, puis par l'Aérospatiale desservait l'Espagne avec escales à Barcelone, Alicante, Malaga, puis le Maroc avec des escales à Tanger, Rabat, Casablanca, Agadir ; elle empruntait aussi l'itinéraire saharien par Ville Cisnéros et Port-Etienne avant de gagner Dakar après escale à St-Louis.

<sup>11</sup> Certes, il y a eu des recensements en 1878, 1891, 1904, 1910, 1909, 1914, 1921, 1926, 1931, 1945. Mais ils étaient purement administratifs et effectués dans un but fiscal. Les résultats, connus grâce aux annuaires coloniaux officiels, ne donnent que des ordres de grandeur avec une forte sous-estimation.

<sup>12</sup> J. Gallais, «Les villages lébous de la presqu'île du Cap-Vert», *Les cahiers d'O.M.*, 1954, pp. 137-154.




**TAB-N°1 EVOLUTION DE LA POPULATION DAKAROISE**

	A	B	C
1	Période	Population évaluée	Sources
2	1878	1560	Recensement démographique de Dakar; 1955
3	1891	8700	Recensement démographique de Dakar; 1955
4	1904	18400	Recensement démographique de Dakar; 1955
5	1910	26000	Recensement démographique de Dakar; 1955
6	1914	26800	Recensement démographique de Dakar; 1955
7	1921	33400	Recensement démographique de Dakar; 1955
8	1931	54000	Recensement démographique de Dakar; 1955
9	1936	92000	Recensement démographique de Dakar; 1955
10	1938	101653	A.N.S. Fonds Délég- Dakar et Dépend- Dossier 8
11	1941	95679	A.N.S. Fonds déleg- Dakar et Dépend- Dossier 107
12	1942	138154	A.N.S. Fonds déleg- Dakar et Dépend- Dossier 107
13	1943	198114	A.N.S. Fonds déleg- Dakar et Dépend- Dossier 107
14	1944	165000	A.N.S. Fonds déleg- Dakar et Dépend- Dossier 107
15	1945	154000	A.N.S. Fonds déleg- Dakar et Dépend- Dossier 107



**Fig. EVOLUTION DE LA POPULATION DAKAROISE**

*Sources :*

-  Recensement démographique de Dakar, 1955
-  A.N.S, Fonds Délég. Dakar et Dépend. DOSSIER 8
-  A.N.S, Fonds Délég. Dakar et Dépend. DOSSIER 107

La fiabilité de ces chiffres est discutable. Par contre, ce qui est hors de discussion, c'est la remarquable croissance de la population dakaroise de 1878 à 1945, période qui reste sous le signe de l'augmentation des hommes. La vitesse de la progression démographique, grande avant 1910, se ralentit en 1914. Entre 1910 et 1914, la population restera stationnaire. Le boom démographique de la ville s'effectua avec la crise économique des années trente.

Au total, la population dakaroise a enregistré une croissance considérable de 1902 à 1945. Reste à déterminer les facteurs de cette croissance.

### **b. Les facteurs de la croissance**

Les soldes naturel et migratoire constituent les facteurs de la croissance. Avant la grande dépression des années trente, la migration était saisonnière et temporaire. Dakar était soumise aux mouvements de flux et de reflux périodiques. A l'époque, les revenus du producteur d'arachide étaient supérieurs au salaire administratif<sup>13</sup>. Il fallut attendre la crise économique des années trente pour que la tendance se renversât. Spectaculaire, la crise frappa de plein fouet le cours de l'arachide qui s'effondra de plus de 50 %<sup>14</sup>. La terre ne nourrit plus son homme et, mal rémunérés par l'économie de traite, les campagnards affluèrent vers Dakar facilités dans leurs déplacements par la mise en place de la voie ferrée et du réseau routier. De rurale<sup>15</sup> et temporaire qu'elle était, la migration devint urbaine et définitive. Avant le second conflit mondial, le phénomène migratoire a été plus déterminant dans l'accroissement de la population. En effet, le mouvement naturel était négatif jusqu'en 1922<sup>16</sup> et le solde naturel, jusqu'en 1931 sera presque nul. Ainsi, jusqu'au début des années trente, la mort l'emportait brutalement sur la vie qui prend patiemment ses revanches à partir de 1932.

Toutefois, le cumul du solde naturel ne sera positif que lors du second conflit mondial (1942-1944).

En dernière analyse, avant le second conflit mondial, la croissance démographique était surtout due aux apports extérieurs et il ne serait guère axagéré de considérer Dakar, à l'époque, comme une ville d'immigrés.

L'étude de la population dakaroise et des facteurs de sa croissance soulèvent plusieurs problèmes pouvant ouvrir les pistes d'une recherche future. Ainsi, se pose le problème de cette importante population flottante souvent ignorée par les dénombrements administratifs. L'étude de l'origine de ces «flottants», ce qui pouvait les inciter à quitter la campagne, d'abord temporairement avant de se fixer définitivement en ville, tout cela laisse des zones d'ombre. Bien sûr, M. Lakroum a ouvert une brèche avec une sérieuse étude consacrée à ce domaine. Mais son travail pêche par son caractère global (pas de différenciation entre les zones écologiques, entre le paysan du bassin arachidier et de la région du Fleuve) ; ensuite, il ne tient pas compte de certains paramètres et facteurs dans le revenu et le budget du paysan (nourriture, logement,...).

### **2. Les composantes : une structure démographique dualiste.**

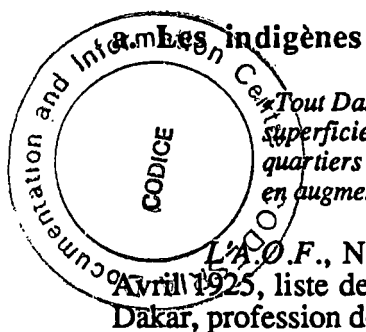
La distribution de la population dans l'espace urbain dakarois obéit à des divisions et à des critères d'ordre racial. En effet, la composition urbaine de Dakar est dualiste avec un centre européen aux rues rectilignes (Le Plateau) d'une part et les quartiers indigènes et villages lébou rejetés à l'extérieur de ce centre, inscrivant ainsi dans l'organisation spatiale la ségrégation classique de la colonisation.

<sup>13</sup> Sur cette question, voir : C. Coquery-Vidrovitch, *Afrique noire : permanence et ruptures*, Payot, Paris, 1985, 440 p. ; p. 272 ; M. MBODJ, «Sénégal et dépendance : le Sine-Saloum et l'arachide, 1887-1940», *Sociétés paysannes du Tiers-Monde*, P. U. de Lille, Lille, 1980, pp. 139-154.

<sup>14</sup> cf. M. LAKROUM, *Le travail inégal - Paysans et salariés sénégalais face à la crise économique des années trente*, Paris, l'Harmattan, 1982, 125 p.

<sup>15</sup> Il s'agit des migrations et travail avec le «navétanat» ; sur cette question, voir ; P. DAVID, *Les Navétanes*, N.E.A., 1980, 585 p.

<sup>16</sup> L. VERRIERE, *La population du Sénégal, aspects quantitatifs*, Univ. Dakar, Thèse Doct. Fac. Sc. Jur. et Econ., 1965, 196 p. ; p. 45.



«Tout Dakar indigène est encore campé dans des cases et des baraques vermoulues occupant une superficie d'environ 30 ha ! Que de promesses faites depuis plus de dix ans pour assainir ces quartiers peuplés ! Quelle amélioration obtenue. Aucune ! La population de plus en plus dense, en augmente l'insalubrité».

L'A.O.F., N° 1785 du 24 Avril 1925, «Ville de Dakar, élections municipales du 23 Avril 1925, liste de défense des intérêts locaux sous le patronage des notables indigènes de Dakar, profession de foi».

Electoraliste, ce message l'est sans doute. Mais il traduit et dit long sur la misère des indigènes. Une grande partie de la population indigène était concentrée dans le village indigène de la Médina, créé au Nord de Dakar, par décision des autorités coloniales à la suite de l'épidémie de peste de 1914. L'argument invoqué, la peste, n'était qu'un prétexte pour opérer une séparation raciale parfois gênée par le statut des originaires de Dakar, considérés comme des citoyens à part entière<sup>17</sup>.

Quant à Dakar-banlieue, elle est surtout constituée par les villages traditionnels comme Ngor, Ouakam, Yoff, Cambérène, Hann et Thiaroye.

Ces villages sont surtout habités par les Léboues très attachés à leurs coutumes. Dénués d'infrastructures, les quartiers indigènes laissent apparaître un contraste criard avec le centre-ville, mieux équipé et occupé par les Européens.

## b. La population blanche : Européens et Levantins

### • Les Européens

Ils étaient surtout dominés par les Français.

Tableau n° 2 : Evolution de la population française de Dakar<sup>18</sup>

Années	1909	1921	1926	1931	1935	1938	1940
Nombre	1899	1661	2488	4989	4941	5322	6513

L'installation des familles françaises au Sénégal remonte du 19<sup>ème</sup> siècle, dans le cadre surtout de l'économie de traite.

Jusqu'en 1921, il y avait peu de Français à Dakar à cause de la récurrence des épidémies (fièvre jaune, grippe, peste) et de la guerre (1914-18). C'est à partir de 1926 que s'amorce une sensible progression de la population qui a doublé en cinq ans (1926-1931). Cette population se composait de fonctionnaires civils et militaires, de commerçants, de coiffeurs, restaurateurs, ouvriers d'art, etc...

la population européenne s'était établie à Dakar-centre, une ville très urbanisée qui fait place, un peu plus au Nord, avant la Médina, à la zone occupée par les Levantins.

<sup>17</sup> On distingue au sein des indigènes, des citoyens et des sujets. En effet, depuis 1916, la citoyenneté était définitivement reconnue aux natifs des 4 communes. Ainsi, en 1937, la commune de plein exercice comportait 34.918 citoyens et 55091, non citoyens (A.N.S., 13 G 15/17, Circ. Dak. Dép. ; Divers 1937-1944). Sur la question, voir Wesley Johnson Jr (G.), *The emergence of black politics in Senegal. The struggle for power in the four communes : 1900-1920*, Standford, 260 p.

<sup>18</sup> D'après Rita Guise O'Brien, *White Society in Black Africa. The French of Senegal*, London, Faber and Faber, 1972.

• *Les Lévantins*

Tableau n° 3 : Evolution de la population levantine de Dakar<sup>19</sup>

ANNEES	1909	1913	1918	1921	1926	1930	1933	1936	1938
NOMBRE	173	668	757	667	709	1389	1836	1269	1600

C'est vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle que débute la migration lévantine en A.O.F.. Cette migration, engendrée par la saturation humaine dans la plaine de la Békaa<sup>20</sup>, avait le continent américain comme destination originelle. Faute de moyens, certains Levantins s'arrêtent en A.O.F. En 1897, il y en avait une dizaine au Sénégal.

Ils s'insérèrent bientôt dans le circuit de l'économie de traite comme intermédiaires entre le grand commerce colonial et les paysans.

L'étude des composantes de la population dakaroise mérite intérêt à plus d'un titre. A l'image des premières villes sénégalaises édifiées sur la côte, Dakar a été, dans une large mesure, l'œuvre des colons. Mais il n'en demeure pas moins que la ville est peuplée de Noirs s'adonnant à des activités diverses : manœuvres, domestiques, interprètes, employés de l'administration. La vie quotidienne de ces Noirs pourrait être un intéressant thème de réflexion. Il en est ainsi des influences subies par cette grande composante au niveau des modes de vie, notamment des habitudes alimentaires et des idées. De même, la perception que le milieu africain a envers les Blancs et réciproquement les sentiments que le milieu européen nourrit à l'encontre des indigènes, constitueraient un important thème d'étude.

<sup>19</sup> D'après J. G. Desbordes, *L'immigration libano-syrienne*, Poitiers, 1937, 208 p. ; p. 17.

<sup>20</sup> Idem., p. 9 et suite.

## **DEUXIEME PARTIE**

**L'EVALUATION DES BESOINS ALIMENTAIRES, GEOGRAPHIE  
DES APPROVISIONNEMENTS DE LA VILLE ET  
L'ORGANISATION DU COMMERCE DAKAROIS**



La ville de Dakar consommait plus qu'elle ne produisait. Dans ces conditions, elle se trouvait dans la nécessité, pour vivre, de recourir aux importations. Ce qui soulève deux problèmes : les sources du ravitaillement de la ville et ses besoins alimentaires.

## CHAPITRE A. ESSAI D'ÉVALUATION DES BESOINS ALIMENTAIRES

L'évaluation des besoins alimentaires appelle deux types de données :

- l'effectif de la population dakaroise et sa répartition sociale entre Noirs et Blancs ;
- le deuxième type, non moins important, est la consommation moyenne par personne et par jour.

Ainsi donc, l'estimation de la population dakaroise est indispensable pour évaluer les besoins alimentaires.

D'une manière générale, on distingue deux régimes alimentaires : un régime pour les Noirs et un régime alimentaire européen.

### 1. La consommation indigène

Le régime alimentaire des Noirs est à base de céréales, surtout de mil et de riz. Mais les céréales secondaires et les tubercules peuvent avoir leur place aux mauvais jours. Evidemment, le régime indigène a connu des changements. Ainsi, le «lakh»<sup>21</sup> consommé à la mi-journée et le couscous du soir ont progressivement cédé la place au riz au poisson et aux plats à base de pain. Pour évaluer les besoins alimentaires, nous disposons d'importants repères et sources : les plans de ravitaillement, les statistiques des importations du port de Dakar, de la Chambre de Commerce de Dakar.

On admet que la consommation individuelle journalière s'établit autour de 500 g<sup>22</sup>. Si la population dakaroise compte 23 600 Noirs en 1910<sup>23</sup>, elle consomme à ce taux, 11 800 kg par jour. Ce qui fait 4 307 T par an. En 1936, pour une population noire estimée à 85 500 hts sur un effectif total évalué à 92 000 âmes, la consommation s'élèvera aux alentours de 43 T par jour ou 15 604 T par an. Le reste, légumes, tubercules, huiles, ... c'est le complément à l'indispensable. Si nous acceptons, en Décembre 1926-Janvier 1927, comme prix du quintal de riz, 170 F<sup>24</sup>, la consommation de la ville atteint, pour une population évaluée 40 000 hts et environ 36 700 Noirs, 11, 3 millions de Frs.

Quant à la consommation de mil, elle était souvent fonction de celle du riz. Mais sa consommation pouvait devenir importante en période de pénurie.

21 «Lakh» : terme wolof désignant un plat alimentaire constitué d'une épaisse de bouillie de farine de mil accompagnée soit de lait ou d'huile de palme.

22 A. N. S. 1Q313 (77) Ravitaillement général en temps de guerre. Bien sûr, il ne s'agit ici que d'un ordre de grandeur qui dépasse la consommation réelle. En effet, les pertes sont prises en considération dans ces chiffres (stockage, transport...) qui souvent, représentent la quantité autorisée à être importée, en période de pénurie, par les navires de commerce.

23 V. Martin, Etude socio-démographique de la ville de Dakar, Paris, Dakar, Ministère du Plan. Directeur de la statistique, 143 p., 1962.

24 ANS 2G27 (20), Circ. Dak. Dép. Affaires écon. Bulletins de renseign. écon. 1927.

## 2. La consommation européenne

L'alimentation européenne est surtout composée de pain, lait, pommes de terre, vin, légumes et viande.

Le pain, produit de consommation quotidienne, est à base de farine de froment. En temps de paix, la ration des populations civiles européennes est de 500 g de pain par jour et par personne<sup>25</sup>. Sur cette base, il faut prévoir 182,5 kg par personne et par an. Pour une population blanche évaluée à 2 400 hts en 1910 et 6 600 en 1931, la consommation annuelle sera respectivement de 438 T et 1 204,5 T. Cependant, s'agissant du pain, les barrières alimentaires ne sont pas aussi rigides dès l'instant où sa consommation a enregistré une nette progression au sein de la population noire.

C'est la raison pour laquelle il faudrait revoir sensiblement ces chiffres à la hausse (5000 Ten 1938).

Dès lors, la marge peut être grande entre les besoins tels qu'on a pu les évaluer sur la base des rations et les quantités qui ont été réellement consommées. Si l'on considère le prix des 100 kg de farine à 250 F en Juin 1938<sup>26</sup> à Dakar, la consommation annuelle de la ville, de 5 122 T, atteint 12,8 millions F. Comme on le voit les méthodes de calcul utilisées pour tenter d'évaluer les quantités de nourriture indispensables au ravitaillement de la ville comportent les incertitudes : ignorance de la population flottante et, par là, sous-évaluation de la consommation globale, imperfection des statistiques de l'administration coloniale. C'est pourquoi le chercheur, devant toutes ces carences, a tendance à construire des graphiques et tableaux avec des chiffres souvent approximatifs.

Toutefois, l'évaluation des besoins alimentaires soulève incidemment d'importants thèmes de réflexion comme l'introduction massive du riz importé et ses corollaires (changement d'habitudes alimentaires, le processus de mise en dépendance alimentaire du Sénégal) sans parler de l'étude des prix. L'idéal serait d'étudier sur une longue période les prix des denrées comme le mil, le riz afin d'établir un indice des prix pour mieux saisir le coût de la vie.

Cependant les séries statistiques sont souvent disparates et discontinues. Néanmoins, la collecte des informations sur les prix peut être établie à partir des mercuriales, des renseignements épars dans les correspondances et les rapports officiels ou des marchés passés par l'administration. L'intérêt d'une étude systématique sur les prix réside dans le fait que ceux-ci reflètent souvent les conditions de l'époque et présentent ainsi une importance majeure pour l'historien. L'étude des prix nous permet de réfléchir sur les salaires et l'histoire du travail.

Le tableau suivant fait de la consommation alimentaire de Dakar à la veille du second conflit mondial.

<sup>25</sup> 1Q313 (77) Ravitaillement général en temps de guerre. Il s'agit précisément de la circulaire N° 18 du 17 Janvier 1936 du Gouverneur général qui fixe la ration de 750 g de pain par jour pour les militaires européens et 600 g chez le militaire indigène. En période de guerre, la ration de pain sera réduite à 350 g pour les populations civiles européennes. Pour les enfants de 8 à 15 ans, la ration équivalait aux 2/3 de la ration adulte ; au-dessous de 8 ans, ce sera le 1/3 de la ration plus 250 g de lait par jour.

<sup>26</sup> ANS Fonds Dég. Dak. et Dép. Dossier 40 : Hausse des prix 1934-1947.

Tableau n°4 : Bilan alimentaire de Dakar en Octobre 1938<sup>27</sup>

Produits et denrées	Besoins annuels	Disponibilités (Production locale)	Excédent (+) ou Déficit (-)
Riz	22 700 T	Néant	- 22 700 T
Mil	10 045 T	4 000 T	- 6 045 T
Café	15 T	Néant	- 15 T
Farine de froment	3 963 T	Néant	- 3 963 T
Sucre	1 713 T	Néant	- 1 713 T
Vin	18 046 T	Néant	- 18 046 T
Lait (concentré et sucré)	266 T	Néant	- 266 T
Huile d'arachide	12 000 T	15 000 T	+ 3 000 T
Légumes frais	13 800 T	12 000 T	- 1 800 T
Vinaigre	906 HL	Néant	- 906 HL
Pomme de terre	2 400 T	Néant	- 2 400 T
Viande	1 902 T	?	

Le tableau ci-dessus fait état de la situation alimentaire de la ville de Dakar en Octobre 1938 mais ne tient pas compte des stocks existant dans le commerce local. un large déficit se dégage. En effet, seuls les besoins en huile d'arachide sont couverts.

Il est à mentionner que la pêche est une activité très importante. De même il existe un petit élevage local (volaille, moutons,...) Toutefois, l'imperfection des statistiques coloniales ne nous permet pas de quantifier ni les mises à terre, encore moins la consommation liée au petit élevage local.

Au total, les disponibilités sont largement en deçà des besoins alimentaires. Dans ces conditions, Dakar devait recourir aux importations pour combler son déficit alimentaire. Ce qui pose la géographie des approvisionnements de la ville.

## CHAPITRE B. LES REGIONS POURVOYEUSES : LES SOURCES DU RAVITAILLEMENT DAKAROIS

L'aire d'approvisionnement des marchés dépassait largement les cadres sénégalais et africain pour s'étendre jusqu'en Europe, en Asie et accessoirement au continent américain. Ceci a été facilité par les transports fluvial et maritime, puis par la mise en place de réseaux routiers et ferroviaires permettant le transport sur de longues distances, de marchandises volumineuses comme les céréales.

Aussi, le ravitaillement en denrées alimentaires de Dakar était-il assuré par deux sources : les importations et les productions locales.

### 1. Le disponible : la production locale

Les populations de la presqu'île pratiquaient la pêche, élevaient volailles et troupeaux et cultivaient des champs de mil.

D'autre part, la presqu'île du Cap-Vert bénéficie d'un climat favorable à la culture maraîchère de Novembre à Juin et durant cette période, les besoins en légumes frais sont largement couverts.

Quant à la pêche, elle était largement pratiquée par les populations des banlieues. Le poisson fait l'objet de transactions importantes et constitue une nourriture très appréciée. En effet, frais, salé ou fumé, le poisson est l'une des principales composantes de la nourriture des Dakarois.

Au niveau industriel, il existait à partir des années vingt, des huileries pouvant couvrir les besoins. En 1938, la production d'huile d'arachide de la Circonscription était de 15.000 T (dont 9.000 T pour V.Q. Petersen et 2.500T). Le premier tiers du siècle vit l'implantation à proximité du port d'unités industrielles légères : brasserie, biscuiterie, fabriques de glace...

Enfin, il existait un petit élevage local (volailles, moutons, chèvres) qui échappait souvent aux statistiques coloniales. Certains témoignages<sup>28</sup> mentionnent aussi l'existence de troupeaux de bœufs appartenant à des Lébous mais confié à des éleveurs aux environs de Ouakam et derrière la Médina. Cependant, il s'agissait d'un cheptel plutôt réservé aux cérémonies (mariages, baptêmes, ndeup, sacrifices, circoncision). Dans ces conditions, une partie importante du bétail destiné à la consommation était en provenance de l'extérieur, notamment de l'arrière-pays sénégalais.

## **2. L'approvisionnement de Dakar par l'arrière-pays sénégalais.**

Le rôle de ravitailleur vis-à-vis de Dakar, le Sénégal l'a joué depuis longtemps.

Grosso modo, le Saloum, le Fleuve et le Sénégal Oriental (l'Est) sont considérés traditionnellement comme le grenier à mil du Sénégal.

Quand à la viande, elle provenait du Fleuve et surtout du Ferlo (Louga). Il faudrait souligner le rôle et l'impact du "Marbat"<sup>29</sup> de Louga dans l'approvisionnement de Dakar. Ainsi, en 1942, la part de la viande dans les exportations du Marbat était de 61%<sup>30</sup>

D'une manière générale, le volume des denrées provenant de l'arrière-pays sénégalais décroît de l'Ouest à l'Est.

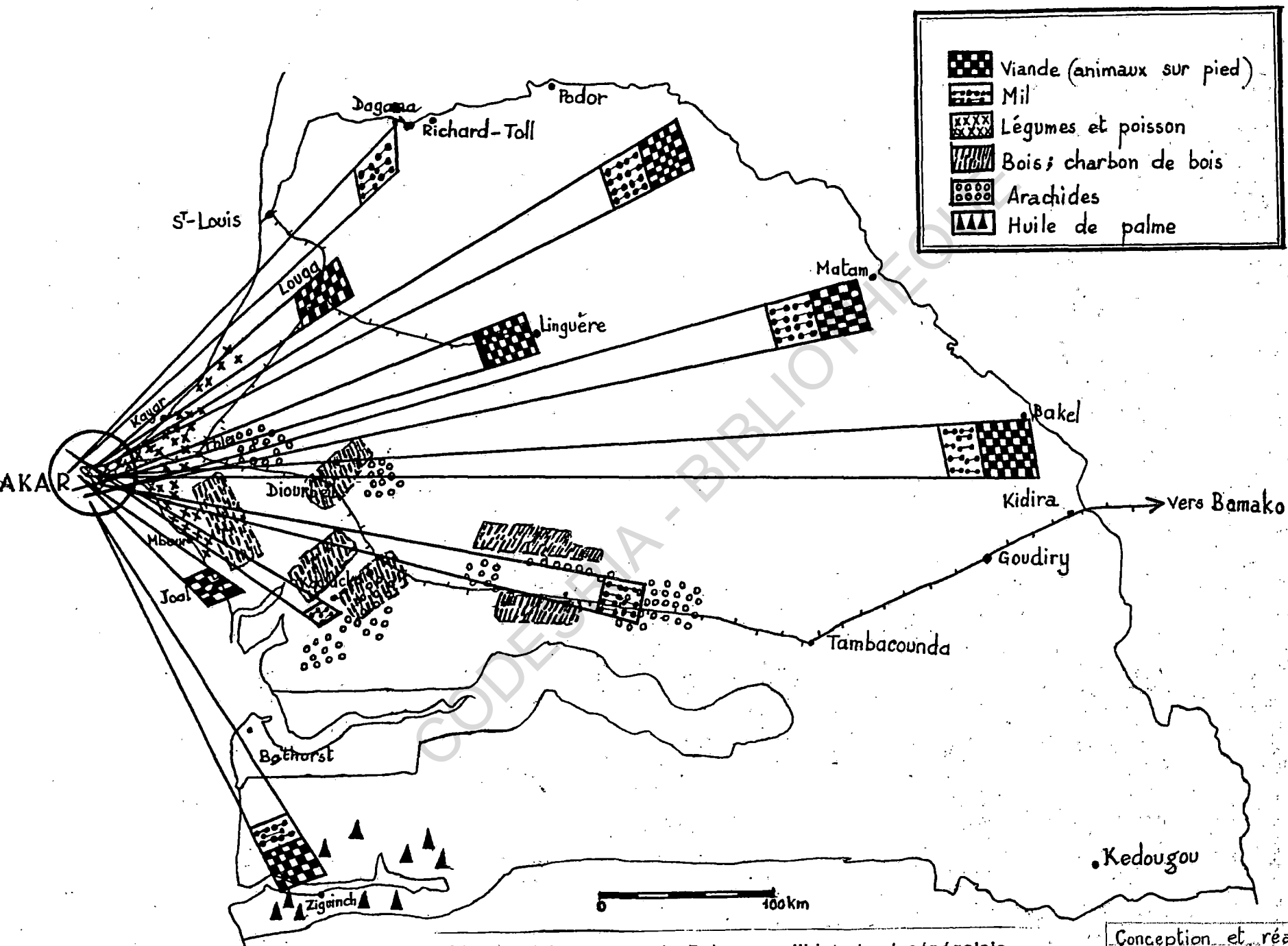
Dakar mangeait l'arrière-pays sénégalais. Pourtant, aussi important soit-il, l'apport sénégalais restait insuffisant. Dakar devait, dès lors, se tourner vers le continent africain pour combler une partie de son déficit.







---

<sup>28</sup> El H. Seynou Thiam, ce 29 Juin 1992

<sup>29</sup> Marbat : mot wolof d'origine arabe désignant un lieu où l'on se rassemble. Il s'agit ici d'un marché à bétail fondé en 1905 par un Peulh du nom de Mamadou Barka.

<sup>30</sup> M. Sarr, Louga, la ville et sa région. Doct. 3<sup>e</sup> cycle, Univ. Strasbourg, 388p. ; p. 163.



-  Viande (animaux sur pied)
-  Mil
-  Légumes et poisson
-  Bois; charbon de bois
-  Arachides
-  Huile de palme

L'approvisionnement de Dakar par l'hinterland sénégalais

Conception et réalisation  
MOR. NDAO

### 3. L'approvisionnement de Dakar par le continent africain

Le continent africain, plus particulièrement l'A.O.F et l'Afrique du Nord Française (Algérie, Maroc, Tunisie) participaient sensiblement au ravitaillement de Dakar. Chaque colonie était spécialisée dans la production. Ainsi le Soudan était un grand fournisseur de mil, de riz et de bétail.

Quant à la Mauritanie, elle était spécialisée dans la fourniture de viande de boucherie. De la Guinée, venaient fruits et céréales. Ainsi, en 1927, La Guinée avait fourni de la cola, des fruits (bananes, ananas), 93 T de piment et 30 T de mil et de riz<sup>31</sup> à la colonie du Sénégal.

La Côte d'Ivoire avait livré au Sénégal la même année 2.540 T de noix de colas, 91 T d'huile de palme, 20 T de café et 18 T de piment<sup>32</sup>. En période de pénurie, le Dahomey, la Guinée et le Togo pouvaient devenir des greniers à maïs et à riz.

L'Afrique du Nord constituait une source importante de ravitaillement des marchés dakarois. Tandis que l'Algérie était le grand fournisseur de vins, de semoule et de tabacs, le Maroc, quant à lui, s'était spécialisé dans la livraison de farine, de maïs, de légumes, sucre, pomme de terre, conserves de viande. Ainsi, en 1939, le Maroc avait fourni 12.000 T de farine aux colonies du groupe (Dakar, Soudan, Sénégal, Mauritanie). Une des grandes difficultés auxquelles se trouve confrontée la recherche ici, c'est une approche quantitative des importations de Dakar, souvent incluses dans les chiffres des colonies du groupe.

Madagascar et la Guinée Portugaise étaient sollicités accessoirement pour un complément de riz tandis que l'Afrique du Sud, vers les années trente, était fournisseur de légumes et de fruits. Les apports de l'Afrique étaient complétés par les autres continents.

---

<sup>31</sup> A.N.S., 2G27 (61), Sénégal, affaires économiques, 1927.

<sup>32</sup> 2G2 (16), A.N.S., Sénégal, Rapport d'ensemble... pendant les années 1900, 1901 et 1902.

#### 4. L'approvisionnement de Dakar en dehors du continent africain

Dans le continent européen, la France jouait un rôle primordial dans le ravitaillement du Sénégal en général et de la capitale de l'A.O.F en particulier. De la France, venaient du vin, des pommes de terre, des conserves de viande, des produits laitiers, des matières grasses, du sucre, de la farine de froment...

En 1909, La France avait fourni au Sénégal les 3/5 des importations<sup>33</sup>. Alors que l'Espagne livrait vins ordinaires, cigares, fruits frais, pommes de terre, le Portugal pour sa part, contribuait en sel brut, oranges, légumes et animaux vivants<sup>34</sup>. De la Belgique, partaient sucres et tissus alors que l'Italie, venaient des légumes conservés et des textiles.

Avant le premier conflit mondial, l'Allemagne fournissait, avec la Hollande, alcool, genièvre, houille et textiles. L'Angleterre était un partenaire non moins important. Parmi les autres pays Européens fournisseurs, on peut citer la Tchécoslovaquie, la Norvège et la Suède.

Dans le continent américain, les USA livraient une gamme de produits variés allant des farineux alimentaires à l'huile de coton, en passant par le tabac en feuilles, le pétrole, le bois de construction et accessoirement le riz.

De l'Argentine, venaient du beurre frais, des viandes conservées des sucres puis de la farine de froment lors du premier conflit mondial. Quand au Brésil, il s'était plutôt spécialisé dans la livraison de café. L'Asie était sollicitée dans l'approvisionnement en riz fourni par l'Indochine.

En 1932, la totalité du riz débarqué au port de Dakar provenait de l'Indochine, pour une valeur de 11.724.329F<sup>35</sup>.

Ainsi, vers Dakar affluaient produits vivriers et manufacturés venus d'horizons divers. Toutefois, il faudrait mentionner qu'une bonne partie de ces marchandises était réexportée vers les colonies d'A.O.F. et même d'A.E.F.

### CHAPITRE C. L'HORIZON DAKAROIS : DAKAR, CENTRE DE RAVITAILLEMENT DU SENEGAL ET DES COLONIES OUEST-AFRICAINES

Dakar assurait une fonction de relai entre l'économie coloniale et l'extérieur. En effet, la ville avait une fonction de réexpédition des marchandises importées vers l'hinterland sénégalais et les autres colonies de l'A.O.F. mais Dakar était aussi, de par sa position, le port où les navires et bâtiments touchaient pour assurer leur ravitaillement en charbon, eau et vivres frais.

#### 1. L'avitaillement

La construction du port en 1857 était en grande partie liée à la création dans l'anse Dakar, d'un parc à charbon destiné à l'approvisionnement des navires de la Compagnie des Messageries impériales.

Ainsi, la vocation première de Dakar a été celle de "Station-service de l'Atlantique". Le Petit Sénégalais du 21 Janvier 1912 note que "de nombreuses lignes régulières viennent actuellement se ravitailler à Dakar, les vivres, l'eau, le charbon y étant moins chers qu'aux Canaries et les opérations en rade se trouvant également rapide"<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> Même référence que ci-dessus.

<sup>34</sup> A.N.S. 2 G 32 (22) C.D.D. Rapport d'ensemble 1932.

<sup>35</sup> Le petit Sénégalais N° 111 du Dimanche 21 Janvier, IFAN

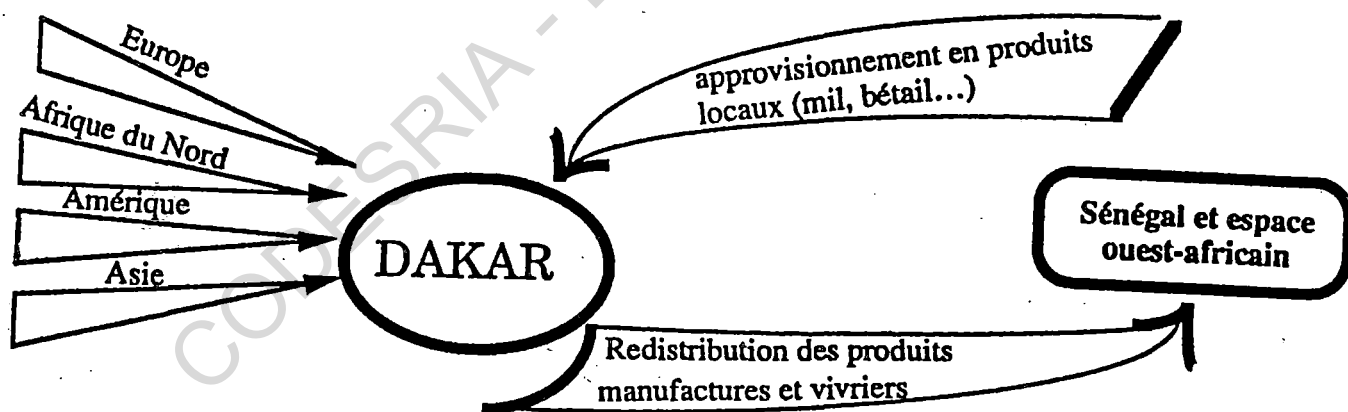
<sup>36</sup> Le petit Sénégalais N° 137 du jeudi 15 Août, IFAN

En effet, grâce à sa situation " à l'avant d'un pays fécond en ressources de ravitaillement"<sup>37</sup>, le port pouvait non seulement assurer l'approvisionnement des navires en combustibles, en eau, glace, mais aussi en fruits légumes, viande et poisson. C'est pourquoi en 1934, eut lieu une grande exposition agricole à Dakar afin de pouvoir ravitailler en produits les marchés dakarois et les noires faisant escale dans la capitale de l'A.O.F. Ces atouts indéniables dont disposait le port de Dakar expliquent la progression du trafic. Ainsi, en 1906, 965 navires avaient fréquenté le port de Dakar ; en 1910, les entrées et sorties avaient atteint un chiffre de 3.466 bateaux, d'un tonnage nominal de 1031.492 T<sup>38</sup>. En Juin 1910, un navire de guerre américain fit onze jours dans le port de Dakar<sup>39</sup> et en Mars 1912<sup>40</sup>, le grand croiseur "Descartes" y fit relâche. En sus de l'avitaillement, Dakar, contribuait aussi au ravitaillement du Sénégal et de l'espace Ouest-Africain.

## 2. Le ravitaillement du Sénégal et de l'espace Ouest-Africain

Dakar concentrait une très grande partie de l'approvisionnement en marchandises du Sénégal. Cela résultait de la fonction de relai qu'elle assurait entre les grandes maisons d'import-export et les consommateurs sénégalais. Cette fonction a été du reste facilitée par la convergence des communications du Sénégal. La mise en place du réseau routier renforça les échanges et la fonction polarisatrice de Dakar, permettant ainsi un approvisionnement plus facile des commerçants sénégalais.

En dehors du Sénégal, Dakar retransmettait produits manufacturés et vivres vers les colonies de l'A.O.F et même de l'A.E.F. Ainsi, tout le ravitaillement de la Mauritanie transitait par le port de Dakar. Il en était de même pour la Guinée, le Niger ... L'achèvement du Dakar-Niger élargit l'arrière-pays de la ville jusqu'au Soudan Occidental et permit un approvisionnement plus rapide du Soudan, du Niger, de la Haute-Volta, ...



Croquis schématique montrant le mouvement à double sens

<sup>37</sup> Ibidem.

<sup>38</sup> L'A.O.F. du Samedi 25 Juin 1910, IFAN

<sup>39</sup> L'A.O.F. N° 187 du Samedi 9 Mars 1912 IFAN

<sup>40</sup> A.N.S. 2 G13 (46), Sénégal, Territoires d'administration directe. Rapports d'ensemble trimestriels de cercles, escales et communes mixtes. 1913.



Dakar faisait figure de véritable métropole. De Dakar, partaient les ordres du gouverneur général vers les colonies de l'A.O.F et, éventuellement, se détachait une colonne pour soumettre une contrée un peu trop turbulente. Mais, en même temps qu'elle recevait les produits et vivres des colonies, la capitale de l'A.O.F assurait la redistribution des produits manufacturés et vivriers dans l'espace Ouest-Africain.

## CHAPITRE D. L'ORGANISATION DU COMMERCE DAKAROIS

Grosso modo, il existe trois types de commerce : le commerce européen pratiquant le gros et le demi-gros (grand commerce colonial), le créneau intermédiaire dominé par les Levantins et le petit commerce réservé aux Africains.

### 1. *Le grand commerce colonial*

Il est dominé par les grandes maisons bordelaises et marseillaises<sup>41</sup>.

Leur présence au Sénégal remonte au début du 19<sup>e</sup> siècle. Leur hégémonie s'est opérée à partir de 1850 à la faveur de la crise du commerce de la gomme qui se termina par la mise au pas des traitants autochtones<sup>42</sup>.

Maîtres du commerce, les grandes maisons avaient le monopole de l'import-export, se réservaient presque la totalité des marchés de vivres et régnaient ainsi sans partage sur les importations alimentaires et autres marchandises. Les grands du commerce parvinrent à s'octroyer une grande autonomie et pouvaient dès lors conclure des marchés avec l'extérieur sans pour autant passer par l'administration. D'une manière générale, quatre grandes opérations caractérisaient le commerce : le traitement avec les fournisseurs étrangers (souvent Français), le transport, les opérations de transit (manutention) et d'entreposage (stockage). Ce n'est qu'après ces étapes que s'effectuait la distribution. A Dakar, les grandes maisons d'import-export étaient concentrées autour du marché Kermel, à proximité du port. C'est ce commerce qui assurait l'approvisionnement du créneau intermédiaire.

### 2. *Le créneau intermédiaire*

Il s'agit d'un commerce moyen achetant au gros dans les grandes maisons et assurant la distribution locale au commerce de détail. Ce secteur fut monopolisé par les Levantins après la grande dépression des années trente.

Ce créneau, pas spécialisé, se distinguait par la diversité des articles vendus (textiles, vivres, quicailleterie,...) et approvisionnait le commerce de détail.

### 3. *Le commerce de détail*

Diffus et inorganisé, le commerce de détail comprenait un petit commerce et un micro-commerce. Il s'agissait d'un commerce de quartier et les transactions avaient lieu dans les boutiques. Ces commerçants étaient souvent approvisionnés par le créneau intermédiaire car la plus grande partie de leurs commandes provenaient des stocks du commerce moyen.

Le micro-commerce constituait un commerce occasionnel, dérobé et furtif, pouvant aller de la vente à la sauvette aux étals dans les marchés.

---

<sup>41</sup> En effet, le grand commerce colonial était composé de deux groupes :  
- les bordelaises, les plus anciens portant souvent des noms de famille Maurel et Prom, Maurel Frères, Dèves et Chaumet, Peyrissac, Petersen, Buhan et Teisseire, Soucail et Cie, Chavanel) ;  
- les marseillaises désignant les grandes sociétés (SCOA, CFAO, NOSOCO,...).

<sup>42</sup> R. Pasquier, «Les traitants du Sénégal au 19<sup>e</sup> siècle...», op. cit.

#### **4. Les marchés dakarois**

Les marchés constituent sans aucun doute les pôles et les piliers des circuits commerciaux. Ils sont les indicateurs de la vitalité et de la santé économique ; ils constituent le réseau supplétif et les points d'appui de la vie économique. Centres commerciaux animés, lieux des transactions actives, les marchés ont une fonction de ravitaillement quotidien des Dakarois en denrées périssables.

A Dakar, les marchés Kermel et Sandaga sont les plus anciens. Le marché Kermel, dont la construction a débuté en 1910, a été ouvert au public le 1er Janvier 1914<sup>43</sup>. Par la clientèle qui le fréquentait (Européens et élite africaine), par son équipement et son organisation, le marché Kermel faisait figure de "haut-de-gamme" des marchés dakarois et apparaissait comme un centre d'échange surimposé, lié à la forte présence européenne dans la capitale de l'A.O.F.

Quand au marché Sandaga, inauguré en 1937, il faisait figure de centre d'approvisionnement pour les consommateurs indigènes et de redistribution vers les petits marchés.

Au total, par l'organisation et les échelons du circuit de distribution, le commerce dakarois laissait apparaître une structure bien verticale. Au sommet de la hiérarchie et dominant l'ensemble se trouvaient les grands du négoce, accaparant le commerce de gros et assurant la fonction de relai entre les colonies et l'étranger. Ces maisons approvisionnaient le créneau intermédiaire qui assurait la redistribution au commerce de détail.

L'étude de l'organisation du commerce met au jour d'intéressants thèmes de réflexion parmi lesquels le financement de l'économie, le rôle des grandes maisons commerciales (ces groupes de pression) dans les hautes affaires de la colonie (exemple, leur rôle dans la nomination de Faïdherbe).

# **TROISIEME PARTIE**

**L'APPROVISIONNEMENT DE LA VILLE DE DAKAR  
DE 1902 A 1945.**

Dans les chapitres précédents, notre propos a consisté à dégager les aspects d'ordre méthodologique.

Le présent chapitre s'intéressera à l'étude chronologique de la question du ravitaillement. D'une manière générale, l'approvisionnement en vivres des centres urbains restait un problème délicat. En effet tout pouvait rendre le jeu aléatoire ; les aléas, climatiques, les invasions acridiennes et les troubles politiques (guerres,...) pouvaient tarir les sources du ravitaillement, compromettre l'approvisionnement d'une ville et exposer, dans ces conditions les populations au bord de la famine.

L'étude chronologique laisse apparaître deux périodes de crise (les deux guerres mondiales) entrecoupées par deux moments de relative accalmie.

## CHAPITRE A. LE RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DE 1902 A 1913

Le transfert de la capitale de l'A.O.F. de Saint-Louis à Dakar en 1902 redonna un certain dynamisme à la ville. Celle-ci menait une vie plus ou moins ralentie, rythmée par le retour de récoltes plus ou moins abondantes et d'épidémies plus ou moins meurtrières.

### 1. Le transfert de la capitale de l'A.O.F. et ses incidences

La croissance démographique de la ville après 1902 fut sensiblement affectée par des épidémies permanentes qui imposaient des efforts et des moyens exceptionnels. En effet, durant cette période, les épidémies constituaient un phénomène fréquent. C'était presque une "structure". L'épidémie était là, elle guettait. On s'attaquait à elle ; elle disparaissait momentanément pour revenir peu après.

Ainsi, la fièvre jaune fut signalée à Dakar en 1900, 1905, 1906, 1908 et 1911. La fièvre jaune et la variole réapparaissaient au début de 1910. Souci permanent des autorités, la récurrence des épidémies montre, dans une certaine mesure, l'impuissance de la commune devant ce fléau sans répit.

Ce fut aussi une période où Dakar était en transformation, complète avec l'exécution de grands travaux.

La fréquence des épidémies et la multiplication des projets d'assainissement aboutirent à une ségrégation entre Noirs et Blancs ; déjà, vers 1910, on distinguait une ville européenne et un village indigène à l'intérieur de Dakar-ville. Mais la ségrégation raciale sera institutionnalisée avec la création du village indigène de la Médina lors de l'épidémie de peste qui frappa Dakar en 1914.

Pourtant, la ville devint un pôle d'attraction pour les populations de l'hinterland à cause des opportunités d'emplois et vit le nombre de ses habitants augmenter, malgré la fréquence des épidémies. En effet, l'exécution des grands travaux avait amené "la migration de travailleurs qui progressivement va constituer la population flottante"<sup>44</sup>. Dans ces conditions un décollage démographique devait s'effectuer au début du siècle et la population, de 18.400 hts en 1904, passa à 26.000 en 1910.

Quant à la situation budgétaire de la commune, elle devint prospère au regard du mouvement des fonds à la caisse du receveur municipal qui, en 1908, s'élevaient à 1.707.801.<sup>45</sup>

La période allant de 1902 à 1913 fut fortement marquée par une rapide urbanisation, des problèmes fonciers et domaniaux (qui méritent une étude plus poussée) à la suite du transfert de la capitale de l'A.O.F. Dans tous les cas, l'essor de la ville aura nécessairement des répercussions sur son approvisionnement.

<sup>44</sup> 2 G8 (9), Sénégal, rapport sur la situation des communes de plein exercice. 1908, p. 81.

<sup>45</sup> Ibidem

## 2. Un approvisionnement du reste facilité pour une population relativement réduite.

De 1902 à 1913, il n'y eut pas de pénurie réelle certainement à cause d'une population certes en croissance, mais relativement réduite. Cela résidait aussi dans le fait que les récoltes, jusqu'en 1910, étaient exemptes d'accidents fâcheux majeurs. On avait ainsi enregistré en 1909 une excellente production de riz en Casamance, avec des surplus si considérables que "quelques commerçants manifestent l'intention de tenter l'exportation du riz indigène"<sup>46</sup>.

Il a même été exporté du port de Dakar 6.125 Kg de mil en 1909<sup>47</sup>. Les bonnes récoltes enregistrées au niveau du Sénégal pouvaient être un facteur de sécurité alimentaire pour les villes en ce sens précis que les surplus dégagés par les paysans, notamment les produits vivriers, étaient commercialisés et contribuaient ainsi, à l'approvisionnement des centres urbains en particulier Dakar.

Toutefois, des difficultés de ravitaillement apparurent à partir de 1910, année où les récoltes furent mauvaises à cause de l'insécurité climatique. Cette situation a-t-elle poussé l'autorité coloniale à prendre conscience de l'ampleur du problème du ravitaillement ? Il est permis de le penser, au regard du concours agricole organisé à Dakar en 1911<sup>48</sup>. Cette exposition locale, organisée par la municipalité, se proposait de voir dans quelle mesure la ville pouvait être approvisionnée par sa banlieue et la qualité des ressources qu'elle pouvait en tirer en légumes, fruits, viande de boucherie, œufs et lait.

L'année suivante, ce fut une chaude alerte en rapport avec les conséquences du recrutement de l'armée noire au Sénégal. Ces mesures d'enrolement forcé furent prises en Février 1912 à la suite de la nouvelle loi allemande qui augmenta les effectifs militaires placés sur les frontières françaises.

Cette décision eut comme conséquence immédiate la fuite des campagnards, laissant leurs champs en friche et vendant leurs semences<sup>49</sup>. La même année (1912), l'autorité coloniale s'était préoccupée de la raréfaction du riz asiatique devenu "insuffisant pour l'approvisionnement de la côte"<sup>50</sup>. Il fut envisagé d'approvisionner les villes de la côte sénégalaise à partir de la rizerie de Mopti dans le Moyen-Niger<sup>51</sup>.

En 1913, il y eut une "sécheresse exceptionnelle"<sup>52</sup> et la disette sévit dans le fleuve, grenier du Sénégal.

La période 1910-1913 fut un ensemble de signes précurseurs d'une crise multiforme (agricole, alimentaire, sociale) qui allait s'aggraver avec le premier conflit mondial.

## CHAPITRE B. DAKAR DEVANT LE PREMIER CONFLIT MONDIAL

"Les années 1914 à 1916 furent des années d'instabilité politique et sociale. Les années 1917-1918 furent des périodes de protestations, de rébellion, de soulèvements populaires, de luttes syndicales marquées par des grèves d'ouvriers provoquées par des considérations sociales et économiques. Toute la guerre, en somme, se déroula sur un fond de crise". Iba Der Thiam, *Le Sénégal dans la guerre 14-18 ou le prix du combat pour l'égalité*, N.E.A, Dakar, 1992, 174p., p.4.

46 A.N.S., 2 G 9 (6), Sénégal. Rapport d'ensemble : 1909.

47 Ibidem

48 2 G 10 (6), Dakar. Rapport d'ensemble 1910.

49 L'A.O.F., N° 204 du Samedi 27 Juillet 1912, IFAN.

50 L'A.O.F., N° 180 du 13 Janvier 1913, édition de Konakry, Ifan

51 Ibidem

52 A.N.S. 2 G 16 (14).

Le premier conflit mondial n'a pas été sans répercussions fâcheuses dans les colonies dont la vie économique dépendait en grande partie de leurs relations avec la métropole. L'insécurité des océans du fait de la guerre sous-marine, les difficultés de transport, l'état de guerre conjuguèrent leurs effets et créèrent les conditions d'un marasme dans le commerce, d'un enchérissement et d'une pénurie des denrées.

D'une manière générale, le premier conflit mondial, particulièrement la période 1914-1918 se déroula en un moment de "situation économique précaire"<sup>53</sup>.

### **1. Le ravitaillement de la métropole, une priorité pour l'administration**

L'état de guerre poussa l'Etat Colonial à édicter des mesures relatives au ravitaillement de la métropole et des colonies.

Ce fut dans cette perspective que le gouverneur général rappela au Délégué de Dakar "qu'aucune autre des affaires dont il pouvait avoir à s'occuper n'avait plus d'importance que celle du ravitaillement de la métropole par des envois de produits en bon état et d'un prix de revient en France aussi bas que possible"<sup>54</sup>.

Au même moment, l'Etat Colonial édicta des prohibitions relatives à la sortie de la métropole pour divers produits intéressants la défense nationale. Ces mesures furent rendues applicables en A.O.F par décrets en date du 9 Novembre 1914 promulgués dans la colonie du Sénégal par arrêté du gouverneur général du 1er Décembre 1914. C'est en vertu de ce dispositif législatif que Dakar devait centraliser les envois à la métropole.

Au total, le service de l'utilisation des produits coloniaux pour la défense nationale avait reçu entre 1915 et 1917, 190.000T de riz cargo et brisures de riz, 65.000T de maïs, 6.000T de manioc, 60.000T de riz blanc pour l'intendance, 10.000T de paddy et 12.000 T de maïs pour l'Intendance<sup>55</sup>.

Quant au ravitaillement de la métropole en viandes fraîches et frigorifiques, il était assuré par l'usine de Lyndiane<sup>56</sup> qui avait exporté en 1915, 100T de viande.

Cet important effort de guerre eut comme conséquence une pénurie liée au considérable prélèvement sur le stock local indispensable à l'alimentation indigène. Sinon comment expliquer la situation de pénurie créée en 1917, année où les récoltes furent bonnes au Sénégal ? C'est que la pénurie dans les centres urbains dont Dakar était liée aux réquisitions massives du mil et de riz destinées au ravitaillement de la métropole.

Au total, les difficultés d'approvisionnement à Dakar, dans bien des cas, furent moins l'indice d'une pénurie des denrées de première nécessité (vivres) que la manifestation des ponctions pratiquées par les autorités administratives pour répondre aux besoins de la métropole.

Cette nouvelle approche qui mérite d'être approfondie, démontre l'aspect participatif des Africains au plan économique (effort de guerre, souscriptions à la Défense Nationale...) car beaucoup de travaux ont jusqu'ici insisté, dans la plupart des cas plutôt sur l'aspect militaire (fourniture de troupes...)

<sup>53</sup> I.D. Thiam, l'évolution politique et syndicale du Sénégal. Thèse d'Etat Tome 5. Le Sénégal dans la guerre 1914-1918, p. 1732.

<sup>54</sup> A.N.S. 2 G 16 (27). Sénégal. Territoires d'administration directe. Dakar. Gorée, Rufisque et banlieu de Dakar. Rapport d'ensemble annuel, 1916.

<sup>55</sup> Ibidem

<sup>56</sup> I.D. Thiam, le Sénégal dans la guerre 14-18, op, cit, p. 108.

## 2. Les difficultés d'un approvisionnement local

L'état de guerre engendra le fléchissement des transactions lié aux incertitudes de la navigation. En effet, la crise de consommation fut occasionnée par les réquisitions des navires français et anglais pour les besoins de la défense nationale et par l'élévation considérable du taux des frêts résultant des besoins de transport et des risques de la navigation. Il s'y ajouta la fermeture de certains marchés comme ceux d'Allemagne et de Belgique où s'approvisionnait l'A.O.F.

L'autre conséquence fâcheuse de la guerre a été la ponction démographique. En fait :

*"l'incorporation à outrance a privé les principaux centres du Sénégal d'une main-d'œuvre de première nécessité" car*

*"il est certain que la disparition des hommes jeunes de l'élément indigène va occasionner une perturbation considérable dans l'alimentation en vivres frais"<sup>58</sup>.*

Tous ces facteurs conjuguèrent leurs effets et placèrent la population dakaroise devant une situation de pénurie.

La réaction de l'autorité ne se fit pas attendre. Elle organisa la chasse aux grains et dut intervenir pour procurer du mil à la population dakaroise à un prix raisonnable. En 1917, des stocks d'une quantité de 612T, dont une grande partie était destinée à la cavalerie française, furent bradés à la population sur la demande du maire, afin de remédier à la rareté et à la cherté de cette denrée<sup>59</sup>.

A partir de Septembre 1917, la cession de mil consentie à la population indigène de Dakar avait donné lieu à la délivrance de plus de 2.500 cartes de distribution pour Dakar et 350 pour la banlieue<sup>60</sup>.

Relancer et impulser la production locale pourrait être un élément de réponse à la pénurie. Cela, l'autorité coloniale l'aura compris en prenant la décision d'employer la main-d'œuvre militaire pour assurer la production de céréales et d'oléagineux. Il fut décidé aussi, pour palier aux effets pernicioeux de la mobilisation, l'emploi intensif des femmes dans l'élevage local et le maraîchage, l'octroi de primes aux producteurs et la canalisation d'eau pour desservir les endroits où se trouvaient les jardins.

Mais toutes ces mesures ne purent empêcher un mouvement général de hausse des prix. La dureté de la vie et l'inflation vont mener à des grèves. En effet, la brusque montée des prix a drainé derrière elle, le charriot beaucoup plus lent des salaires. Nous sommes presque devant le schéma classique de la montée du "panier de provisions" et de la chute concomitante du salaire réel. Le 10 Décembre 1917 fut déclenchée une grève des équipes de la Société Italienne "le Sénégal", pour 24 heures. Elles seront suivies par les ouvriers peintres de l'entreprise Bouquereau et des menuisiers de l'entreprise Leblanc, dans un mouvement de grève de 48 h.

Ainsi, le premier conflit mondial fut durement ressenti à Dakar. Elle révéla une crise profonde qui, d'ailleurs, se prolongera au-delà de la guerre.

<sup>58</sup> L'A.O.F., N° 721 du 14 Janvier 1916, IFAN

<sup>59</sup> A.N.S. 2 G 17 (24), Sénégal. Territoires d'administration directe. Rapports d'ensemble trimestriels, 1917.

<sup>60</sup> Ibidem.

## CHAPITRE C. LE RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DURANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Deux événements majeurs marquèrent la période d'entre-deux-guerres : la grande réforme administrative de 1924 et la grande dépression des années trente.

### *1. De la fin du premier conflit mondial à la crise économique des années trente : l'ère de la grande restructuration administrative.*

Après la guerre, il y eut une inflation et une spéculation à grande échelle. Les denrées notamment le mil, les textiles et les chaussures connurent une hausse considérable. L'état éprouva d'ailleurs le besoin d'intervenir pour protéger le consommateur contre les abus des spéculateurs mais l'opération fut sans succès<sup>61</sup>.

Au milieu des années vingt, la vie de la ville fut marquée par une importante réforme administrative. En effet, le décret du 27 Novembre 1924 organisa sous le nom de Circonscription de Dakar et Dépendances, le "Territoires de Dakar et Dépendances" créé par le décret du 21 Octobre 1921. Avec cette nouvelle réforme, Dakar et sa banlieue devinrent un district autonome soustrait de la gestion du gouverneur du Sénégal.

Les années vingt furent marquées par le développement du trafic aérien<sup>62</sup> et la diffusion de l'automobile. Ainsi, le parc automobile dakarois atteignit 852 voitures en 1925 ; une année plus tard, il était de 1144<sup>63</sup>. En 1928, on en dénombrait 1540 voitures dans la circonscription et 2351 en 1929<sup>64</sup>.

---

<sup>61</sup> L'A.O.F., n° 1827 du Jeudi 27 Mai 1926, IFAN

<sup>62</sup> cf. Supra, les liaisons aériennes, p. 10.

<sup>63</sup> A.N.S. Bulletins de l'Agence économique de l'A.O.F., 1920, 1940.

<sup>64</sup> Ibidem.



Au même moment, une impulsion fut donnée aux cultures maraîchères pour ravitailler normalement la ville. Le jardin de Hann s'adonna à la culture et à la vente des légumes ainsi qu'à l'encadrement des maraîchers<sup>65</sup>.

Quant au commerce de la viande, il se modernisa avec la spécialisation de certains Européens dans ce secteur de l'alimentation. En 1927, il fut consommé une moyenne de 630 bœufs provenant surtout de Louga<sup>66</sup>.

D'une manière générale, de grands efforts furent entrepris après 1924, pour faire de Dakar une grande métropole digne de ce nom. Mais ces efforts seront vite compromis par la grande dépression des années trente dont les signes annonciateurs étaient déjà perceptibles en 1929.

## **2. La grande dépression des années trente et ses répercussions sur l'approvisionnement de la ville.**

Dakar a subi les contrecoups de la crise économique. En vérité, le commerce local a ressenti en 1929 une sévère crise due à l'affaiblissement des cours. Ainsi, les cours d'arachide, de plus de 125 francs par quintal avant la crise, fléchirent en 1930 et tombèrent au dessous de 50 franc le quintal. Or il faut considérer le commerce des oléagineux comme la clef de voûte de la prospérité locale. On assista à une diminution du chiffre des marchandises importées. Dès lors, la situation vivrière ne tarda pas à devenir préoccupante. Ainsi, en 1928, le Sénégal avait importé 56.500T de riz ; en 1929, ce chiffre tomba à 38.000T, "quantité insuffisante pour nourrir les 1.300.000 Sénégalais, qui payaient leur riz par l'arachide"<sup>67</sup>. Dans ces conditions, on assista en 1932, "année (de) l'entrée véritable du Sénégal dans la crise mondiale"<sup>68</sup>, à une cascade de faillites au niveau de plusieurs firmes.

Mais le chômage accompagné d'un "décollage" démographique furent les grandes conséquences de la dépression des années trente.

Ce qui posa des difficultés d'approvisionnement car souvent, les crises alimentaires suivent la croissance démographique. Face au chômage, l'autorité coloniale préconisa des solutions axées sur le refoulement, la répression du vagabondage, les opérations retour à la terre et/ou au village.

La crise économique des années trente affecta sensiblement l'économie dakaroise. Pourtant, à partir de 1936, le Sénégal se remit de la crise. Mais ces signes de reprise furent compromis par la précarité d'une géopolitique mondiale faisant penser, de plus en plus, à une conflagration internationale. Dès lors, L'Etat colonial se prépara minutieusement à la guerre. Il procéda à la mobilisation économique, à la réorganisation des échanges commerciaux par la création du C.L.E.C.<sup>70</sup> au recensement des disponibilités et à l'élaboration de plans de ravitaillement.

---

<sup>65</sup> A.N.S., 2 G 27 (19)

<sup>66</sup> A.N.S., 2 G 27 (19)

<sup>67</sup> Le temps colonial du Mardi 3 Février 1931, A.N.S.

<sup>68</sup> I.D. Thiam. *L'histoire politique*, op. cit., Tome VIII, p. 3699.

<sup>70</sup> C.L.E.C. : Comité Local des Echanges Commerciaux. C'est l'Instruction Générale du 15 Février 1938 portant Organisation du Service des Echanges Commerciaux dans les T.O.M. qui créa les C.L.E.C.

## CHAPITRE D. LE PROBLEME DU RAVITAILLEMENT DE LA VILLE DE DAKAR PENDANT LA DEUXIEME GUERRE MONDIALE<sup>71</sup>

Durant la deuxième guerre mondiale, une pénurie particulièrement grave affecta la ville de Dakar. La ville en souffrit beaucoup et devait traverser laborieusement cette période de crise.

### *1. Diagnostics établis, remèdes proposés : l'administration coloniale et les populations locales devant la pénurie*

L'occupation de la France, la précarité des transports maritimes liée à la guerre sous-marine conjuguèrent leurs effets pour créer les conditions d'une grave pénurie.

Face à la pénurie, l'autorité coloniale institua une kyrielle de mesures allant du rationnement à l'effort de guerre, en passant par des initiatives locales pour développer la production agricole.

Cependant, en dépit des initiatives spontanées et du volontarisme des autorités coloniales, le problème du ravitaillement resta entier durant toute notre période (pénurie, inexistence ou insuffisance des stocks, commercialisation perturbée). Devant la pénurie, le pouvoir colonial, soucieux de préserver la paix intérieure, n'hésita pas à privilégier au détriment de l'arrière-pays, la capitale fédérale de l'A.O.F., pilier fondamental dans le dispositif colonial français. A l'intérieur de la ville, cette priorité sera accordée au groupe européen et aux troupes.

La population indigène, pour sa part, s'adonna à des pratiques à la limite de la légalité et durant toute la guerre, les fraudes et le marché noir marquèrent profondément les marchés dakarois.

Dans un contexte général de pénurie, l'artisanat traditionnel refit surface accompagné par une intensification des cultures vivrières. D'une manière générale, tous ces facteurs liés à l'état de guerre vont modifier sensiblement la vie quotidienne de la population dakaroise.

### *2. La vie quotidienne de la population dakaroise pendant la deuxième guerre mondiale.*

Le second conflit mondial eut des répercussions fâcheuses sur la vie des dakarois.

Durant la parenthèse vichyste, l'instauration de mesures exceptionnelles avait sensiblement réduit l'activité de la population dakaroise torturée dans sa vie quotidienne. Quant aux ménages indigènes, ils ressentirent péniblement la pénurie. Toute la nuit durant, des queues se formaient devant les portes des établissements du grand commerce colonial (SCOA, CFAO...) qui régnaient sans partage dans le commerce local depuis la loi du 6 Décembre 1940<sup>72</sup>.

Là, il fallait attendre toute la nuit durant, dans l'espoir de se ravitailler le lendemain. Chaque jour, il fallait renouveler cette corvée. Dans ces conditions, s'instaura à Dakar un véritable cercle vicieux de la pauvreté.

<sup>71</sup> Pour plus de détails sur cette question, vois M. NDAO, *le ravitaillement de la ville de Dakar pendant la deuxième guerre mondiale (1939-1945)* Mém. Maîtrise, UCAD, 1991, 127p.

<sup>72</sup> Cette loi institutionnalisa le régime des "antériorités" et consacra un monopole de fait des grandes maisons d'import-export.

A cette pénurie, s'ajouta une situation sanitaire alarmante. Poux, puces, rats, envahirent la ville et les épidémies ne tardèrent pas à se manifester (peste en 1944, variole, diphtérie) accompagnée d'une sous-alimentation chronique, notamment chez les enfants et les vieillards.

L'étude comparée de la vie quotidienne, en temps de paix et en période de crise, offre d'intéressantes perspectives de recherche car elle nous permet de mieux cerner les mœurs, notamment les permanences et les ruptures au niveau des habitudes, des idées, des régimes alimentaires,...

D'une manière générale, le second conflit mondial affecta sensiblement la vie quotidienne des Dakarais et fut plus pénible que la première guerre mondiale.

### **3. *Essai d'une étude comparée du ravitaillement de la ville lors des deux guerres mondiales.***

Les similitudes furent si nombreuses lors des deux guerres mondiales qu'on pourrait se demander si le pouvoir avait réellement tiré les leçons du premier conflit.

Dans les deux cas, Dakar aura vécu des années durant, la pénurie issue de l'état de guerre. Le pouvoir colonial prit, chaque fois, plusieurs mesures identiques : effort de guerre, réquisitions, initiatives allant dans le sens du développement de la production agricole locale. Pourtant, par ses retombées, la pénurie issue de la deuxième guerre mondiale a été de loin plus durement ressentie par la population Dakaraise. Cela résultait de la croissance de la population, de l'ampleur du conflit, du blocus des Alliés. Certes, le pouvoir colonial a procédé en Septembre 1917 au rationnement du mil mais la mesure n'aura duré qu'un mois. Par contre, les mesures de rationnement prises durant la deuxième guerre mondiale ont été généralisées en 1941 et se sont prolongées au-delà du conflit dans bien des cas.

## CONCLUSION GENERALE

L'étude du ravitaillement de la ville de Dakar pour la période allant de 1902 à 1945 laisse apparaître des périodes de paix auxquelles succèdent des moments de crise. La diversité de ces situations commande et oriente la réaction des autorités coloniales qui devaient veiller à ce que les citoyens disposent tout au long de l'année des quantités de vivres nécessaires à leur nourriture. De cela dépendent la paix intérieure et la stabilité.

Lorsque la pénurie guette, la réaction des autorités devient graduelle. Tel est le cas lors de la grande dépression des années trente. Devant la surcharge humaine, l'autorité prend des mesures de refoulement des bouches inutiles ; on ferme les portes de la ville et on purge Dakar de ses flottants.

En cas de pénurie et de menace de famine, comme durant les deux guerres mondiales l'administration coloniale s'y emploie par des méthodes énergiques et une kyrielle de mesures, souvent autoritaires, sont prises. D'abord, on procède au recensement des disponibilités et à la prohibition de toute sortie de marchandises. Ensuite, l'aggravation de la pénurie s'accompagne d'une politique d'abandon et de rejet des plus faibles (refoulement des flottants).

Enfin, on passe aux réquisitions massives et à l'institutionnalisation des mesures de rationnement. Ces mesures ont été surtout prises lors de la deuxième guerre mondiale, certainement à cause de l'ampleur de cette crise.

En effet, l'occupation de la métropole, le blocus des Alliés, la précarité des transports maritimes soumis à des aléas de toutes sortes et l'isolement des colonies dans le "cocon" de l'économie impériale sont autant de facteurs qui ont rendu, sinon impossible, du moins hypothétique la suppléance du marché mondial.

La présente étude est révélatrice de la nature des relations de la ville avec son hinterland à travers le problème du ravitaillement dans un contexte colonial. Dakar puise dans ses greniers situés à ses portes, ce qui nous édifie sur les relations verticales que la ville entretient avec son hinterland. La ville ressemble à un vaste estomac nourri et entretenu par la "la brousse" (les campagnes).

L'étude met au jour le contraste entre les villes bien approvisionnées et les campagnes supposées se suffire à elles-mêmes et pourtant frappées par la disette.

La réalisation de ce travail ouvrira certainement de nouvelles pistes de recherche comme par exemple, la vie quotidienne, les rythmes saisonniers des prix, les tendances de la longue durée et les brusques poussées des temps de crise. Il serait aussi intéressant d'étudier les épidémies en fonction de la situation alimentaire. L'étude montre qu'en période de crise comme en 1914 et 1944 pénurie et épidémies frappent Dakar à coups redoublés. Au premier constat, il serait permis d'affirmer que les épidémies, notamment la peste, apparaissent souvent en période de difficultés matérielles et alimentaires.

Tout compte fait, nous espérons, avec cette étude contribuer à combler le vide constaté dans le domaine du ravitaillement. Nous osons aussi espérer ouvrir de nouvelles pistes de recherche dans la connaissance de l'histoire économique, politique et sociale des villes coloniales du Sénégal, en général et plus particulièrement de la ville de Dakar.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

# SOURCES ET BIBLIOGRAPHIES

## I. SOURCES ECRITES

### A. SOURCES ARCHIVISTIQUES (ARCHIVES NATIONALES DU SENEGAL)

#### 1. Fonds de la Délégation de Dakar et dépendances

- Dossier 7 :* Conférence économique de guerre (1943) ; recueils des textes pris par le Bureau Economique.
- Dossier 8 :* Ravitaillement estimation des besoins (tableau de la population 1938). Situation alimentaire indigène (1930-1941) ; projet d'un office de l'alimentation indigène (1930-1941).
- Dossier 18 :* Ravitaillement : charbon, viande, réglementation (1941-1943) ;
- Dossier 32 :* Situation mensuelle des stocks de denrées et tissus (1944-1945) ;
- Dossier 40 :* Hausse des prix des marchandises : 1934-1947 ;
- Dossier 69 :* Service des fraudes; lutte contre le marché noir et la hausse des prix : 1941-1942.
- Dossier 77 :* Relations économiques avec les U.S.A et l'Angleterre : 1943-1946.
- Dossier 56 :* Service du contrôle stocks (1943-1944).
- Dossier 98 :* Plan de mobilisation économique du CLEC (1939)
- Dossier 107 :* Documentation générale ; conférence économique ; démographie ; rapport annuel du B.E. ( 1942)
- Dossiers 107 bis :* Organisation et réglementation du ravitaillement et du rationnement des denrées de premières nécessités ; statistiques, arrêtés... 1940-1947
- Dossier 38 :* Fluctuation des prix 1934-1941
- Dossier 86 :* Bureau Economique : enquêtes sur les industries

#### 2. Fonds A.O.F.

##### a. Série G : Politique et administration générale.

- Sous-série 2 G : rapports périodiques
- 2G2 (16) : Sénégal . Rapport d'ensemble sur la situation politique, administrative, financière et économique et sur le fonctionnement des différents services pendant les années 1901, 1900 et 1902.
- 2G3 (18) : Sénégal. Rapport d'ensemble sur la situation politique, administrative, financière et économique et sur le fonctionnement des différents services pendant l'année 1903.
- 2G4 (26) : Sénégal . Rapport d'ensemble sur la situation politique, administrative, financière et économique et sur le fonctionnement des différents services pendant l'année 1904.
- 2G6 (1) : Sénégal, service de l'agriculture. Rapports agricoles trimestriels et annuels. Année 1906.
- 2G7 (30) : Sénégal. Rapport d'ensemble sur la situation politique, administrative, financière et économique et sur le fonctionnement des différents services pendant l'année 1907.
- 2G8 (8) : Sénégal . Rapport d'ensemble 1908.
- 2G8 (9) : Sénégal.Rapport sur la situation des communes de plein exercice. 1908.
- 2G9 (6) : Sénégal. Rapport d'ensemble. 1909.
- 2G9 (5) : A.O.F. Rapport d'ensemble. 1909.
- 2G9 (8) : Sénégal . Rapport sur les communes de plein exercice. 1909.

- 2G10 (12) : Sénégal. Rapport d'ensemble. 1910.  
 2G10 (4) : Sénégal . Service de l'Agriculture. Rapport annuel. 1910  
 2G11 (6) : Sénégal. Rapport d'ensemble. 1911.  
 2G12 (1) : Sénégal. Service de l'agriculture. Rapports agricoles trimestriels. 1912.  
 2G12 (8) : Sénégal . Rapport d'ensemble. 1912.  
 2G13 (7) : Sénégal. Rapport d'ensemble. Année 1913.  
 2G15 (19) : A.O.F. : Note sur la situation économique de l'A.O.F. en 1915 comparée à celle de l'année précédente (1914)  
 2G16 (4) : Sénégal. Rapport d'ensemble. Année 1916.  
 2G17 (1) : Sénégal . Service de l'Agriculture. Rapport d'ensemble. 1917.  
 2G18 (1) : Sénégal . Rapports politiques trimestriels. 1918.  
 2G20 (1) : Sénégal. Rapport économiques d'ensemble. 1920.  
 2G21 (1) : Sénégal. Affaires économiques. Rapports économiques mensuels. 1921.  
 2G23 (2) : Sénégal. Affaires économiques. Rapports économiques mensuels. 1923.  
 2G25 (11) : Circonscription de Dakar et dépendances (C.D.D.). Rapport d'ensemble annuel. 1925.  
 2G26 (9) : C.D.D. Rapport annuel d'ensemble. 1926.  
 2G26 (29) : C.D.D. Affaires économiques. Pêche. 1926.  
 2G27 (2) : Rapport économiques annuel : la situation économique du Sénégal et son avenir. 1927.  
 2G27 (19) : C.D.D. Rapport annuel d'ensemble. 1927.  
 2G27 (20), : C.D.D. Affaires économiques. Bulletins de renseignements économiques. 1927.  
 2G27 (61) : Sénégal . Affaires économiques. 1927.  
 2G28 (7) : C.D.D. Affaires économiques. Rapport économique annuel. 1928.  
 2G29 (7) : C.D.D. Rapport d'ensemble annuel. 1929  
 2G30 (25) : C.D.D. Rapport d'ensemble annuel. 1930  
 2G30 (151) : C.D.D. Port de commerce de Dakar. 1930.  
 2G31 (32) : C.D.D. Rapport d'ensemble annuel. 1931.  
 2G32 (22) : C.D.D. Rapport d'ensemble annuel. 1932.  
 2G34 (3) : C.D.D. Rapport d'ensemble annuel. 1934.  
 2G34 (97) : A.O.F. Agence économique. Paris ; Rapport d'ensemble annuel . 1934.  
 2G35 (26) : C.D.D. Rapport d'ensemble sur le fonctionnement des différents services. 1935.  
 2G36(2) : C.D.D. Rapport politique annuel. 1936.  
 2G37 (115) : C.D.D. Section de préparation à la défense nationale. 1937.  
 2G37 (3) : C.D.D. Rapport politique. 1937.  
 2G38 (25) : C.D.D. Rapport annuel des différents services 1938.  
 2G41 (37) : C.D.D. Rapport sur l'activité du Bureau Economique. 1941.  
 2G41(19) : C.D.D. Rapport sur le fonctionnement des différents services au cours de 1941.  
 2G43 (15) : C.D.D. Rapport annuel d'ensemble. 1943.  
 2G43 (52) : C.D.D. B.E. Rapport économique annuel et rapport sur le ravitaillement à Dakar. 1943.  
 2G42 (24) : Colonie du Sénégal. Rapport sur la situation économique. 1942.  
 2G44 (19) : C.D.D. Rapport d'ensemble. 1944.  
 2G44 (60) : C.D.D. Rapport économique annuel. 1944.  
 2G44 (8) : C.D.D. Service d'hygiène. Rapport annuel d'ensemble. 1944.

• Sous-série 13G : Sénégal. Affaires politiques, administratives et musulmanes  
 13G15 (17) : C.D.D. Divers, 1937-1944.

• Sous-série 17 G : Affaires politiques de l'A.O.F.

17G406 (126) : Affaires inérialisées. 1943-1944.

17G407(127) : Affaires interalliées.

17G10 (1) : Notes et renseignements sur les conditions de vie des indigènes 1943-1945.

• Sous-série 21G : Police et sûreté

21G150 (108) : Impression recueillies sur le moral des populations européennes et indigènes. 1939-1940.

**b. Série K : travail, main d'œuvre, esclavage**

K 16 (1) : Salaires des ouvriers 1936-1946.

K 138 (26) : Rapports statistiques pour le Sénégal : 1933.

K 231 (26) : Réglementation sur le régime du salaire minimum en A.O.F. 1937-1948.

K 399 (132) : Régime du travail. Réglementation de la main-d'œuvre. Etudes diverses sur l'emploi de la main d'œuvre indigène : 1902-1922.

K 392 (39) : Direction Générale des T.P. Main-d'œuvre indigène et étrangère : salaires, conditions de travail, embauche et chômage : 1928-1950.

K 398 (132) : Direction des affaires politiques, administratives et sociales. Service des affaires civiles.

**c. Série Q (Affaires économiques)**

1Q 300 (301) : Affaires économiques, A.O.F. : 1931-1947.

1Q 295 (77) <sup>bis</sup> : Documentation relative à l'alimentation indigène dans les colonies du groupe : 1930-1941.

1Q 305 (77) : Documentation générale sur l'Office de l'alimentation 1932-1937.

1Q 308 (77) : Rapports annuels sur le fonctionnement de l'Agence économique de l'A.O.F. (1933-1936).

1Q 313(77) : Ravitaillement général en temps de guerre. Circulaires Instructions du Département. Principes : 1934-1937.

1Q 315 (77) : Rapport sur la situation économique et commerciale de l'A.O.F. : 1934-1941.

1Q 320 (77) : Organisation des Services annexes à la Direction des Services Economiques : 1935-1936.

1Q 322(77) : Libano-Syriens. Conditions d'entrée en A.O.F. Réglementation du commerce.

1Q 328 (77) : Réserves de vivres au Sénégal : 1935-1939.

1Q 390 (77) : Conférence Economique du Ravitaillement.

1Q 280 (77) : Rapport sur la mise en valeur des diverses colonies de l'A.O.F. Production. Alimentation. Documentation générale d'ordre économique : 1919-1930.

1Q 282(77) : Agence Economique. Documentation d'ordre économique et commercial : 1926-1937.

1Q 60 (19) : Circonscription de Dakar et dépendances. Bulletins de renseignements économiques : 1927-1929.

1Q 101(74) : Situation alimentaire du Sénégal 1931-1940.

1Q 14 (2) : Note sur la situation économique du Sénégal et de son avenir.

1Q 19 : Chambre de commerce de Rufisque, Affaires diverses.

**d. Série O (Avant 1920, transports et transmissions)**

0/246 : Automobiles Ford : 1916-1917.

0/244 : Transports routiers ; dossier général (1905-1919)

**e. Série P. : Travaux publics**

5P 10 (32) : Réseau routier du Sénégal

5P 6 (32) : A.O.F., réseau routier.

**3. Fonds chambre de commerce de Dakar**

Dossiers 554, 555, 556 : Ravitaillement

Dossiers de 376 à 392 : Renseignements économiques

Dossiers 27, 99, 192, 197, 199, 496 : Dakar et Dépendances.

**4. Fonds Sénégal ancien**

• *D Sénégal*

11D 1 (1287) : Affaires économiques, chambre de commerce de Dakar 1925-1942.

11D 1 (1280) : Rapport sur la situation générale de Dakar (1910)

11D 1 (1284) : Nouveau village indigène de la Médina, 1915-1917.

11D 1 (1291) : Affaires économiques. Ravitaillement 1940-1941.

11D 1 (1290) : Affaires économiques, 1939-1947.

11D 1 (1289) : C.D.D. Rapport sur le fonctionnement des différents services. 1939.



## **B. JOURNAUX ET PERIODIQUES**

### **1. Presse (Journaux)**

*Paris-Dakar ; l'A.O.F. ; le Sénégal ; Clarté ; La Sirène sénégalaise ; Dakar - Jeunes ; Afrique en guerre ; Le Stégomya ; Le Périscope Africain ; L'ouest Africain Français ; la France coloniale ; Le temps Colonial ; Le petit Sénégalais.*

### **2. Revues et publications coloniales**

#### **a. Publications coloniales**

*Le Bulletin du Comité de l'Afrique Française ; Le Bulletin économique et politique de l'A.O.F. ; Journal officiel de l'A.O.F., Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'A.O.F. (1924-1939) ; Marchés coloniaux, devenus Marchés tropicaux et méditerranéens.*

#### **b. Les annuaires statistiques**

*Annuaire statistique de l'A.O.F. ; Statistiques commerciales ; Annuaire colonial, Agriculture, Commerce, Industrie (1891-1922) ; Bulletin mensuel de statistique colonial, Sénégal ; Annuaire du gouvernement général de l'A.O.F..*

### **c. Sources Bibliographiques**

#### **1. Ouvrages généraux**

##### **a. Sur l'Afrique Occidentale**

- Chevans (H), La mise en valeur de l'A.O.F, Paris, F. Alcan, 1907, 280p.
- Coquery-Vidrovitch (C), Afrique noire, permanences et ruptures, Payot, Paris, 1985.
- Coquery-Vidrovitch (C) et Moniot (H), L'Afrique noire de 1800 à nos jours, Paris, Payot, 1985, 440p.
- Cosnier (H), L'Ouest africain Français : ses ressources agricoles, son organisation économique. Paris, Larose, 1921, 253p.
- Delavignette (R), L'Afrique noire Française et son destin, Paris, Gallimard, 1962, 207p.
- François (G), L'A.O.F., Paris, Larose, 1907, 508p.
- Suret-Canale (J), Afrique noire occidentale et centrale. Tome II, L'ère coloniale (1900-1945), Paris, Ed. Sociales, 1964, 636p.

##### **b. Sur le Sénégal**

- Becker (Ch) et Martin (V), Decrets, arrêtés et décisions concernant l'organisation administrative du Sénégal, 1887-1960, Kaolack, 1975, 51p. mmultigr.
- David (P), Les Navétanes. Histoire des migrants saisonniers en Séné­gambie, des origines à nos jours, NEA, 1980.
- Desbordes (J.G.), L'immigration Libano-Syrienne, Poitiers, 1938, 208p.
- Lakroum (M), Le travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise économique des années trente. Paris, l'Harmattan, 1982.
- Founou-Tchwigoua (B), Fondements de l'économie de traite au Sénégal. Paris, Silex, 1981, 173p.
- Nguyen Van Chi Bonnardel (R), Vie des relations au Sénégal, la circulation des biens. Dakar. Ifan, 1978, 922p.
- O'Brien (R.C.), White Society in Black Africa. The French of Senegal, London, Faber and Faber, 1972.
- Villard (A), Histoire du Sénégal, Dakar, M. Viale, 1943, 265p.
- Wesley Johnson Jr (G), The emergence of black politics in Sénégal. The struggle for power in the four communes : 1900-1920, Standford, 260p.
- Vanhaeverbeke (A), Rémunération du travail et commerce extérieur. Essor d'une économie paysanne exportatrice et termes de l'échange des producteurs d'arachides au Sénégal. Louvain, 1970.

## 2. *Ouvrages spécialisés sur Dakar, études urbaines et sociales.*

- Charpy (J), La fondation de Dakar. Paris, Larose, 1958, 596p.
- Delmas (R), Des origines de Dakar et de ses rapports avec l'Europe, Dakar, G.I.A, 1957, 20p.
- Dubresson (A), L'espace de Dakar, Rufisque en devenir : de l'héritage urbain à la croissance industrielle ; Paris, ORSTOM, T.D. N° 106, 1979, 371p.
- Delcourt (J), Naissance et croissance de Dakar. Dakar, Clairafrique, 1983, 117p.
- Groupe d'Etudes Dakaroises, Dakar en devenir ; P. Af. Paris, 1968, 517p.
- Haut Commissariat de la Rép. en A.O.F., Recensement démographique de Dakar (1955), résultats définitifs. Fasc. 1 ; Paris, Juillet 1958, 125p.
- Martin (V), Etude socio-démographique de la ville de Dakar. Paris, Dakar ; Minist. du Plan. Direction de la statistique, 1962 ; 143p.
- Perpillou (A), Le ravitaillement des grandes villes, C.D.U, Paris, 1967, 116p.
- Vernière (M), Volontarisme d'Etat et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du tiers-monde. Formation et évolution des banlieues dakaroises, le cas de Dagoudane-Pikine. Paris, Bibl. Nat., 1977, 278p.
- Seck (A), Dakar, métropole ouest-africaine, Dakar, Ifan, 1970, 516p.

## 3. *Articles*

- Bouche (D), "Dakar pendant la deuxième guerre mondiale : problème de surpeuplement" in R.F.H.O.M. T LXV 240, 1978, pp 423-438.
- Arnaud (J.C.), "Le ravitaillement de Dakar en produits maraîchers", in Annales de l'Univ. d'Abidjan, Série G. Géographie, Tome IV, 1972, p. 91-146.
- Dresch (J), "Villes d'Afriques Occidentale". Cahiers d'O.M., N° 11, 1950.
- Gallais (J), "Les villages lébous de la presqu'île du Cap-Vert. in les cahiers d'O.M., 1954 ; pp. 137-154.
- Mbodj (M), "Un essai d'implantation agro-industrielle coloniale au Sénégal : la conserverie de Lyndiane (Sine-Saloum), 1912-1919" in Entreprises et Entrepreneurs en Afrique XIXe-XXe siècle. Tome 1, Paris, l'harmattan, 1983.
- Hauhouot (A), "Le ravitaillement d'Abidjan en produits vivriers de base non importés", in Annales de l'Univ. d'Abidjan. Série G ; N° 6, 1974, pp. 7-46.
- Pasquier (R), "Villes du Sénégal au XIXe siècle" R.F.H.O.M., 1950.
- Pasquier (R), "Les traitants du Sénégal au XIXe siècle" in Entreprises et Entrepreneurs en Afrique XIXe - XXe siècle, Tome 1, Paris, l'Harmattant, 1983, pp. 141-169.
- Pasquier (R), "Un aspect de l'histoire des villes du Sénégal : les problèmes de ravitaillement au XIXe siècle". Cahiers du C.R.A, N° 6, pp 177-213 ; 1987.
- J. Robin, "La fondation d'un marché : le Marbat in Africa, Vol XV, N° 2 ; 1945.
- Seck (A), "Dakar", Trav. du départem. de Géograp. Dakar, N° 9, 25p. 1966.
- Whittlesey (D), "Dakar and the other Cape Verde Settlements". Géographical Review, vol XXXI, pp. 609-638 ; 1941.
- Whittlesey (D), "Dakar revisited". Géographical Review, Vol XXXVIII, 1948 ; p. 626-638.

## 4. *Mémoires et thèses inédits*

- Benga (N.A.), L'évolution politique de la ville de Dakar de 1924 à 1960. Mémoire de maîtrise, UCAD. 1989, 205p.
- Chappex (J.C.), Le port de Dakar, thèse de doctorat 3e cycle. Fac Sc. Ec. et Jur. Univ. Dakar, 1967, 237 p.
- Danfakha (P.W.), Equipement public et aménagement de la ville de Dakar 1930-1957, Univ. Paris VII, 363p. 1990.
- Faye (C.F.) La vie quotidienne à Dakar de 1945 à 1960. Approche d'une opinion publique. Thèse de Doct. Univ. Paris VII, 1990, 580p.
- Lakroum (M), Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique occidentale Française : le Dakar-Niger 1883-1960. Thèse d'Etat UniV. Paris VII. 1987.
- Ndao (M), Le ravitaillement de la ville de Dakar pendant la deuxième guerre mondiale. Mém. Maîtr. d'histoire, UCAD, 1991, 127p.

- Ndiaye (S.B.), La mise en place du réseau routier au Sénégal 1900-1940. Mém. Maîtr. Univ. Dakar, 1978, 111p.
- Pasquier (R), Le Sénégal au milieu du 19e s : la crise économique et sociale ; Univ. Paris IV Thèse d'Etat, 1987, 2387 p.
- Pheffer (P.E.), Railroads and aspects of social change in Senegal 1878-1933. Thèse de doct. Univ. of Pennsylvania, 1975, 540p.
- Sarr (M), Louga, la ville et sa région. Essai d'intégration des rapports ville - campagne dans la problématique du développement. Thèse de Doct. 3e cycle. Univ. Strasbourg, 388p.
- Thiam (I.D.), L'évolution politique et syndicale du Sénégal colonial de 1840 à 1936. Thèse de doct. D'Etat, Paris 1982-1983.
- Thioub (I), Entreprises, Entrepreneurs et Etat dans une économie dépendante Domination étrangère et marginalisation des autochtones (Dakar, Sénégal). 1930-1973. Thèse de doctorat Univ. Paris VII, 1989, 389p.
- Verrière (L), La population du Sénégal, aspects quantitatifs. Univ. Dakar. Thèse de doct. F.S.E.J., 1966, 196p.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

**II. SOURCES ORALES**  
(interviews, enquêtes, témoignages)

INFORMATEURS	AGES	DATES	LANGUES PARLEES	DOMICILE. PROFESSION OU FONCTION
El H. Sadio DIALLO	85 ans	25/05/1992	Pular, Bambara, Wolof, Français	Rue 41 x 30, Médina, employé B.C.A. en retraite
Marème LY	67 ans	25/05/1992	Pular, Wolof	Rue 41 x 30, Médina, Ménagère
El H. Gana NDOYE	72 ans	29/06/1992	Français, Arabe, Wolof	Rue 52 x 69, Gueule Tapée, Imam
El H. Cheikh NDOYE	77 ans	29/06/1992	Wolof	Rue 54 x 69, Gueule Tapée, Ancien menuisier
Seynou THIAM	69 ans	29/06/1992	Wolof	Rue 52 x 71 Gueule Tapée , homme d'affaires
Alioune GUEYE	70 ans	29/06/1992	Wolof, Arabe	Rue 52 x 71, Gueule Tapée, ancien combattant
El H. Abdoulaye GUEYE	68 ans	03/11/1991	Français, Arabe, Wolof	Rue 66 x 70, Fann Hock, électricien en retraite
Alassane THIANDOUM	70 ans	06/07/1991	Wolof, Français	Ngor, Notable, employé de la commune en retraite
El H. Mamadou WADE	75 ans	06/07/1991	Wolof	Ouakam, Notable
Ndèye Pounè GUEYE	77 ans	06/07/1991	Wolof	Ngor, Ménagère
Saly DIENG	70 ans	18/07/1991	Wolof	Ouakam, Ménagère
Fatou BOYE	60 ans	03/11/1991	Wolof	Fann Hock, Ménagère

