

L'ENCLAVEMENT DE KOLDA (SÉNÉGAL). LA MOBILITÉ DES VIVANTS ET DES DÉFUNTS

Marta Alonso Cabré

Ariadna Solé Arraràs

Universitat de Barcelona (UB)

Grup de Recerca sobre Exclusió i Control Socials (GRECS)

Résumé

La Casamance souffre d'un certain enclavement par rapport au reste du Sénégal. Cet isolement est dû à son éloignement des centres économiques du pays, à une répartition diffuse et hétérogène de la population sur son territoire, ainsi qu'à un réseau routier insuffisant. Récemment, le gouvernement sénégalais a mis en place une série d'infrastructures pour désenclaver la zone, des changements qui devraient favoriser la mobilité de la population et qui pourraient aussi avoir des effets positifs sur le plan économique et politique. Nous analyserons comment l'isolement de la Casamance et les récents changements affectent la mobilité de la population et le rapatriement des défunts vers leur dernière demeure.

Mots clés: mobilité, réseau routier, Kolda, Casamance, rapatriement, migration.

Abstract

The Casamance is isolated from the rest of Senegal due to its remoteness from the economic centers of the country, a diffuse and heterogeneous population, and a low road density. Recently, the Senegalese government has implemented a series of infrastructures to open up the area, which should improve the mobility of the population and which could also have positive economic and political effects. We analyze how the isolation of the Casamance and these recent changes affect the mobility of the population and the repatriation of the deceased.

Key words: Mobility, road network, Kolda, Casamance, repatriation, migration.

Introduction

La Casamance souffre d'un certain enclavement par rapport au reste du Sénégal. Cet isolement est dû à son éloignement des centres économiques du pays, à une répartition diffuse et hétérogène de la population sur son territoire, ainsi qu'à un réseau routier insuffisant. Récemment, le gouvernement sénégalais a mis en place une série d'infrastructures pour désenclaver la zone, des changements qui devraient favoriser la mobilité de la population et qui pourraient aussi avoir des effets positifs sur le plan économique et politique.

Nous avons travaillé dans la région de Kolda, où nous avons mené différentes recherches dont le dénominateur commun est le transport: une partie des recherches dans le cadre d'une thèse de doctorat portant sur le rapatriement des défunts sénégalais depuis la Catalogne (Solé Arraràs 2015) et une recherche de trois mois sur le transport en commun entre Kolda, Ziguinchor et Dakar, menée par Marta Alonso dans le cadre de la projet r+D *Estudio comparado sobre apropiaciones sociales y competencias de uso en centros urbanos de tres ciudades africanas* (Ref. CSO2009-1247). Il s'agit à première vue de recherches très distinctes, mais où la question de la mobilité est un élément clé.

Dans cet article, nous avons essayé de mettre en commun nos réflexions. Notre objectif est de réfléchir comment l'isolement de la région sénégalaise de Casamance et les récents changements affectent la mobilité de la population et le rapatriement des défunts vers leurs lieux d'enterrement. Les données sur lesquelles cet article est basé sont donc d'origines très différentes mais toujours recueillies dans le cadre de la recherche ethnologique. L'article ne part pas, donc, d'une hypothèse initiale; c'est plutôt le développement de nos réflexions qui nous mènent à des conclusions finales.

Les recherches se sont concentrées essentiellement dans la région de Kolda, en Haute Casamance. Déjà à l'époque coloniale, on remarque une nette différence du lien administratif et territorial en Casamance et dans le reste de la colonie. De surcroît, la zone restait en retrait par rapport à la capitale, dû à sa position géographique, au sud de la Gambie, pays qui divise l'ouest du Sénégal en deux zones. Jusqu'à la construction de la route dénommée «transgambienne», qui unit Ziguinchor et Dakar, tout échange de matériel avec le nord se faisait par le port de Ziguinchor (Fanchette 2011: 315, 332). La route transgambienne a été construite en 1970, parallèlement à la construction de la RN6 entre Ziguinchor, Kolda et Tambacounda.

D'est en ouest, le territoire casamançais compte 360 kms et est traversé par la rivière Casamance. Dès 1984, la Casamance est divisée en trois régions : Ziguinchor, Sédhiou et Kolda. L'Agence National de Statistique et de la Démographie (ANSD) a estimé que

la population dans la région en 2010 était de 603.960 habitants, dont la grande majorité vivait dans en zone rurale (79%). L'économie de Kolda est basée sur l'agriculture, pour la consommation des populations et pour la vente.

La région de Kolda est majoritairement habitée par des peuls.¹ Bien que certaines aires de la région ne soient islamisées qu'au début du XXe siècle, l'islamisation est liée à l'origine du Fouladou et l'Islam est aujourd'hui un élément clé de l'identité des peuls de la région. Malgré le fait que leurs limites ne coïncident pas strictement, l'actuelle région correspond à l'ancien royaume du Fouladou, né après la révolte d'Alfa Moolo à la fin du XIXe siècle (Ngaidé 2012: 59).

Le Fouladou en 1880



Source: Ngaidé 1999:148.

Aujourd'hui la ville de Kolda compte environ 60.000 habitants. Traversée par la rivière Casamance, Kolda se situe à la croisée de plusieurs pays limitrophes, ce qui permet de

1. Les *peul* sont présents dans toute la zone du Sahel et dans le nord du Soudan. Ils sont historiquement une communauté nomade et pastorale. Avec de nombreuses différences entre les différents groupes, ils partagent un certain sens de l'identité commune lié à l'unité linguistique et à l'idée de *pulaaku* (Voir: Boesen 1999; Botte, Boutrais & Schmitz 1999; Boutrais 1994).

nombreux échanges commerciaux avec les deux Guinées et la Gambie. La population de Kolda a une dimension internationale car la ville possède un taux d'émigration parmi les plus élevés au Sénégal. Ces migrants quittent la ville pour d'autres zones urbaines sénégalaises ou bien d'autres pays de la région, mais certains migrent aussi en Europe. Un bon nombre d'émigrants de la région Kolda se sont installés en Catalogne dès les années 80.

Les causes de l'émigration sont très variées. Si l'inégalité économique est un facteur essentiel, il faut tenir compte aussi des concepts relatifs au prestige social, des relations de pouvoir, des valeurs associées au genre masculin, des obligations familiales et sociales, etc.² De la même manière, l'émigration peut répondre à une initiative individuelle ou à une stratégie familiale. Socialement, elle est considérée comme un modèle de succès, une opportunité d'acquérir du prestige (Solé Arraràs & Pérez Crosas 2016).

L'enclavement politique et économique

La Casamance est connue et présentée par les pouvoirs publics comme «le grenier du Sénégal», mais paradoxalement sa production n'est pas intégrée à l'économie nationale. L'économie de la Casamance est essentiellement basée sur l'activité agricole de subsistance qui repose sur le riz, et l'activité agricole de marché basée sur l'arachide et accessoirement le mil, le sorgho et le maïs. L'expansion des cultures d'arachide a provoqué l'appauvrissement de beaucoup de familles qui ne consacrent plus de terre à l'agriculture de subsistance et qui sont soumises aux prix d'achat de leur monoculture. Le riz, ainsi que d'autres céréales, sont importés. Malgré des conditions favorables, la Casamance n'assure pas la subsistance de la région ni, évidemment, celle du pays. Ce manque d'autosuffisance et le peu de rentabilité de la culture expliquer si subsistance marché ou gale ont pour conséquence l'exode rural qui touche en priorité les jeunes, privant le secteur de main-d'œuvre et aggravant encore davantage la crise agricole (Dramé 2005).

Le volume d'échanges en 2010 est estimé à environ 11,5 milliards de CFAs. Les exportations passent essentiellement par le marché hebdomadaire qui a lieu chaque mercredi à Diaobé, dans la région de Kolda, et les échanges s'effectuent principalement avec la Guinée Conakry. Les experts estiment que le dynamisme commercial est très limité en comparaison avec la productivité agricole de la zone (ANSD 2011: 43-44), une différence qui s'explique par l'enclavement géographique de la région. Il en résulte une mauvaise communication avec l'extérieur et les conséquences économiques sont no-

2. Voir: Carling & Hernández Carretero 2008.

tables, rendant difficiles par exemple la vente des produits issus de l'arboriculture et de l'horticulture. Les sols et les conditions climatiques sont très favorables à l'agriculture mais malgré cela, on estime que seulement 25% des terres cultivables sont exploitées. La culture d'arachide et de coton a diminué d'environ 40% en 2012 par rapport à 2009; en grande partie à cause des difficultés pour exporter la production.

L'enclavement de la Casamance n'est pas seulement géographique, il est aussi politique. Sylvie Fanchette souligne certaines raisons qui expliquent cette marginalisation politique et les faibles investissements de la part du gouvernement sénégalais : l'introduction tardive de la production coloniale (surtout l'arachide) sur le territoire, le manque d'axes de communication avec le reste du pays, la très faible insertion des politiciens de la région dans les cercles de pouvoir étatique, l'instabilité des relations entre le Sénégal et les pays limitrophes. Sylvie Fanchette fait valoir une hypothèse selon laquelle le manque d'infrastructures appropriées pour renforcer le développement économique de Kolda serait intrinsèquement lié au manque de politiciens de la zone parmi les cadres du gouvernement (Fanchette 2011 : 310-330).

Le mouvement indépendantiste de la Casamance, représenté principalement par le MFDC (Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance) fondé en 1982, mérite une attention particulière. Diamacoune Senghor qui a été le leader spirituel du mouvement, affirmait que même durant la colonisation, la Casamance n'a pas été soumise et qu'il n'existait aucun lien entre cette région et le Sénégal. Effectivement, l'adhésion au Sénégal a été réalisée sans aucune consultation. La Casamance a ensuite accepté de donner le pouvoir à Léopold Sédar Senghor en contrepartie de certaines promesses que Senghor n'a pas tenues. C'est pour cette raison, et aussi à cause du sentiment grandissant que la région donnait beaucoup au nord du pays sans recevoir grand-chose en retour, qu'a surgi le mouvement indépendantiste en 1982 (Marut 1993). Il faut néanmoins souligner que ce mouvement est plutôt lié aux Diola de la Basse Casamance, même si quelques revendications concernent l'ensemble de la région (Tomàs 2005). Un discours du MFDC livre un élément clé pour comprendre l'enclavement dont souffre la Casamance, lorsqu'il accuse le régime sénégalais d'investir peu dans le développement économique de la région (De Jong & Gasser 2005: 213). Comme Jordi Tomàs le souligne dans sa thèse, la route d'Oussouye - Ziguinchor, qui était jusqu'à très récemment la seule voie de communication avec l'extérieur à partir d'Oussouye au-delà de la route fluviale, se trouvait périodiquement affectée par les conflits entre l'armée sénégalaise et le MFDC (Tomàs 2005: 47). À l'heure actuelle, la situation n'est plus conflictuelle, bien que des troubles occasionnels soient revendiqués par le MFDC. Il convient de mentionner que certaines revendications sont des canulars.

Les infrastructures du désenclavement

En ce qui concerne le transport, l'isolement d'une région se traduit par le manque ainsi que le mauvais état de ses infrastructures et de ses transports en commun, des caractéristiques qu'on retrouve en Casamance (Fanchette 2011: 313-314, 318). Héritage de la présence coloniale, le réseau routier sénégalais est polarisé à Dakar. De plus, la communication terrestre avec les pays limitrophes laisse à désirer.

Jusque dans les années 1970, le réseau routier se limitait à des pistes de terre compactée qui étaient, évidemment, impraticables en période de pluies. Par la suite, la route reliant Ziguinchor, Kolda, Vélingara et Dakar a été tracée, mais on manquait toujours de routes secondaires, ce qui empêchait l'écoulement de la production agricole.

La connectivité de la Casamance est inscrite sur la feuille de route du gouvernement sénégalais. Dans un premier temps, des travaux sont effectués afin de réhabiliter la route longeant la Gambie et ainsi, unir efficacement le Sud du Sénégal avec le reste du pays.

Ensuite, les représentants de la Gambie et du Sénégal ont négocié la construction d'un pont sur le fleuve Gambie. Actuellement, seul le ferry Farafégnny permet de relier les deux rives (ASB & AD 2014). En février 2015, grâce au financement de la Banque Africaine de Développement, la première pierre du pont a été posée. Cependant, des désaccords entre les pays ont entraîné le ralentissement des travaux.

C'est aussi en février 2015 que la flotte qui effectue la route Dakar-Ziguinchor augmente, passant de un à trois bateaux: l'Aline Sitoé Diatta, l'Aguène et le Jambonne (ASB & ESF 2015). Rappelons la tragédie qui s'est déroulée dans la nuit du 26 au 27 septembre 2002 lorsque le Joomla, qui reliait Dakar à Ziguinchor, fait naufrage. Cette tragédie a fait 1863 victimes et 60 survivants et restera inscrite dans la mémoire collective. Enfin, une nouvelle ligne aérienne a été ouverte entre Kolda et Dakar, s'ajoutant à celle déjà existante entre Ziguinchor et la capitale du pays.

La connectivité revêt une telle importance qu'il existe un ministère exclusivement consacré à son développement: le Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, avec à sa tête Mansour Elimane Kane. Le président Macky Sall déclare d'ailleurs en février 2014 que le désenclavement est l'un des buts prioritaires de son gouvernement, et qu'il prévoit pour cela des améliorations considérables du réseau routier. Certains des projets prévus pour développer les transports, mieux relier les différentes régions du pays et rééquilibrer les inégalités existantes sont financés par l'Union Européenne, tandis que d'autres le sont à travers le vaste programme nord-américain Millenium Challenge Account-Sénégal (MCA-S) (AMD & ASG 2014). Il est évident que le transport est un secteur clé pour l'enrichissement général de n'importe quel pays,

mais les investissements se limitent souvent aux infrastructures et ignorent les aides aux professionnels du secteur (Lombard & Ninot 2002: 109).

Le programme MCA-S est une convention de financement établie entre le Sénégal et le gouvernement des États-Unis d'Amérique. Son objectif principal est d'assurer la décentralisation du Sénégal grâce à la territorialisation, moyennant l'émergence de pôles économiques régionaux de développement. Le MCA-S a légalement une valeur de traité et juridiquement, il prévaut donc sur les lois et les règlements internes et doit être réalisé en 5 ans. L'un des piliers de la gestion du MCA-S est la lutte contre la corruption. Le budget total du programme est de 270 milliards de francs CFA (AMD & AD 2013). La réhabilitation de la RN6 (route nationale 6) coûterait 100 milliards de francs CFA (SK & BK 2012). Deux tronçons de la route RN6 sont affectés, pour un total de 256 km : celui qui passe par les villes de Ziguinchor, Kolda et Vélingara, et la travée reliant Ziguinchor, Kolda et Koukané. À ces travaux il faut ajouter la construction du nouveau pont de Kolda (AD 2014).³

Le projet de la RN6 n'est qu'une réhabilitation. En effet, une route unissant Ziguinchor et Vélingara a été construite il y a trente ans, mais elle est aujourd'hui dans un état déplorable puisqu'il n'y a jamais eu de financement pour son entretien, à l'exception des 30 kms situés entre Dabo et Diaobé, réhabilités récemment (OID, AD & DND 2013).

Carte des routes de la Basse Casamance



Source: <http://casamance-passion.over-blog.com/article-30324560.html>

3. Sur cette question voir la thèse de maîtrise de Romina Martínez Algueró (2017), réalisée aussi dans le cadre du projet I+D *AFFRIC. Planificación urbana, movilidad y siniestralidad vial en África subsahariana* qui représente une continuité du projet mentionné plus haut *Estudio comparado sobre apropiaciones sociales y competencias de uso en centros urbanos de tres ciudades africanas*.

Sur la carte ci-dessus, on peut observer les deux routes qui relient Ziguinchor et Kolda, des localités situées respectivement à l'Ouest et à l'Est de la région. En passant par Bignona, il y a une route septentrionale : la RN6 ou Route du Sud. La RN6 était sous-utilisée jusqu'à récemment encore, à cause notamment de son mauvais état, et parce qu'elle traverse une zone dominée par le mouvement MFDC. Quand nous parlons de sous-utilisation, nous parlons des passagers qui iraient de Ziguinchor à Kolda puisque, évidemment, les habitants des villages situés le long de la RN6 se voient obligés de l'emprunter, et ce quel que soit l'état de la route.

La faction sud du MFDC a émis un communiqué en mars 2014 dans lequel elle donnait son accord pour que les travaux de réhabilitation de la RN6 commencent. Au début, le MFDC s'opposait à cette réhabilitation, notamment parce que les membres de ce mouvement craignaient que cette route facilite l'accès de l'armée sénégalaise à la base du groupe (SN 2014).

Le projet de la RN6 a été divisé en trois tronçons : Ziguinchor-Tanaff (116kms), Tanaff-Kolda (72kms), et Kolda-Vélingara (93kms). Le tronçon Ziguinchor-Tanaff, prioritaire selon le chef du projet de la RN6 Abdoulaye Diarra, soulève un important problème: les travaux occasionneraient la destruction de rizières, de champs et de jardins (SK & BK, 2012). Selon Djibril Doucouré, expert en réinstallation et auteur d'une étude menée en octobre 2011, 1.537 personnes pourraient être affectées (ASB & AD 2012). La propriété de la terre est un sujet délicat dans beaucoup de pays africains. En effet, le manque de centralisation du registre de la propriété fait que plusieurs titres de propriété soient émis pour un même terrain. Malgré ces difficultés, selon le directeur général du MCA-S Ibrahima Dia, en mai 2013 tout était prêt pour indemniser les propriétaires affectés et, particulièrement à Kolda, ils avaient déjà tous reçu leur indemnisation (ASB & OID 2013).

L'impact sur la mobilité des vivants

La mise en place de ces infrastructures devrait avoir des conséquences importantes non seulement sur le développement économique de la région, mais aussi sur la mobilité de la population. Concernant la population de Kolda, le projet du pont de la Gambie aurait un impact plus important en termes de connectivité par rapport au projet de réhabilitation de la RN6, dont les répercussions positives se limiteraient aux populations situées le long de la route.

En Casamance, la population vit des deux côtés de la route. Cette modalité d'occu-

pation urbaine illustre la manière dont les populations s'approprient la route à différents rythmes. Tandis que les véhicules la parcourent longitudinalement, les piétons la traversent ou bien la parcourent également à pied pour aller d'un point à l'autre du village ou du bourg. Beaucoup de ces piétons sont des mineurs qui vont de la maison à l'école, souvent située dans un terrain bordant l'asphalte. Nous avons parlé de véhicules sans préciser qu'ils peuvent être motorisés ou non. Le vélo est un moyen de transport très commun en Casamance et est souvent utilisé pour transporter des marchandises. Les accotements étant rares, vélos et véhicules motorisés partagent le même espace de parking. Bien sûr, le rythme des véhicules motorisés et celui des vélos est évidemment loin d'être comparable. Pour clôturer le répertoire des acteurs mobiles sur la route, nous devons évoquer les animaux dont les trajectoires sont imprévisibles. Les plus courants sont les ânes, les bœufs, les vaches, les oiseaux, la volaille, les chiens et les chèvres.

Loin d'être une frontière, la route est un élément structurant facilitant la communication à travers des espaces occupés par une végétation dense et impraticable. Ce facteur lié à la nature du milieu explique sûrement pourquoi la circulation des piétons par la route est beaucoup plus importante en Casamance qu'en Mauritanie (milieu sahélien).

La route casamançaise est aussi jalonnée d'éléments immobiles. Des marchandises sont étalées sur le bord de la zone asphaltée, comme les céréales pour les faire sécher mais aussi pour attirer le regard des clients potentiels. Des éléments mobiles ou immobiles, obligeant les véhicules à ralentir (troncs, bidons, pierres, etc.) sont disposés sur la route. Les habitants les placent de manière intercalée en formant des barrières horizontales afin que les véhicules soient obligés de zigzaguer, de réduire leur vitesse et donc de prendre le temps d'apprécier les étalages de marchandises. L'espace praticable permet souvent le passage d'un seul véhicule à la fois, raison pour laquelle si deux véhicules doivent se croiser, l'un des deux se voit obligé d'attendre.

L'entreprise Isolux Corsán a prévu l'élargissement de la route au profit des populations, en aménageant un espace supplémentaire destiné à la fois au stationnement des véhicules de transport en commun, à l'exposition de marchandises et au passage des piétons. Afin de réduire la vitesse des véhicules dans ces zones, l'entreprise a projeté l'implantation de dos d'ânes. Il est cependant fréquent de voir les véhicules contourner ces obstacles en sortant de la route et en circulant dans la zone limitrophe si cela est faisable. Pour éviter cette pratique, sur la route de Bignona par exemple, les dos d'âne se prolongent dans la zone limitrophe à l'asphalte. Cette stratégie n'est pourtant pas envisagée dans le projet d'Isolux Corsán. En dépit de cette lacune, c'est souvent la population elle-même qui prend l'initiative d'installer des éléments sur la route pour obliger les conducteurs à réduire leur vitesse; des individus ne peuvent pas créer des dos d'ânes

fixes car le gouvernement ne le permet pas, mais ils peuvent placer stratégiquement des éléments mobiles, choisis pour empêcher le contournement des infrastructures en place.

En plus du risque d'accident, Jérôme Lombard (2005) parle du risque d'isolement qui menace les populations les plus pauvres n'ayant d'autre choix que d'utiliser les transports en commun. Cette frange de la population subit un double isolement : géographique et socio-économique. Selon Lombard, trois facteurs augmentent ces risques. En premier lieu, l'inefficacité des autorités compétentes pour contrôler la sécurité routière. Ensuite, le manque de qualité du service de transport en commun dû au fait que le propriétaire et le conducteur du véhicule sont deux personnes différentes. En effet, tandis que le propriétaire cherche la rentabilité maximale au moyen de la location de son bien, le conducteur doit couvrir les frais de cette location, les réparations, le carburant, les stratégies pour vaincre les entraves bureaucratiques, les caisses de fonds de solidarité situées aux stations et le stationnement. La relation entre propriétaire et conducteur est donc basée sur une inégalité évidente et une forte domination du propriétaire. Enfin, l'usager a aussi une part de responsabilité dès lors qu'il exige des pratiques à risque, comme celle d'accéder et de descendre du véhicule n'importe où en plus des arrêts prévus. Quand l'espace sera territoire, c'est-à-dire, quand il sera conçu pour tous, le nombre d'accidents diminuera et la qualité du transport en commun augmentera (Lombard 2005).

La mobilité des défunts

Dans cet article, nous voulions également mettre l'accent sur la mobilité post-mortem. La plupart des individus de Kolda qui sont décédés hors de la région sont transportés vers leur localité d'origine pour que leurs parents puissent les identifier et organiser les funérailles. Cela permet à la famille et la communauté d'origine de se «réapproprier» le défunt. C'est encore plus vrai lorsque l'individu vit à l'étranger, en Europe par exemple. Dans ce cas, pour la famille restée sur place, la vie du défunt sur ce continent reste abstraite et les émigrés qui sont décédés à l'étranger, dont beaucoup étaient installés en Catalogne, sont d'habitude rapatriés. De la même manière, ceux qui décèdent à différentes étapes du trajet migratoire sont rapatriés si le corps est récupéré. Du fait de l'éloignement, la famille ne prend réellement conscience de la mort d'un parent émigré qu'au retour du corps qui permet de voir son visage et de l'identifier. D'un autre côté, la présence du corps est nécessaire pour effectuer le rituel funéraire complet et cela permet de procéder à un enterrement islamique, ce qui n'est pas toujours possible en

Catalogne.⁴ En l'absence du corps, il y a aussi une pratique traditionnelle de compensation qui est appelée «porter laalebasse» (*artigool hoorde*) et qui consiste à envoyer à la famille quelques affaires personnelles du défunt à la place du corps.

Les rites funéraires sont très importants à Kolda pour la construction et le maintien des relations familiales. Aux funérailles, les parents et les invités échangent des dons (*sadaka*).⁵ Des vaches et des taureaux sont sacrifiés pour les repas destinés aux invités, qui reçoivent aussi des noix de cola et du cobbal (une préparation sucrée à base de mil ou riz). Les invités, de leur côté, amènent des offrandes à la famille endeuillée: vaches, taureaux, argent, etc. Les funérailles sont parfois des événements fastueux où les familles mettent en jeu leur prestige et leur capacité à accomplir leurs obligations envers les autres parents. Ces événements peuvent rassembler beaucoup de monde et les gens viennent de très loin pour y assister. C'est donc l'occasion de nombreux et longs déplacements qui font partie de ce qu'on peut appeler «géographies de l'intimité» (Evans 2014).

Les individus originaires de Kolda, qu'ils soient installés en Catalogne ou ailleurs, sont bien organisés pour prendre en charge le rapatriement d'un de leurs compatriotes. Les frais élevés sont payés grâce aux caisses d'épargne communautaires et aux apports solidaires. Les défunts voyagent en avion en suivant les réglementations internationales strictes pour le transfert de corps. Pour des raisons administratives, l'aéroport de Dakar est la destination obligatoire de tous les sénégalais décédés à l'étranger. Le reste du voyage jusqu'à la région de Kolda doit se faire en utilisant le réseau routier qu'on a décrit, généralement par transport en commun.

Réflexions finales: des paradoxes à propos de l'enclavement et du désenclavement

La fin de l'enclavement de la région est l'une des revendications les plus anciennes de la Casamance et de la région de Kolda. D'après les agences de développement et les gouvernements régionaux, ce désenclavement serait la panacée pour régler les problèmes économiques de la région. On espère, entre autres, que le désenclavement permettra le transport des matières premières produites dans la région vers de nouveaux marchés. Il faudra vérifier si ces prévisions se réalisent. D'autre part, l'isolement physique et le faible poids politique de la région sont perçus comme très intimement connectés. Dans ce domaine, des changements sont déjà observables, en considérant les investissements

4. Voir: Moreras & Solé Arraràs 2014.

5. L'importance des rites funéraires parmi les diola en Basse Casamance a été travaillée par Jordi Tomàs (2016).

notables dans les infrastructures de la région. Pourtant, par rapport à ces notions d'enclavement et de désenclavement, nous observons certains paradoxes que nous souhaiterions souligner pour conclure ce texte.

Même en étant isolé du reste du Sénégal, Kolda reste un important point de communications avec les pays voisins : la Guinée Bissau et Conakry, ainsi que la Gambie. Les rapports commerciaux avec ces pays sont importants, de même que les rapports identitaires avec les régions de population *peul* qui se trouvent dans ces pays.

Comme on l'a vu plus haut, les connexions internationales de Kolda impliquent d'autres domaines comme les flux migratoires et la coopération internationale au développement. L'émigration est aujourd'hui une alternative économique pour beaucoup de familles. En effet, cela leur permet d'obtenir des ressources complémentaires grâce aux transferts d'argent des membres de la famille émigrés, dont un grand nombre sont installés en Catalogne. Ces transferts d'argent représentent aussi une contribution importante à l'économie de la région. En outre, les rapports entre Kolda et la Catalogne sont liés à la coopération internationale au développement, coopération décentralisée et, parfois, projets de codéveloppement qui engagent ces migrants installés en Catalogne (Acebillo Baqué & Østergaard-Nielsen 2011; Heil 2012). Il faut aussi insister sur le fait qu'une partie importante du financement de ces infrastructures devant désenclaver la région vient aussi de la coopération internationale. En ce sens, Romina Martínez Algüero (2017) considère que le financement américain de la route à des liens aussi avec les intérêts politiques et militaires des Etats Unis au Sénégal.

Malgré ces exemples de relations transnationales, Kolda reste isolée par des frontières physiques (même si celles-ci semblent s'assouplir grâce aux nouvelles infrastructures) ainsi que par des frontières économiques et politiques sur le plan national par rapport au reste de Sénégal, où elle a peu d'influence politique. Elle est également isolée sur le plan international, les inégalités économiques encourageant l'émigration alors que les lois internationales la limitent. En fait, la plupart des émigrés qui partent de Kolda arrivent en Europe de façon illégale, en empruntant des routes alternatives aux routes proposées par ces infrastructures officielles.

Dernièrement, on constate la dimension transnationale des migrations qui met en avant l'importance des relations que les migrants entretiennent avec leur pays d'origine, mais cela ne doit pas nous faire oublier que ces relations et échanges entre Kolda et l'Europe ne se déroulent pas librement. Au contraire, elles ont lieu dans un contexte de profondes inégalités économiques et de restrictions légales strictes quant à la circulation des personnes. Ce sont ces barrières qui, par exemple, empêchent les parents des émigrés de voyager en Catalogne, de sorte qu'il faut que le corps défunt voyage pour que le décès

puisse être certifié. Il est quand même paradoxal que les restrictions internationales à la mobilité des défunts soient plus souples que celles qui concernent les vivants (Lestage 2013). Comme explique Saskia Sassen (2007), l'État et la globalisation ne sont pas des phénomènes qui s'opposent et els états jouent un rôle crucial dans le control et la définition des frontières (Portes, Guarnizo & Landolt 1999).

La région de Kolda se trouve, donc, face au paradoxe d'être enclavée par rapport à son propre pays et connectée, même si de façon précaire, aux pays voisins et aux pays lointains où sa diaspora s'est installée. Pour son désenclavement, l'amélioration des infrastructures qui la connecteront au reste du Sénégal est nécessaire. Cependant, les frontières économiques et migratoires seraient les obstacles à éliminer en priorité.

Bibliographie

- ACEBILLO BAQUE, M. & ØSTERGAARD-NIELSEN, E. (2011) *Local dynamics of codevelopment and migrant incorporation in three Catalan cities*. Amsterdam.
- AD (2014, September) *Mansour Elimane Kane visite les chantiers du MCA*. Agence Presse Senegalaise.
- AMD & AD (2013, May) *Le DG du MCA rappelle les principes fondateurs de ce programme*. Agence Presse Senegalaise.
- AMD & ASG (2014, February) *Macky Sall: "Le désenclavement est un pilier de notre politique"*. Agence Presse Senegalaise.
- ANSD (2011) *Situation économique et sociale régionale 2010* (Kolda).
- ASB & AD (2012, April) *Elargissement de la route Ziguinchor-Tanaff: plus de 1.500 personnes affectées*. Agence Presse Senegalaise.
- ASB & AD (2014, September) *Pont sur le fleuve Gambie: les négociations sont très avancées*. Agence Presse Senegalaise.
- ASB & ESF (2015, February). *Une forte mobilisation à la réception des bateaux Aguène et Diambogne*. Agence Presse Senegalaise.
- ASB & OID (2013, May) *RN6 : le directeur du MCA-Sénégal annonce la fin des travaux d'ici 2015*. Agence Presse Senegalaise.
- BOESEN, E. (1999) «Pulaaku. Sur la foulanité», In R. BOTTE, J. BOUTRAIS, & J. SCHMITZ (Eds.), *Figures peuls*. Paris: Karthala.
- BOTTE, R., BOUTRAIS, J. & SCHMITZ, J. (1999) *Figures peules*. Paris: Karthala.
- BOUTRAIS, J. (1994) «Pour une nouvelle cartographie des Peuls», *Cahiers D'études Africaines*, 34(133), pp. 137-146.

- CARLING, J. & HERNANDEZ CARRETERO, M. (2008) "Kamikaze migrants ? Understanding and tackling high-risk migration from Africa", presented at *Narratives of Migration Management and Cooperation with Countries of Origin and Transit*, Sussex Centre for Migration Research, University of Sussex, 18-19 September.
- DRAME, H. (2005) Organisations paysannes et dynamique de changement en milieu rural casamançais (Sénégal). *Canadian Journal of African Studies*, 39(2), 253-281.
- EVANS, R. (2014) Parental death as a vital conjuncture? Intergenerational care and responsibility following bereavement in Senegal. *Social & Cultural Geography*, 15(5), 547-570. <http://doi.org/10.1080/14649365.2014.908234>
- FANCHETTE, S. (2011) *Au pays des Peuls de Haute-Casamance. L'intégration territoriale en question*. Paris: Karthala.
- HEIL, T. (2012) "Fragile convivialities: everyday living together in two stateless but diverse regions", *Catalonia and Casamance*, 100).
- JONG, F. de, & GASSER, G. (2005) "Contested Casamance: Introduction", *Canadian Journal of African Studies*, 39(2), pp. 213-229.
- LESTAGE, F. (2013) "Political Management of Migrants Suffering : New Practices by the Mexican State(s) with their Emigrants", *Migraciones Internacionales*, 7(1), pp. 9-35.
- LOMBARD, J. (2005) «Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal: au risque du transport?», *Les Cahier d'Outre-Mer*, 229.
- LOMBARD, J., & NINOT, O. (2002). Impasses et défis dans le transport routier. In M. C. Diop (Ed.), *La société sénégalaise entre le local et le global* (pp. 109-157). Paris: Karthala.
- MANGA, M. L. (2013) « La Casamance sous Abdoulaye Wade. L'échec d'une paix annoncée», In DIOP, M.C. (Dir.) *Le Sénégal sous Abdoulaye Wade*. Paris: Karthala.
- MARTINEZ ALGUERO, R. (2017) *Sobre el asfalto. Entre estrategias de poder y usos cotidianos. Estudio etnográfico de la carretera Route Nationale 6 entre Ziguinchor y Kolda (Senegal)*. Tesis de Master - Universitat de Barcelona.
- MARUT, J.C. (2010) *Le Conflit de Casamance: ce que disent les armes*. Paris: Karthala.
- MORERAS, J. & SOLE ARRARAS, A. (2014) *Espais de mort i diversitat religiosa. La presència de l'islam als cementiris i tanatoris catalans*. Barcelona: Generalitat de Catalunya - Departament de Cultura.
- NGAÏDE, A. (1999) «Conquête de la liberté, mutations politiques, sociales et religieuses en haute Casamance. Les anciens maccube du Fuladu», In BOTTE, R., SCHMITZ, J. & BOUTRAIS, J.(Eds.), *Figures peuls*. Paris: Karthala, pp. 141-164.

- NGAÏDE, A. (2012) *L'esclave, le colon et le marabout. Le royaume peul du Fuladu de 1867 à 1936*. Paris: L'Harmattan.
- OID, AD & DND (2013, April) *MCA : lancement des travaux de réhabilitation de la RN6 et du Pont de Kolda, mercredi*. Agence Presse Senegalaise.
- PORTES, A., GUARNIZO, L. E. & LANDOLT, P. (1999) "The study of transnationalism : pitfalls and promise of an emergent research field", *Ethnic and Racial Studies*, 22(2), pp. 217-237.
- SASSEN, S. (2007) *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz.
- SK & BK (2012, March) *Le MCA annonce 100 milliards pour la RN6, au sud du pays*. Agence Presse Senegalaise.
- SN (2014, March) *Casamance, réhabilitation de la RN6: Le MFDC cède à la pression des États Unis*. Sedhiou News.
- SOLE ARRARAS, A. (2015) *Rituals funeraris islàmics transnacionals. La repatriació de difunts entre Catalunya i Kolda (Senegal)*. Tesi de Doctorat. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- SOLE ARRARAS, A. & PEREZ CROSAS, A. (2016) "La cara oculta del transnacionalismo. Migraciones, desarrollo y relaciones de género entre Kolda (Senegal) y Cataluña", In LAZARO GUILLAMON, C., CRESPO, R. & LOPEZ FERNANDEZ, L. (Eds.), *Migraciones africanas y desarrollo*. Castelló: Universitat Jaume I.
- TANDIA, A. (2013) "Conflict and State Failure in the Borderlands of the Casamance and Guinea-Bissau", In KALU, K., UFO OKEKE UZODIKE, D. & JOHN, M. Eds.) *Territoriality, Citizenship and Peacebuilding: Perspectives on Challenges to Peace in Africa*. London: Adonis & Abbey Publishers Ltd, pp. 213-253.
- TOMAS, J. (2005a) *La identitat ètnica entre els joola d'Oussouye (Húluf, Bubajum áai)*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.
- TOMAS, J. (2005b) *La identitat ètnica entre les joola d'Oussouye*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- TOMAS, J. (2016) «Els morts volen que seguim la tradició. Apunts sobre identitats, religions i rituals funeraris entre els joola del Húluf (Casamance, Senegal) », *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 41, pp. 142-15.