

AGNÈS LAMBERT

## LES RÉSEAUX MARCHANDS FÉMININS DU CHEMIN DE FER DAKAR-NIGER

L'étude des réseaux marchands féminins du chemin de fer du Dakar-Niger permet d'appréhender la capacité d'adaptation des acteurs du commerce sur le rail aux contextes politiques et économiques qui se sont succédé au cours de l'histoire. L'approche diachronique du phénomène conduit à périodiser les principales phases du commerce ferroviaire, en s'appuyant sur les interviews de cheminots retraités et de commerçantes âgées, mais aussi sur les documents d'archives et les travaux sur l'histoire coloniale. A partir de 1985, il a été possible d'apprécier beaucoup plus finement les conséquences des politiques préconisées par les bailleurs de fonds sur l'organisation des réseaux marchands féminins du Dakar-Niger.

L'analyse des réseaux marchands féminins témoigne d'une intense circulation d'argent, de marchandises, d'aides de toutes sortes <sup>(1)</sup>, entre le monde des commerçantes et celui des agents de l'Etat. Il existe en fait une très étroite imbrication des secteurs publics et privés que les analyses habituellement opposent. L'espace social que représentent les différents acteurs du commerce ferroviaire, qu'il s'agisse des commerçantes ou des

(1) Permis de circulation donnant droit à la gratuité du transport au Mali, détaxe sur certains produits, certificat phyto-sanitaire pour les denrées périssables, certificat de dédouanement...

fonctionnaires <sup>(2)</sup>, peut être appréhendé comme un système unique où les logiques de pouvoir sont à mettre en évidence.

Pour apprécier la dimension du phénomène quelques informations préalables s'imposent. Le petit commerce ferroviaire sur le Dakar-Niger draine, du Mali vers le Sénégal, des produits alimentaires saisonniers et des produits de l'artisanat, et dans l'autre sens, des produits locaux comme le sel et le poisson fumé, mais aussi des denrées de base et des produits manufacturés comme les tissus, les chaussures, les produits de beauté.

deux fois par semaine. Les petites commerçantes habitant le long de la ligne apprécient, en dépit de son inconfort, ce mode de transport dont la gratuité est admise par la Régie. Enfin les trains de marchandises sont utilisés par les commerçantes grossistes de Bamako, par les « foraines » de Kayes et par les femmes de Kassaro et Neguela : les premières expédient des wagons de produits locaux de Bamako sur Dakar, les secondes font des expéditions-wagons de fruits de Kita sur leur ville ; quant aux troisièmes, elles envoient régulièrement des wagons de bois sur Bamako.

### **Le contexte**

L'histoire des réseaux marchands féminins du Dakar-Niger est indissociable de celle des Chemins de Fer. Le 19 mai 1904, la première locomotive entrait en gare de Bamako. Le Chemin de Fer de Dakar à Bamako devait drainer les produits d'exportation, caoutchouc, peaux, bétail, riz et arachide, diffuser à

pour l'évacuation des arachides constituait un sujet de conflits fréquents entre les maisons de traite et la Régie.

C'est pour faire face à l'hostilité des maisons commerciales et à la baisse du trafic marchandises <sup>(3)</sup> que les responsables des Chemins de Fer entreprirent de promouvoir le trafic voyageurs. Un certain nombre de mesures incitatives furent prises <sup>(4)</sup>, comme l'autorisation de transporter en franchise 30 kilos de bagage, celle du transport des petits animaux en 3<sup>e</sup> classe, l'extension des tarifs de 4<sup>e</sup> classe à l'ensemble de la ligne, la suppression des taxes d'enregistrement... Encouragés par ces dispositifs, les commerçants africains envahirent le train. C'est donc avec la complicité des Chemins de Fer, que les Dioula concurrencèrent les maisons commerciales, en inondant les marchés maliens de produits importés à bas prix, et que le rail devint un marché ambulante.

Les toutes premières commerçantes apparurent sur le rail vers les années 1920. Trois des plus connues d'entre elles ont été

elles recevaient, par le biais de la coopérative, du fil industriel employé dans le tissage des pagnes qu'elles teignaient et que leur mari était chargé d'écouler sur le marché dakarois à l'occasion de ses voyages. Mais aux dires des cheminots, jusque

peu nombreuses sur le rail où le petit commerce était dominé par les Dioulas et par les cheminots œuvrant pour eux-mêmes ou pour le compte de leurs épouses.

Les commerçantes âgées toujours en activité en 1985 auraient démarré le commerce ferroviaire vers 1949-1950. L'instauration de la douane, en 1956, obligea certaines à interrompre leur activité et d'autres à négocier de nouveaux appuis pour poursuivre leur négoce jusqu'à l'indépendance et la constitution de la Fédération du Mali. Elles acheminaient gombo séché, fulful jusqu'à Dakar où elles s'approvisionnaient en tissus importés, fil industriel, poisson séché, sac vides.

### **Les grandes étapes des commerces féminins ferroviaires**

Après l'éclatement de l'éphémère Fédération du Mali, les échanges s'interrompirent officiellement durant trois ans entre le Mali et le Sénégal. Le trafic voyageurs et marchandises se ralentit mais se poursuivit frauduleusement à partir de Kayes par

complicités au niveau de l'Etat (Amselle, 1977). Une telle situation fut également favorable à une féminisation du commerce ferroviaire. Les cheminots comme les Dioulas transfèrent leurs activités commerciales sur le rail directement aux mains de leurs épouses ou parentes, celles-ci bénéficiant, en tant que femmes, de la complaisance des agents. En même temps, nombre de femmes furent promues dans les affaires par un mari ou parent lié au pouvoir. Ainsi H. Diallo, épouse d'un fils du commandant de cercle de Kati devenu fonctionnaire aux Chemins de Fer, accéda, à partir de son engagement au sein de l'USRDA (Union Soudanaise du Rassemblement Démocratique Africain), à des responsabilités politiques à la direction d'un groupe de femmes du Parti qu'elle fit entrer dans le commerce ferroviaire pour son propre compte.

Après le coup d'Etat militaire de 1968, des mesures furent prises pour inciter les commerçants ayant quitté le pays à revenir. Dans les années 70, la sécheresse et la dégradation du pouvoir d'achat des fonctionnaires provoquèrent l'afflux, dans le commerce ferroviaire, de petites commerçantes mais aussi de cheminots retraités en quête de sources complémentaires de revenus. Les commerçantes qui surent s'adapter au nouveau régime et obtenir son appui spéculaient sur les pénuries fréquentes dans la sous-région. Selon les opportunités, elles faisaient passer d'un côté à l'autre de la frontière Mali/Sénégal le riz et le maïs importés dans le cadre de l'aide. Pendant les années 1977-1978, elles participèrent avec la complicité de l'OPAM au marché noir des riz et mil locaux dans le pays, mais aussi à l'exportation frauduleuse de ces produits au Sénégal (Hamady, 1978). A cette même période certaines commerçantes commencèrent à se regrouper pour expédier des wagons entiers de marchandises à partir de Bamako, Kati, Dio et Kita.

La décennie 80 a été marquée par la mise en place des politiques sous la houlette des bailleurs de fonds. La libéralisation du commerce des céréales en 1981, puis des arachides en 1982, a incité les commerçantes à s'engager plus ouvertement

en concurrence avec les privés. Depuis cette période, les femmes qui ont importé frauduleusement sel, lait et sucre du Sénégal ou de Gambie, ont à faire face non plus au monopole d'une société d'Etat, mais aux intérêts des grands commerçants détenteurs de licence d'import-export <sup>(6)</sup>. Cette situation n'est pas forcément à leur avantage.

En même temps la Régie des Chemins de Fer affiche une volonté de normalisation-rentabilisation qui s'est matérialisée par une série de mesures visant à limiter le petit commerce ferroviaire. En 1981, une « commission de décongestion » a été mise en place, destinée à limiter les excédents de bagages. En 1986, le projet de mise en circulation d'une nouvelle rame internationale méditerranéenne censée « assainir » le circuit a vu le

De 1986 à 1990, la succession des bonnes récoltes a amené le Mali à mener une politique protectionniste à l'égard de son potentiel céréalier en contingentant puis bloquant les imports



Sénégal, et nombre de commerçantes ont opté pour le circuit Bamako-Kankan, devenu propice depuis la libéralisation de l'économie guinéenne au même moment.

Pour mener à bien l'analyse des réseaux marchands féminins du Dakar-Bamako, certains aspects sont à considérer, comme l'accès au commerce ferroviaire, l'itinéraire commercial, la régu-

Badenko, Kita. Au moment du passage de la douane, elle doit, comme beaucoup d'autres petites commerçantes, confier son panier de cola <sup>(8)</sup> à une vieille commerçante habituée du rail qui bénéficie de solides appuis au niveau de la douane et de la police des Chemins de Fer. Une partie de la marchandise de B. Sanogho est vendue dans les gares sénégalaises, notamment la cola conditionnée dans des petits sacs que toutes les femmes du train vendent en s'entendant préalablement sur les prix fixés. Le reste de sa marchandise est écoulée auprès des détaillants du marché bambara situé à côté de la gare de Dakar, en particulier auprès d'une amie qui lui prête souvent de l'argent pour compléter son approvisionnement. B. Sanogho est logée chez une tante habitant le quartier Colobane à Dakar, le temps d'écouler sa marchandise et de se ravitailler en produits manufacturés divers et denrées de base. C'est seulement au retour qu'elle s'arrête quelques jours à Kayes chez ses parents pour leur laisser de l'argent et une bonne partie de ses marchandises, notamment les denrées de première nécessité. Une fois à Bamako, les vêtements et produits de beauté achetés dans la capitale sénégalaise sont destinés à ses propres filles, mais aussi à celles de sa sœur aînée qui l'a élevée.

familiales au détriment d'une efficacité commerciale. Son activité marchande consiste en fait à réaliser au sein de sa parenté une redistribution de l'aide de son frère. De cette manière, ce dernier lui permet de tenir son rôle social et de répondre à ses obligations vis-à-vis de sa mère, de son frère aîné, marabout et chef de la grande famille à Kayes et aussi de la grande sœur qui l'a élevée. Ses investissements commerciaux sont régis par la reproduction de la grande famille maraboutique des Sanogho avec ses règles reposant sur les droits et les devoirs que les uns ont vis-à-vis des autres en fonction de la position occupée.

### **Second cas : Le triangle Dakar-Bamako-Abidjan**

En 1969, le divorce a libéré N. Konaté de la tutelle d'un mari  
révisant ses activités commerciales. Elle a commencé à commercer à

Avant les années 80, N. Konaté s'était associée avec sa sœur Penda grossiste sur le Dakar-Niger pour l'expédition de wagon. A la suite d'un conflit, N. Konaté a décidé de travailler seule. Cependant le différend entre les deux sœurs repose sur une rivalité familiale plus ancienne. N. Konaté vit en fait un double conflit, en premier lieu avec son père qui l'a détrônée comme aînée au profit de Penda, sa fille adoptive mais sa préférée, en second lieu, avec les six enfants de sa marâtre <sup>(9)</sup> qu'elle affronte seule, comme fille unique de la première épouse. Cette rivalité détermine l'organisation de son commerce. N. Konaté, depuis 1980, n'a recours à aucune de ses sœurs. Elle organise son réseau sur un segment de lignage matricentré réunissant sa propre mère qui garde son argent, son or et sa marchandise avant son départ pour Abidjan, sa tante maternelle qui est sa *jatigi* <sup>(10)</sup> dans la capitale ivoirienne, ses sept enfants de ses mariages successifs qu'elle a réussi à contrôler et mobiliser dans son entreprise, et enfin le mari de sa fille aînée. Cette rivalité l'a également incitée à mener ses affaires avec profit loin de ses parents. Car si elle s'adonne à Dakar à un petit commerce de fruit du Mali, et à Bamako à la vente de produits manufacturés de Côte d'Ivoire, c'est surtout à Abidjan qu'elle réalise le plus gros de son chiffre d'affaires.

### Les grossistes du chemin de fer

Le magasin des six grossistes est un très vaste hangar appartenant à la Régie des Chemins de Fer du Sénégal. Il tenait

de 1984, même si elles réalisent quelques opérations lucratives du Sénégal vers le Mali, elles connaissent un certain tassement de leurs activités. Ainsi en 1985, elles n'expédient à elles six que 4 wagons par mois, soit trois fois moins qu'auparavant. Cependant en 1989 leurs expéditions reprennent et atteignent pour elles six, dix wagons par mois, soit de un à trois wagons pour chacune d'entre elles. Depuis 1988, elles louent deux autres entrepôts à la gare de Bamako. Une évaluation très partielle de leur chiffre d'affaires, qui ne prend en compte que les expéditions wagons à partir de Bamako et qui exclut les expéditions frauduleuses à partir du Sénégal et les revenus de leurs investissements dans l'immobilier et les stations d'essence, indique que les grossistes réalisent mensuellement de 1 500 000 à 4 500 000 F CFA.

Les mécanismes par lesquels se fait l'accumulation sont multiples. Tout d'abord, elles ont réussi à se constituer une rente frontalière en tirant parti de situations conjoncturelles et des avantages comparatifs entre trois pays menant des politiques différentes. Ainsi elles importent frauduleusement de Gambie et du Sénégal, où ces produits sont moins coûteux, des tissus, chaussures, produits de beauté, mais aussi riz, huile, lait en poudre et concentré. En 1984, elles ont mené une opération très lucrative en expédiant dix wagons de sel, de sucre et de lait en poudre de Dakar et Kaolack sur Bamako. La réussite de telles opérations suppose de fortes complicités dans l'appareil d'Etat. Les appuis au sein de la classe dirigeante et de la haute administration, dont les grossistes jouissent toutes par le biais de la parenté, constituent un facteur indispensable à toute accumulation. En ce qui concerne leur approvisionnement, les grossistes le contrôlent à la source, par l'intermédiaire de parents producteurs en profitant de leur ignorance du marché et de leur besoin en numéraire. Quant à leur réseau de distribution, il ne se borne pas au marché dakarois, mais s'étend jusqu'en Mauritanie <sup>(11)</sup> et en Gambie où elles s'approvisionnent également en produits importés moins coûteux qu'au Sénégal. En même temps, elles ont réussi à contrôler le transport de demi-gros. Elles dominent

(11) Avant la fermeture des frontières avec le Sénégal en mai 1988.

un réseau de commerçantes semi-grossistes qui utilisent leurs wagons et auxquelles elles imposent un prix de transport bien inférieur au tarif officiel d'expéditions au détail dans la messagerie, mais bien supérieur au tarif qu'elles payent elles-mêmes pour expédier un wagon de 40 tonnes. Enfin l'accumulation marchande repose sur le contrôle d'une force de travail familiale, nombreuse, diversifiée et quasi gratuite allant de leurs représentants et courtiers jusqu'aux manœuvres, peseurs et pousse-pousse. Les premiers ne touchent pas de salaires puisqu'« ils travaillent pour leurs mamans », ils se contentent des repas, du prix de la cigarette et du thé. Les seconds sont rémunérés à la tâche sous forme de marchandises à vendre sur lesquelles ils tentent de réaliser une petite marge bénéficiaire.

L'analyse des réseaux de chaque commerçante consiste à mesurer le pouvoir social d'une femme. Cette capacité d'intervenir sur leur entourage peut s'inscrire, comme dans le cas de B. Sanogho, dans le cadre des rapports de parenté ou, comme dans celui de N. Konaté, en rupture avec la patrilinéarité qui prévaut en milieu bambara-malinké. Les grossistes ont un niveau de contrôle plus étendu de leur environnement, celui-ci se construit en grande partie sur la base de la parenté. Si on considère les commerçantes du rail prises dans leur ensemble, elles constituent certes un groupe extrêmement fluctuant, mais celui-ci est dominé par les deux rôles de pouvoir relativement

vieilles commerçantes, les agents<sup>(13)</sup> et les grossistes. Les stratégies d'éloignement des commerçantes dynamiques comme N. Konaté allant tenter sa chance en Côte d'Ivoire, le confirment.

### **Bibliographie**

Amselle J.-L., 1977. *Les négociants de la savane*, Paris, Anthropos, 290 p.

Hamady I., 1978. « Bureaucratie et corruption au Mali », *Peuples noirs, peuples africains*, n° 5.

Lakroum M., 1987. « Chemin de fer et réseaux d'affaires en