

**DAKAR ET CASABLANCA:
DEUX PORTS POUR LA GLOBALISATION.
TRAJECTOIRES D'INNOVATION TECHNIQUE DANS
LES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST
(1880-1939)⁽¹⁾**

Daniel Castillo Hidalgo

Université de Las Palmas de Gran Canaria

Leila Maziane

Université Hassan II Mohammedia-Casablanca

Introduction

«(...) Depuis 1897, la position militaire française et allemande dans ces régions ont connu d'importants changements. Les communications de tout genre ont été améliorées et étendues, la puissance des forces armées a été matériellement renforcée, la base navale de Dakar a été consolidée, le système d'administration politique et militaire a été réorganisé et un considérable progrès fut entrepris pour ouvrir et développer l'arrière-pays»⁽²⁾.

Ce passage, écrit en 1903 par l'officier britannique H.A. Leveson sur l'Afrique Occidentale Française (AOF), analyse le processus de l'expansion coloniale au Sénégal vers la fin du XIXe siècle. L'ouverture de nouveaux marchés coloniaux, l'extension et la définition des différentes aires d'influence, liées aux systèmes de transport, ont facilité le développement des structures économiques et consolidé les bases politiques de domination et de dépendance à une échelle globale. Pour atteindre ces objectifs, les gouvernements coloniaux ont misé sur de grands projets visant à créer un système d'infrastructures de transports permettant l'adaptation des économies locales aux besoins croissants du commerce extérieur. Deux facteurs clés interconnectés voient alors le jour.

Le premier facteur est l'ouverture et l'expansion des marchés coloniaux ouest-africains qui, depuis les années 1880, avaient institué, dans les territoires soumis aux puissances européennes, ce «commerce légitime» en tant que

(1) Cet article a bénéficié du soutien financier du projet HAR2010-17408/HIST, *Modelos de Gestión de puertos y comunidad portuaria en el ámbito atlántico (siglos XIX y XX)*, coordonné par Miguel Suarez Bosa, Université de las Palmas de Gran Canarias. Code HAR2010-17408/HIST.

(2) Public Record Office (ci-après PRO), FO 881-8050X, *Intelligence Department, War Office* (1903), traduit de l'original en anglais.

structure économique majeure, basée sur la production et l'exportation massive des matières premières (*commodities*) tels que l'huile de palme, les arachides, les phosphates, la gomme, le caoutchouc, etc. Ces produits coloniaux bon marché se sont alors transformés en monnaie d'échange avec des importations de produits manufacturés et industriels. En conséquence, la surface agricole, destinée aux productions vivrières, fut dominée par les cultures destinées à l'exportation et par les activités minières orientées vers les marchés extérieurs. Cette nouvelle situation transforma profondément les structures économiques africaines au niveau local. En effet, les changements motivés par l'introduction et l'extension du capitalisme en Afrique de l'Ouest furent soutenus par la conjonction d'autres facteurs internes et externes où les ports furent les points de connexion entre l'économie locale et l'économie globale⁽³⁾. Cette trajectoire de changement économique favorisa alors la réorganisation de l'économie régionale vers un modèle de croissance qui renforce la dépendance des économies africaines face aux intérêts des pays industrialisés⁽⁴⁾.

Il reste que la collaboration des élites africaines fut décisive à l'heure de soutenir ces processus, en tant qu'agents-clés collaborant avec les institutions coloniales, pour la défense de leurs propres intérêts⁽⁵⁾. Cette structure économique orientée vers les marchés extérieurs a suffisamment été étudiée par l'historiographie et les études des systèmes de transport en Afrique de l'Ouest⁽⁶⁾.

(3) C. Martner Peyrelongue, «El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global», *Revista Eure*, 25 (75), 1999, pp. 103-120. A. Olukoju, *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, Africa World Press, New Jersey, 2004, p.4.

(4) E. Wallerstein, *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*, Siglo XXI, Madrid, 2006; F.-Z. Mohammed - Chérif et C. Ducruet, «Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale», 2011, M@ppemonde, 101 [en ligne : <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>]; V. Prashad, *The Poorer Nations: A Possible History of the Global South*, Verso Books, Londres, 2013.

(5) J. Curry-Machado (éd.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave Mac Millan, 2013, p. 6.

(6) La tradition académique sur les transports en Afrique Occidentale est importante. Voir: H. D'ALMEIDA-TOPOR, H. JAPEUR & M. LAKROUM, *Les Transports en Afrique, XIXe-XXe siècles*, Paris, L'Harmattan, 1992. Une approche intéressante des forces profondes qui définissent le développement économique régional: B. Steck, «Le paradoxe maritime de l'Afrique de l'Ouest. Une problématique des marginalités emboîtées», *Géographes associés*, 20, 1997, pp.79-87. Il existe de nombreuses études assez récentes sur les structures des transports en Afrique de l'Ouest: J. DEBRIE, «From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network», *Journal of Transport Geography*, 18, 2010, pp.292-300. J. DEBRIE, «The West African port system: global insertion and regional particularities», *Echo Géo*, 20, 2012. J. LOMBARD & O. NINOT, «Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique», *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1, 2010, pp.

Le second facteur est la révolution technologique des transports, notamment dans le secteur naval, appelée à renforcer la modernisation des infrastructures et de l'administration portuaire à partir de l'extrême fin du XIXe siècle. Ainsi, les innovations techniques, appliquées à la navigation, transforment radicalement l'activité maritime avec notamment l'introduction du charbon et du gazole (après 1920), l'amélioration des rendements des moteurs, la hausse des tonnages, l'agrandissement des espaces de chargement, qui eurent un impact direct sur la réduction des frais, sans oublier l'expansion du commerce international par voie maritime. Néanmoins, ces changements devaient être accompagnés par de profondes transformations techniques et institutionnelles pour l'exécution des différentes tâches portuaires (livraison du charbon, manutention des marchandises, réparation et services d'appui à la navigation, etc.)⁽⁷⁾.

En Afrique de l'Ouest, le développement des ports océaniques et les travaux de réforme et de modernisation se poursuivront jusqu'au début du XIXe siècle, lorsque les autorités coloniales préparaient leur expansion et le contrôle des marchés régionaux de l'intérieur. C'est, en partie, ce qui explique comment les ports ont joué un rôle clé dans le système économique colonial puisqu'ils ont constitué un élément de connexion entre les marchés africains de *commodities* et les centres industriels et commerciaux métropolitains. Le développement des infrastructures portuaires océaniques favorise ainsi la conformation des économies d'échelle et la consolidation des processus de concentration économique des principales villes portuaires ouest africaines. Ces mêmes villes portuaires concentrent à la fois l'activité économique et politique régionale et les principales compagnies coloniales établies autour des zones portuaires et connectées, à travers un réseau ferroviaire relativement développé, aux centres de production situés à l'intérieur du pays. Ce processus d'accumulation des fonctions urbaines explique également l'expansion démographique dans ces villes, progressivement transformées en grandes métropoles régionales.

Néanmoins, la transformation économique des ports pendant la première réforme portuaire, peut être envisagée sous différentes optiques. Tout d'abord, l'expansion des cultures d'exportation et celle du secteur minier dans les régions intérieures étaient liée à l'importation des marchandises métropolitaines

69-86. A signaler également une étude pertinente sur les ports du Sud-Global, M. SUÁREZ BOSA, (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1850-1930*, Cambridge Imperial Series, Palgrave McMillan, 2014.

(7) Sur la première modernisation portuaire à une échelle générale, voir B. MARNOT, «L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIXe siècle: les bifurcations d'une trajectoire d'innovation», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, 2012, pp. 20-33.

industrielles (tissus, farines, conserves, armes à feu, machines, etc.), or, les marchés de produits importés connurent un développement plutôt faible en Afrique de l'Ouest, particulièrement dans les grandes villes par rapport aux produits de consommation de base (le riz, les farines, les conserves, le sucre) voire même les produits alcooliques largement consommés par les populations autochtones. Selon le modèle économique développé par les institutions coloniales, la base des échanges commerciaux était en faveur des pays du nord, particulièrement lorsqu'il s'agissait de la valeur du marché par unité des *commodities* coloniaux en comparaison avec les produits importés. Cet état de fait laisse supposer l'enrichissement des compagnies capitalistes européennes et des intermédiaires, expatriés et africains, au détriment d'une population africaine démunie, subissant de plein fouet les conséquences socio-économiques d'un modèle capitaliste extractif⁽⁸⁾. La détérioration des conditions de vie des producteurs africains s'est aggravée à la Grande Dépression (1896) avec la chute des prix des matières premières et l'affaiblissement des économies rurales. La tendance générale fut la stagnation de la valeur des exportations agricoles et la perte du pouvoir d'achat chez les producteurs, à une période où l'économie de marché était en plein essor. Les différentes crises comme la dépression de la Grande Guerre où encore celle des années trente, vont profondément affecter les économies locales.

En somme, une des conséquences de cette progression fut la croissance de la dépendance économique et la paupérisation des classes populaires africaines. La structure du commerce extérieur et le système économique extraverti, soutenu par les infrastructures de transport, finit par provoquer d'importants déséquilibres générant à terme le sous-développement⁽⁹⁾. Ce processus s'est aggravé après la Seconde Guerre Mondiale et dans les années 80, quand les transformations néolibérales provoquèrent une deuxième phase d'appauvrissement et de multiplication des inégalités entre les nations occidentales et les pays du Sud-Global. Cependant, ce modèle économique a favorisé l'apparition des élites économiques locales qui ont su tirer profit de leur situation d'intermédiaires au service des compagnies impériales et de l'administration coloniale. Déchues de leur rôle de marchands, les anciennes élites économiques africaines se convertirent rapidement en éléments clés de l'expansion du modèle colonial, en tant que personnel de l'administration et agents bénéficiant d'une reconnaissance et d'un prestige social. On entrevoit de ce qui précède que la trajectoire historique et ses conséquences dans la longue durée ainsi que les facteurs locaux de développement (*embeddedness*),

(8) D. Acemoglu, et J. Robinson, *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*, Crown Business, 2012.

(9) W. Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa*, Dakar, Pambazuuka Editions, 1^{ère} édition 1971.

sont les principaux concepts pouvant expliquer le processus de l'évolution historique de ces régions⁽¹⁰⁾.

Comme souligné précédemment, l'historiographie des systèmes de transports en Afrique Occidentale et son rôle capital dans le développement de l'expansion impérialiste ont largement été débattus au cours des dernières années. Néanmoins, les études comparatives entre les pays africains restent peu abondantes⁽¹¹⁾. En effet, la plupart des études ont porté sur un port ou sur un système ferroviaire dans tel ou tel pays. L'intérêt scientifique s'est renforcé suite à la fermeture du Canal de Suez, ce qui a profité aux ports ouest-africains, qui connaîtront une croissance relativement importante. Au Sénégal, une étude fut menée en 1967 par Richard Peterec, qui a exploré le rôle du port de Dakar dans le développement économique de l'AOF⁽¹²⁾. En 1992, D'Almeida-Topor, Japeur et Lakroum ont publié les résultats d'une recherche collective portant sur l'évolution des transports en Afrique de l'Ouest⁽¹³⁾.

Actuellement, de nombreux travaux scientifiques voient le jour, notamment ceux de Jacques Charpy, de Diouf où encore ceux de Castillo Hidalgo⁽¹⁴⁾. Le port de Casablanca a également bénéficié de l'attention des chercheurs depuis les années 20. Les premières recherches furent réalisées au fur et à mesure de l'avancement des travaux du port⁽¹⁵⁾; Ainsi, la thèse de Celce

(10) M. Granovetter, «The impact of social Structure on Economic Outcomes», *Journal of Economic Perspectives*, 19 (1), 2005, pp. 33-50.

(11) Nous retrouvons les premières analyses comparatives en Afrique Occidentale chez: Th. Benjamin, «Railways and Ports in French West Africa», *Economic Geography*, 33 (1), 1957, pp.1-15; E. J. Taafe & all, «Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis», *Geographical Review*, 53 (4), 1963, pp. 503-529. A. Vigarié, *Ports de commerce & vie littorale*, Paris, Hachette, 1979. A signaler une autre étude comparative récente: L. E. Ndjambou, «Échanges maritimes et enclavement en Afrique. Le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 226 (227), 2004, pp.233-258.

(12) R. J. Peterec, *Dakar and West African Economic Development*, Columbia University Press, New York, 1967.

(13) H. D'Almeida-Topor & all, *Les Transports en Afrique...*, *op. cit.*

(14) J. Charpy, *Dakar. Naissance d'une Métropole*, Rennes, Editions les Portes du Large, 2007; J. Charpy, «Aux origines du port de Dakar», *Outre-Mers*, 99, 2011, pp. 301-317. A. Diouf, *Fondation du port de Dakar: acteurs et enjeux (1855-1918)*, Thèse doctorale soutenue à l'Université du Havre, 2011. D. Castillo Hidalgo, «Buques, ferrocarriles y cacahuetes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, pp. 130-154. D. Castillo Hidalgo, «The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929)», dans M. SUÁREZ BOSA, (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1850-1930*, Cambridge Imperial and Post-Colonial Series, Palgrave MacMillan, 2014, pp. 90-111.

(15) C. Laroche, «The Port of Casablanca», *23ème rencontre ordinaire de la Société des Ingénieurs civiles de France*, Décembre 1927, Londres, pp.1-23. G. Videlanc, *Une œuvre française. Le port de Casablanca*, Casablanca, Librairie Faraire, 1928, J. EYQUEM, *Les ports de la zone française du Maroc, leur rôle économique*, Alger, Heintz, 1933.

(1952), qui a mis en exergue le rôle de la communauté portuaire. Ces travaux de recherche se sont concentrés sur la modernisation des infrastructures et sur les investissements au temps du Protectorat⁽¹⁶⁾.

Cet article propose une explication comparative du développement et de la modernisation des systèmes de transport au Sénégal et au Maroc, par le biais de deux ports coloniaux: Dakar et Casablanca qui furent tous deux les portes d'entrée et de sortie, largement exploitées dans le développement du système économique colonial. Ils articulaient l'économie régionale autour des dynamiques internationales tout en canalisant le commerce extérieur. L'article explique comment les institutions coloniales ont su distinguer, malgré quelques différences mineures, les structures économiques des formations sociales marocaines et sénégalaises dans les deux régions, avec l'impact des réformes exercées sur les transports maritimes et terrestres et sur l'expansion du commerce extérieur. Une des hypothèses que nous chercherons à démontrer est le rôle décisif des systèmes de transports coloniaux dans les schémas de dépendance sur la longue durée (*path-dependance*), à savoir un système de transport linéal et extraverti, désigné pour l'évacuation massive des matières premières et favorisant les structures capitalistes extractives.

Parmi les objectifs de cet article, figure celui de démontrer, à travers l'utilisation de données quantitatives entre 1880 et 1939 (importations, exportations, développement des marchés coloniaux d'exportation), comment le système des transports a été structuré selon un modèle quasi identique, au Sénégal aussi bien qu'au Maroc. Il sera expliqué d'une part, comment ce modèle a affecté, à long terme, le développement économique régional, Les ports de Dakar et de Casablanca restant des éléments d'analyse clés de cet article, en tant que centres commerciaux et politiques par excellence. D'autre part, l'analyse portera sur les systèmes de transport terrestre qui connectaient les régions de l'arrière-pays aux ports atlantiques⁽¹⁷⁾ en particulier le réseau ferré.

(16) A. Kaioua, *Casablanca. L'industrie et la ville*, Urbama, Centre d'Études et du Recherche sur l'Urbanisation du Monde Arabe, 30, 1996. R. Chastel, *Témoignages et chuchotements. Histoire de Casablanca des origines à 1952*, Rabat, Okad, 2009. Hatton, G., *Les jeux financiers et économiques du Protectorat Marocain (1936-1956). Politique publique et investisseurs privés*, Paris, SFHOM, 2009. M. Suárez Bosa, Miguel & L. Maziane, «The Port of Casablanca in the First Stage of the Protectorate», ds M. SUÁREZ BOSA (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1857-1929*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave MacMillan, 2014, pp. 70-89.

(17) I. Es-Saberou, *Développement du réseau ferré marocain et aménagement du territoire à l'époque coloniale, 1912-1956*, Thèse de doctorat soutenue à l'Université de Caen Basse-Normandie en novembre 2013.

Cet article s'articule autour de deux parties: la première, étudie la modernisation des transports terrestres et l'expansion du commerce extérieur à travers l'exploitation des chemins de fer, particulièrement au Sénégal. La seconde suivra de près la croissance du commerce régional simultanément avec l'analyse du renforcement des infrastructures portuaires.

La conquête de l'arrière-pays et l'économie coloniale (1880-1910)

Malgré quelques crises conjoncturelles que l'Afrique de l'Ouest a connues vers l'extrême fin du XIXe siècle, la dynamique du commerce extérieur se renforce et connaît une croissance constante. L'ouverture des marchés régionaux et la prédominance de la structure économique coloniale se sont agrégées aux campagnes de «pacification» menées par les puissances coloniales. Tous ces facteurs furent soutenus par le triomphe du libéralisme, en tant que modèle idéologique et économique, mais avec les barrières protectionnistes dans chacun des territoires coloniaux. De plus, le cadre institutionnel a été une des questions majeures définissant l'intégration des territoires coloniaux - ou dépendants- dans le processus de globalisation économique.

Dans ces espaces du Sud-Global, la théorie économique libérale s'est confrontée aux marchés protégés des produits d'exportation comme les arachides, les phosphates ou les oléagineux. A cela, il faudrait ajouter que pour le contrôle des marchés locaux, les barrières commerciales aux importations étrangères se sont transformées en un élément majeur. Au Sénégal, l'exportation des arachides et d'autres primeurs était sous le contrôle des compagnies commerciales impériales qui dominaient le marché grâce aux difficultés imposées aux autres concurrents étrangers. Toutes les régulations protectionnistes furent renforcées dans les années 30, lorsque le paradigme libéral entra en crise et que la législation renforça les politiques protectionnistes; en revanche, les importations britanniques au Sénégal furent toujours importantes, surtout les manufactures textiles (coton, guinées, tissus, etc.). Ces barrières changeaient selon la conjoncture, comme l'établissement en 1852 d'un port franc à Gorée, qui transformait cette petite île réservée alors à la traite d'esclaves, en un centre commercial très actif, lié aux marchés internationaux européens et américains⁽¹⁸⁾.

Dans le cas de Casablanca, le port absorbait la plupart des exportations constituées de céréales, bétail..., de son hinterland, en l'occurrence celles de la Chaouia et de Doukkala, bientôt renforcées par l'exploitation massive des phosphates à partir de 1921. Le contrôle commercial incombait aux

(18) D. Castillo Hidalgo, «Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910», *Investigaciones de Historia Económica*, sous presse.

administrateurs français et aux élites commerciales marocaines. Néanmoins, les projets de développement et de modernisation portuaire inaugurés après l'instauration du Protectorat en 1912 furent organisés par l'administration coloniale française pour servir les intérêts des compagnies commerciales et de navigation⁽¹⁹⁾.

Par ailleurs, la croissance du commerce extérieur ouest-africain fut le résultat de l'expansion des secteurs miniers et agricoles. Dans les colonies sub-sahariennes comme c'est le cas du Sénégal, la transformation des piliers du commerce extérieur, basés jusque là sur le commerce des esclaves, en marchés de *commodities* depuis 1848, s'est reposé sur le développement des cultures d'exportation avec notamment l'extension de l'arachide. Dans les autres colonies ouest-africaines, le développement des marchés de matières premières suivait un processus similaire (infrastructures maritime-terrestres, expansion des secteurs d'exportation, cadre institutionnel protectionniste)⁽²⁰⁾.

Au Maroc, avec la découverte des phosphates de Khouribga, l'exportation de ce minerai constituera un élément clé de l'économie régionale et du commerce extérieur et l'administration coloniale tout comme les agents commerciaux ne manqueront pas d'encourager son exploitation massive.

Les structures sociales régionales furent les clés de l'expansion d'une économie extravertie, où les anciens pouvoirs économiques et politiques s'intégrèrent progressivement aux institutions coloniales, en suivant la dynamique générale imposée par les pouvoirs coloniaux qui, pour exploiter les ressources économiques et humaines des territoires⁽²¹⁾, organisaient les structures du transport et le système productif régional.

De plus, l'administration et la formation sociale locale encourageait la production des cultures et des secteurs destinés à l'exportation, à travers la monétarisation de l'économie et ses conséquences sur les pouvoirs d'achat et sur l'évolution des mœurs traditionnelles⁽²²⁾.

Par surcroît, la structure des réseaux de transports terrestres s'est développée selon des critères d'extraversion économique. Les connections ferroviaires développées avaient besoin de connecter les régions minières

(19) M. Suárez Bosa & L. Maziane «The Port of Casablanca...», pp. 70-87.

(20) Pour une analyse comparative de l'évolution du modèle d'expansion coloniale, voir : A. Olukoju, *The Liverpool of West Africa...*, *op. cit.* A signaler également le travail collectif coordonné par J. Curry-Machado, *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave MacMillan, 2013 sur l'expansion des marchés de *commodities* à une échelle globale, où il est question des différents territoires du Sud-Global.

(21) W. Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa...* *op. cit.*

(22) Dans son étude sur *le travail au Sénégal au XXème siècle* publié en 2011, B. Fall analyse l'impact de l'introduction du Sénégal dans la globalisation à travers le travail.

et agricoles de l'intérieur avec les grands ports atlantiques facilitant ainsi l'intégration de l'économie régionale aux marchés internationaux⁽²³⁾. Les voies ferrées étaient intégrées aux ports à travers des systèmes decauville qui furent développés depuis 1880 pour faciliter les opérations commerciales dans les ports, lesquels avaient nécessité d'importants investissements de la part de l'administration coloniale.

En conséquence, l'un des aspects importants est l'analyse de la structure des transports terrestres régionaux pendant la période d'occupation coloniale et la faiblesse des connections intérieures compliquant l'intégration régionale. Les connections ferroviaires furent établies pour servir de grands couloirs logistiques favorisant l'expansion des secteurs d'exportation aux ports atlantiques à travers des économies d'échelle. Cette structure d'évacuation massive des matières premières a affecté les prix de marché des exportations qui expérimentaient un processus de stabilisation et de chute depuis la Première Guerre Mondiale. Les années 20 ont représenté la structuration d'un modèle économique inégal où les productions des territoires dépendants furent dévaluées en faveur des intérêts métropolitains qui dominaient les marchés internationaux. Après la crise de 1929 et ses conséquences sur les populations africaines, un net déséquilibre commercial et économique va influencer de très près les trajectoires socio-économiques des régions du Sud-Global⁽²⁴⁾.

Au Sénégal, les lignes ferroviaires favorisent l'expansion des cultures d'exportation, spécialement l'arachide dans la région de Cayor, mais surtout dans les régions du sud du pays, où les nouvelles infrastructures viennent faciliter la mise en valeur des marchés locaux en plus de l'amélioration des connections maritimes entre les ports fluviaux du Sine-Saloum (Kaolack), la Gambie et la Casamance⁽²⁵⁾. Grâce aux trains, les producteurs avaient désormais l'opportunité de vendre leurs produits agricoles sur les marchés, souvent avec l'aide des intermédiaires, (expatriés ou africains), qui opéraient comme agents clés des grandes compagnies impériales⁽²⁶⁾. L'évolution des connections ferroviaires au Sénégal a connu une forte hausse avec la finalisation des travaux de la ligne du Soudan, qui a permis, dès 1909, la liaison

(23) F.-Z. Mohammed-Chérif et C. Ducruet, «Les ports et la façade maritime du Maghreb...», art. cit.

(24) V. Prashad, *The Poorer Nations...op. cit.*, J. Curry-Machado, *Global Histories... op. cit.*, pp. 6-7.

(25) D. Castillo Hidalgo, «Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910», *Investigaciones de Historia Económica*, sous presse.

(26) H. Bonin, (éd.), *L'Esprit Économique Impérial... op. cit.*, pp.192-194. Pour une approche sur les différents agents commerciaux au Sénégal, voir: M. Fall, «Marchés locaux et groupes marchands dans la longue durée : des marchés du Cayor aux marchés du fleuve Sénégal. XVIIIe-début XX siècle», dans B. Barry & L. Harding (éd.), *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992, pp.59-106. 1992.

du Haut-Sénégal et du Niger/Soudan avec le port de Dakar, soit 344 miles. En effet, cette ligne minimisait la dépendance du fleuve Sénégal en matière de développement des activités commerciales de l'intérieur avec un impact considérable sur le commerce extérieur car elle permettait l'évacuation des produits agricoles de l'arrière-pays jusqu'à Bamako et Tombouctou, à travers la liaison du Koulikoro, construite entre 1882 et 1903⁽²⁷⁾.

La connexion ferroviaire du Soudan était complémentaire à celle de Dakar-Saint-Louis, construite entre 1882 et 1885, qui a permis à court terme de se substituer aux connections maritimes entre la baie de Dakar et l'ancien port colonial. Jusqu'à la finalisation des travaux de la ligne du Soudan, la production agricole du fleuve Sénégal était acheminée à Saint-Louis avant d'être transbordée vers Dakar et Rufisque et au-delà, vers les marchés internationaux. Cette nouvelle solution technique a été confrontée à des problèmes d'adaptation du vieux port de Saint-Louis aux nouveaux besoins de la navigation moderne⁽²⁸⁾. En effet, aux dimensions, passablement restreintes de l'espace appelé à abriter les futures extensions du port de la capitale s'ajoutaient les dangers et les problèmes techniques situés au niveau de l'embouchure du fleuve, véritables obstacles à la transformation des infrastructures portuaires de Saint-Louis.

À Casablanca, quelques similitudes sont relevées au moment de sa sélection comme port national. Faut-il rappeler qu'une large partie de la côte atlantique marocaine est inappropriée à la construction d'infrastructures portuaires modernes. La formation de barrières de sable et le problème de la houle compliquaient la navigation le long des côtes marocaines; Néanmoins, le vieux port de Dar-al-Beida disposait de nombreux atouts. Il bénéficiait d'une position indéniable pour le développement du commerce extérieur régional. Proche de l'Europe, situé à mi chemin des principales routes maritimes, avec un arrière-pays assez riche, Casablanca fut choisi, à l'époque du protectorat français, pour abriter le grand port du Maroc.

Par ailleurs, depuis 1880, dans un contexte de rivalité avec les autres puissances coloniales, les institutions coloniales avaient désigné un projet d'expansion régionale au Sénégal. Le contrôle des marchés intérieurs et l'extension des secteurs d'exportation dans les territoires sous domination impériale, impliquaient la mise en place d'infrastructures, notamment portuaires, où la navigation à vapeur commençait à jouer un rôle de premier plan. Si les chemins de fer en Afrique fonctionnaient comme des voies de pénétration vers l'arrière-pays, les ports océaniques se sont développés

(27) D. Castillo Hidalgo, «Buques, ferrocarriles y cacahuètes...», pp. 130-154.

(28) B. Marnot, «L'irréversibilité...», pp. 20-33

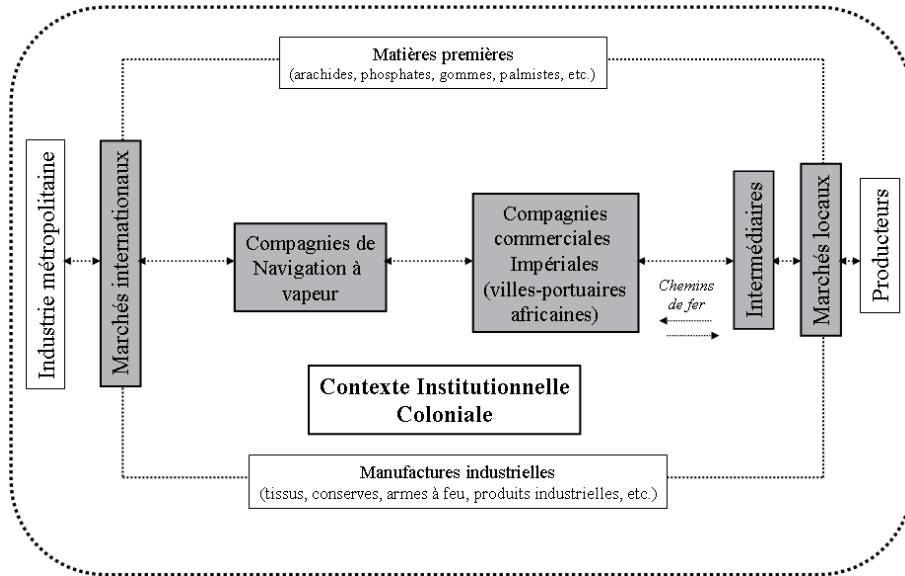
pour faciliter la conjonction entre les économies régionales et les grandes dynamiques commerciales internationales. En somme, l'introduction des moyens de transports modernes, ont facilité la conformation des économies d'échelle au niveau des importations coloniales provoquant ainsi une baisse soutenue des prix des matières premières. L'exportation massive des *commodities* coloniales à partir des années 1880 et l'expansion définitive du capitalisme industriel dans les pays occidentaux est un phénomène contemporain qui à long terme explique les problèmes de sous-développement du Sud-Global⁽²⁹⁾.

Cependant, les investissements réalisés par les pouvoirs coloniaux ne constituèrent qu'une infime partie du grand négoce développé dans les colonies. Le rendement économique extraordinaire d'un système régional organisé pour servir les intérêts de la métropole a été la clé de la modernisation des infrastructures du transport. Dans un marché protégé, où les compagnies impériales participaient sans risque de concurrence extérieure, l'élément décisif pour optimiser le négoce capitaliste était la présence de bonnes infrastructures maritimes et terrestres qui contribueraient à la baisse des frais de transport. C'est la raison avec laquelle les lobbies impériaux avaient réussi à exercer de fortes pressions sur les pouvoirs publics pour développer les infrastructures du transport en Afrique. Un bel exemple est celui du rôle que les chambres de commerce avaient pu jouer dans les colonies. Les compagnies impériales évoluant autour des chambres de commerce inspiraient des réformes aussi bien au niveau institutionnel qu'à celui des investissements liés aux infrastructures. La tradition métropolitaine française quant au rôle des chambres figurait parmi les questions clés des politiques économiques développées dans les colonies qu'expliquait la présence des représentants entrepreneuriaux dans les principales institutions coloniales. Les compagnies impériales participaient aux différents conseils coloniaux où étaient désignés les plans d'action et d'investissement. Les gouverneurs et les administrateurs coloniaux sont conseillés par des agents et des représentants des chambres de commerce pour ce qui est des questions relatives aux politiques commerciales, aux impôts, aux enjeux régionaux où encore aux projets de réforme des infrastructures. Ces mêmes compagnies opéraient dans les marchés régionaux

(29) W. Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa...*, *op. cit.* L'évolution des réseaux commerciaux globaux et les conséquences du développement et du sous-développement ont été analysés par E. Wallerstein, *Análisis de sistemas-mundo...* *op.cit.* Pour une approche plus récente sur la gouvernance mondiale et les structures inégales du commerce international, voir: J.E. Stiglitz, *El malestar en la globalización*, Madrid, Taurus, 2002.

à travers des agents locaux et européens qui coordonnaient les activités commerciales dans les postes de traite⁽³⁰⁾ (Figure 1).

Figure 1: Fonctionnement basique du système économique colonial en Afrique Occidentale



Source: réalisé par les auteurs.

A toutes ces actions d'ordre institutionnel où entrepreneurial, s'ajoutent les innovations techniques, notamment en matière de télécommunications (télégraphe – et sans fils - téléphone, radio, etc.) qui permettaient un développement extraordinaire des communications entre les différents territoires. L'interaction entre les réseaux de télécommunications et l'extension des lignes ferroviaires a favorisé l'expansion du système économique colonial. Chaque ligne de chemin de fer disposait d'un nombre important de stations et de postes de traitement fonctionnant comme des lieux communs pour les producteurs et les intermédiaires (exportateurs)⁽³¹⁾.

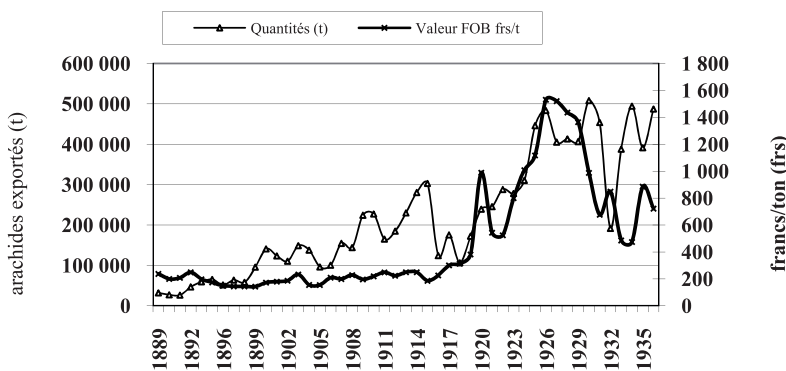
Ces chemins de fer permettaient aux territoires lointains, d'accéder aux dynamiques économiques globales. Cet élément fut plus visible au Sénégal qu'au Maroc où le domaine colonial n'était pas aussi décisif, surtout avec le

(30) Sur les stratégies corporatives développées par ces compagnies, voir: H. Bonin, (éd.), *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*, Bordeaux, SFHOM, 2008.

(31) Sur la structure commerciale au Sénégal et le fonctionnement des points de traite, voir B. Barry et L. Harding, *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992. Pour une explication globale du modèle économique colonial en Afrique, consulter: A. G. Hopkins, *An Economic History of West Africa*, New York, Columbia University Press, 1973.

maintien de la régulation institutionnelle traditionnelle. Les grands marchés d'exportation de matières premières au Maroc sous le protectorat français n'a pris son envol qu'à partir des années 20, lorsque le port de Casablanca commença à exporter massivement des phosphates. Par contre, au Sénégal, la structure commerciale de type extravertie, s'était développée d'une façon définitive depuis 1880. L'exportation de l'arachide –principal produit d'exportation après la crise de la gomme à Saint-Louis – passe de 34.270 tonnes en 1880 à plus de 140.900 en 1900⁽³²⁾. Ces chiffres furent dépassés les décades suivantes, quand l'économie sénégalaise s'est définitivement orientée vers les marchés extérieurs, soutenue par la croissance des prix de l'arachide (Figure 2).

Figure 2. Évolution des exportations d'arachides au Sénégal (1889-1936). (Valeurs en tonnes et francs/tonne)*



Note: *Valeur FOB (free on board) par tonne exportée au Sénégal. Prix en francs courants.

L'augmentation radicale des prix/tonne depuis 1920, s'explique par la dévaluation du franc.

Sources: Pour 1910-1929, Gouvernement Général de l'AOF (1931), *Le Sénégal, Exposition Internationale Coloniale, Paris*. Pour 1889-1909 et 1930-1936, Ndao (2009), pp.114-115.

Réalisé par les auteurs.

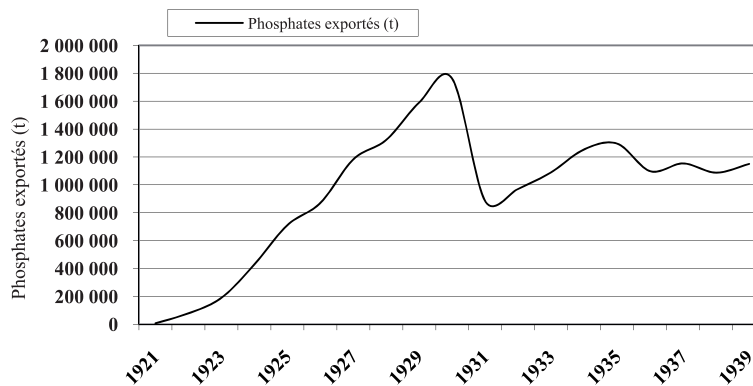
Les chiffres montrent une croissance soutenue des exportations d'arachides au Sénégal, avec une stagnation des prix de marché qui connaissent une certaine abondance avec la dévaluation du franc dans les années 20.

Après 1909, une forte croissance due à la finalisation des travaux ferroviaires, sera observée au lendemain de l'inauguration officielle du port de Dakar en 1910. La Grande Guerre ralentit le développement du commerce extérieur colonial, qui se rétablira dès la décade suivante, avec une forte progression des chiffres d'exportation. L'importance du Plan Sarraut

(32) Diplomatic and Consular Reports, Sénégal, No.2725 (1902).

visant à renforcer l'économie française, est un élément clé pour comprendre l'essor du commerce extérieur colonial français pendant cette période. Les colonies constituaient désormais les piliers de la récupération économique de la Métropole et tous les secteurs productifs coloniaux devaient être mis à la disposition des intérêts généraux⁽³³⁾. Ce mouvement colonial trouve au Maroc une nouvelle forme d'exploitation économique, grâce à l'exportation des ressources minières (*phosphates*) de l'arrière-pays à travers le port de Casablanca, notamment à travers le quai dédié à ce minerai. A partir de 1921, le trafic d'exportation de phosphates s'intensifie, ce qui octroie au port de Casablanca un rôle spécifique, celui de lieu d'évacuation et de centre administratif et militaire pour l'Empire français au Maroc (Figure 3).

Figure 3. Evolution des exportations de phosphates dans le port de Casablanca (1921-1939). (Valeurs en tonnes)



Sources : pour 1921-1932, Célièrier (1934), p.72. Pour 1933-1938, Bulletin Économique du Maroc.

Réalisé par les auteurs.

Les figures 2 et 3 montrent qu'à partir de 1929, les exportations connaissent une baisse brutale. Au Sénégal, la crise financière internationale affecte les secteurs productifs et appauvrit les paysans, mais surtout la population urbaine. Malgré les politiques protectionnistes développées par le Gouvernement français, la crise économique finit par mettre à plat les productions africaines qui qu'impactent la chute des prix des matières premières altérant profondément le pouvoir d'achat des producteurs africains. Parallèlement, les grandes compagnies impériales comme la CFAO continuent à s'enrichir en tirant profit des différentes politiques spéculatives au niveau des marchés locaux⁽³⁴⁾. La structure économique coloniale rendait

(33) C. Coquery-Vidrovitch, «Colonisation ou impérialisme: la politique Africaine de la France entre les deux guerres», *Le Mouvement Social*, 107, 1979, pp.51-76.

(34) Pour une analyse de la crise économique dans l'AOF et la configuration des stratégies entrepreneuriales spéculatives, voir: C. Coquery-Vidrovitch, «L'impact des intérêts coloniaux:

difficile toute possibilité de développement économique de la plupart des producteurs agricoles africains et la stagnation, voire la chute des prix des produits d'exportation, ont touché l'ensemble de l'économie régionale. A cela viennent se greffer les processus inflationnistes qui se sont développés dans les principales villes ouest-africaines depuis les années 30. Le chômage, la détérioration des conditions de vie dans les régions rurales, dépourvues de toute attraction économique, favorisent les mouvements migratoires vers les villes-portuaires atlantiques. Néanmoins, la nouvelle vie urbaine présentait d'autres problèmes liés aux agglomérations urbaines elles mêmes, à savoir le logement, le chômage, la précarité au travail et finalement la prolétarianisation massive de la main d'œuvre. Ce sont bel et bien ces différents facteurs qui ont profondément bouleversé les structures économiques et les transports en Afrique Occidentale et marqueront pour longtemps leur développement humain et économique.

La modernisation des ports ouest-africains durant la première réforme portuaire

Les ports atlantiques ouest-africains ont constitué un élément majeur dans l'intégration des économies régionales à la globalisation. Les ports de Casablanca et Dakar ont fonctionné comme l'interface du monde colonial et métropolitain, la rencontre entre les facteurs locaux et globaux qui marquent la relation entre l'*hinterland* et le *foreland* ⁽³⁵⁾. Cependant, force est de constater que ce *foreland* n'a pas été exclusivement lié aux ports métropolitains. Les trafics côtiers interviennent à leur tour dans la compréhension du fonctionnement du réseau portuaire ouest africain. Cette piste est déjà explorée, néanmoins les études relatives à la connectivité et à l'intégration du système portuaire africain à l'époque coloniale restent limitées. Une première approche, depuis 1880, soutient l'existence d'un réseau portuaire plus ou moins intégré, essentiellement lié aux marchés de charbon. L'article de Suárez Bosa et Cabrera Armas (2012) souligne l'importance du secteur des combustibles, à travers les compagnies charbonnières, comme facteur d'intégration du réseau portuaire⁽³⁶⁾. De plus, la publication d'autres travaux

SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965», *The Journal of African History*, 16 (4), 1975, pp. 595-621. X. Daumalin, «Marseille, l'Ouest Africain et la Crise» ds Courdurie et J.-L. Miège, *Marseille Coloniale face à la crise de 1929*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, 1992, pp.168-218. H. Bonin, (éd.), *L'Esprit Économique Impérial... op. cit.*, 1987.

(35) A. Olukoju, *The Liverpool of West Africa...op. cit.*, p.4.

(36) M. Suárez Bosa et L.-G. Cabrera Armas, «La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58, 2012, pp.363-414.

sur la mise en place d'un système portuaire régional, confirme la présence, dès les premières décades du XXe siècle⁽³⁷⁾, d'un processus de transformation de l'activité portuaire régionale, qui est passé d'un modèle diversifié à un système centralisé. Cette progression repose sur les critères de centralité, complémentarité et hiérarchie entre les différents ports du réseau⁽³⁸⁾. Le système portuaire régional était bien intégré à travers différentes compagnies de navigation qui faisaient leurs escales dans les grands ports océaniques, comme Dakar et Casablanca. Il s'agit à titre d'exemple de compagnies française comme les «Chargeurs Réunis», «Paquet», «Cyprien Fabre» ou les «Messageries Maritimes», mais aussi de compagnies internationales, telles qu'*Elder Dempster*, *Woermann Linie*, *Compañía Transatlántica* de Barcelona ou la «*Compagnie Belge de Navigation*». Malgré l'intensité des trafics portuaires et la connectivité entre les deux principaux ports français en Afrique Occidentale, les relations commerciales en termes de trafic étaient assez réduites. C'est la conséquence de la structure commerciale coloniale elle-même qui attribuait des fonctions différentes à chaque entité portuaire. Les fonctions commerciales et logistiques de chacun de ces ports marquent ses activités maritimes, la nature de sa communauté portuaire et sa capacité d'attraction et de trafic. En outre, depuis la deuxième moitié du XIXe siècle, les ports régionaux commencent à développer leurs propres infrastructures en accord avec leurs possibilités techniques et leurs besoins en matière de navigation internationale. Ces fonctions se renforcèrent au fur et à mesure de la spécialisation portuaire. Ce fut le cas des ports charbonniers insulaires au Cap Vert (Saint-Vincent), à Madère (Funchal) et aux Canaries (Las Palmas et Ténériffe) qui ont su, grâce à la qualité de leurs infrastructures portuaires et de la compétence des services de livraison de charbon⁽³⁹⁾, résorber la plupart des trafics maritimes.

A l'inverse, les ports continentaux ouest-africains n'ont réussi à développer leurs fonctions de soutien à la navigation qu'à partir du début du XXe siècle, lorsque le port de Dakar commença à servir de base charbonnière régionale française⁽⁴⁰⁾. A compter de cette date, le port sénégalais entama une belle aventure et réussit à se positionner comme un concurrent de taille face

(37) D. Castillo Hidalgo et A. Diouf, «Entre la centralité et la complémentarité: Les systèmes et sous-systèmes portuaires en Afrique Occidentale (1885-1914)», *Presses Universitaires Paris-Sorbonne*, 2014.

(38) A. Polonia, «European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis», *Cahiers de la Méditerranée*, 80, 2010, pp.17-39.

(39) Suárez Bosa et Cabrera Armas, «La competencia en los servicios portuarios...», art. cit. Voir aussi, M. Suárez Bosa, «The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914)», ds J. CURRY-MACHADO, (éd.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave MacMillan, 2013, pp. 58-76.

(40) A. Diouf, *Fondation du port de Dakar... op.cit.*, pp. 308-329.

au port voisin de Saint-Vincent, qui jusque-là absorbait la plupart des trafics régionaux britanniques aux dépens du port sénégalais, dont la majorité du le trafic s'opérait sous pavillon français. A Casablanca, le rôle du secteur charbonnier était moindre; néanmoins, jusqu'à l'année 1951⁽⁴¹⁾, la compagnie concessionnaire des services portuaires, Manutention Marocaine, réalisa presque toutes les tâches de livraison de charbon et de gazole.

De fait, les deux ports océaniques ont joué un rôle de carrefour aussi bien pour le Sénégal que pour le Maroc atlantique, en concentrant l'essentiel de l'activité maritime régionale et en reléguant les ports mineurs au rôle secondaire de soutien logistique et d'approvisionnement des deux grands ports nationaux. Le changement qui a affecté les réseaux portuaires micro-régionaux au Sénégal et au Maroc répondait fondamentalement à des questions d'ordre technique. La croissance de l'activité portuaire, liée à la capacité d'adaptation d'infrastructures portuaires bien équipées et à l'évolution d'un contexte institutionnel de plus en plus favorable aux exigences des compagnies commerciales et de navigation, expliquaient la grande réussite des ports durant cette période. Il est vrai que la nature de la côte impliquait d'importants investissements de la part de l'administration coloniale; des fonds sableux, des baies ouvertes et sans protection face aux vents et à la houle, furent les éléments qui ont conditionné la construction d'infrastructures portuaires modernes. A Dakar comme à Casablanca, les différents gouvernements furent contraints d'exécuter de grands travaux pour rendre ces ports opérationnels et en mesure de répondre à une activité commerciale de plus en plus intense. L'investissement direct s'est ainsi ajouté aux concessions administratives accordées aux compagnies portuaires et de construction qui collaboraient aux travaux. Un exemple intéressant fut le cas de la *Compagnie Marocaine*, qui obtenait la concession de l'exploitation commerciale du port de Casablanca, exception faite des activités relatives aux phosphates, et gérait, en coordination avec les autres compagnies portuaires, les infrastructures principales. Un autre type de concession concerne l'activité charbonnière au port de Dakar. La livraison du charbon fut assurée et développée, depuis 1904, par un groupe de compagnies qui détenaient les différentes concessions administratives dans la zone portuaire où sont placés les magasins, les dépôts et les quais charbonniers, et ce alors que les grands travaux portuaires dans les deux ports furent assez coûteux même si réalisés dans des circonstances différentes.

(41) G. Celce, *Le port de Casablanca et l'économie marocaine*, Thèse doctorale, Paris, 1952.

Les investissements en infrastructures de transports, réalisés au Sénégal par l'administration française, avaient commencé dès 1880 et, au lendemain de la Grande Guerre, la plupart des infrastructures avaient été finalisées. Entre 1902 et 1904, le Gouvernement Fédéral de l'AOF a développé un programme d'expansion commerciale vers l'intérieur des possessions coloniales avec pour objectif le contrôle des marchés coloniaux et le renforcement de la position militaire française en Afrique de l'Ouest. Cette question explique l'emprunt de 65.000.000 francs utilisé pour la réalisation des grands travaux du chemin de fer du Niger, le développement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire et surtout les travaux du port de commerce de Dakar, qui ont nécessité le déblocage d'au moins 40.000.000 francs. Les bonnes conditions naturelles dont bénéficiait la baie de Dakar expliquent la faiblesse du coût final du projet de construction du port sénégalais, en comparaison avec celui de Casablanca, pour lequel l'administration française et les institutions locales ont dû mobiliser des fonds considérables pour soutenir les travaux.

À la différence du port de Dakar, les grands travaux du port moderne de Casablanca furent exécutés après la Guerre, autrement dit dans une conjoncture de crise économique que la France essaiera de contourner par la mise en valeur des territoires coloniaux, dans le cadre du Plan Sarraut. En 1932, le bilan prévisionnel des travaux réalisés à Casablanca atteignaient le chiffre de 615.500.000 francs⁽⁴²⁾.

Le rôle des ports -dits secondaires- parce que n'ayant pas reçu la même attention de la part des autorités coloniales, n'est pas négligeable. Le modèle portuaire développé au Maroc et au Sénégal est similaire avec une centralisation portuaire pour intégrer l'économie régionale aux dynamiques globale. Les ports secondaires jouaient ainsi un rôle important grâce à leurs fonctions d'appui et de complémentarité, reflet d'une véritable spécialisation quant à leurs fonctions portuaires. Dans le cas du Sénégal, le port de Dakar n'atteint son rythme de croisière que dans les années 30, lorsque l'administration française se décida à déplacer l'activité d'exportation d'arachides de Rufisque vers la capitale de la fédération. Auparavant, le système portuaire sénégalais se caractérisait par la coexistence de ports spécialisés dans différentes activités: au nord de la colonie à Saint-Louis, le commerce du fleuve Sénégal, à l'île de Gorée et la Baie de Dakar, l'entrepôt international et le commerce d'esclaves, à Rufisque, depuis 1880, l'exportation d'arachides; Quant aux ports du Sine-Saloum (Kaolack), Gambie (Bathurst) et la Casamance (Ziguinchor), ils étaient spécialisés dans l'exportation d'arachides, du caoutchouc et d'autres

(42) M. Suárez Bosa & L. Maziane, «The Port of Casablanca...», pp. 70-89.

commodities coloniales⁽⁴³⁾. Ces ports soutenaient l'expansion du modèle économique colonial au Sénégal.

Dans le cas du port de Casablanca, il s'est placé à la tête du système portuaire atlantique marocain en devançant et de loin, les autres ports secondaires tels qu'El Jadida (Mazagan), Safi, Essaouira (Mogador), Fedala-Mohammedia où encore Agadir⁽⁴⁴⁾. Comme déjà démontré plus haut, le développement portuaire dans le Maroc français fut tardif avec un modèle de développement centralisé. Le port de Casablanca devait connecter les deux grandes villes du Maroc, Fès et Marrakech. Casablanca et Dakar étaient devenus des pièces maîtresses grâce à l'extension de leurs arrière-pays. Pour le port marocain, la découverte des phosphates à Khourigba et son exportation dès 1921 fut le facteur majeur de sa réussite en tant que grand port national.

Par contre, dans le cas sénégalais, le choix de Dakar comme grand port carrefour par l'AOF, suivait une trajectoire qui avait débuté au milieu du XIXe siècle, quand l'administration française prit possession de la presqu'île du Cap Vert. L'empire français disposait d'un chapelet d'enclaves côtières atlantiques dont le destin était étroitement lié au commerce des esclaves, jusqu'à sa suppression en 1848. Le développement de la nouvelle économie internationale requit alors de nouveaux éléments techniques qui s'ajoutaient aux mouvements politiques des Empires européens en Afrique. Un des principaux problèmes au Sénégal était l'état des ports naturels à Saint-Louis et à l'île de Gorée. Ports de l'ancien régime, les deux étaient inadaptés à de possibles aménagements répondant aux nouvelles exigences de la navigation industrielle (développement des quais commerciaux, conformation des réseaux intermodales, établissement d'une industrie des services portuaires, sécurité et rapidité des opérations portuaires, etc.). Dans le cas de Saint-Louis, les problèmes d'ordre technique étaient mêmes plus graves. La vieille capitale de la colonie, située à l'embouchure du fleuve Sénégal, avait de sérieux problèmes de sécurité dus à l'accumulation de bancs sableux, à l'origine de fréquents accidents des navires de fort tonnage, d'autant que les conditions qui se dégradaient pendant la période humide (juin-novembre), rendaient l'accès aux quais inaccessible. Pour remédier à cette situation, les officiers de la Marine de Saint-Louis et les compagnies consignataires faisaient un large usage de petites embarcations pour effectuer les opérations de transbordement des marchandises et des passagers, occasionnant des pertes considérables aux armateurs. Le même tableau se retrouve au port de Casablanca avant la construction des quais dans les années 20. L'application

(43) D. Castillo Hidalgo, «Las puertas del Imperio...».

(44) M. Suárez Bosa et L. Maziane, «The Port of Casablanca...», pp. 70-87.

de la Révolution Industrielle au secteur maritime est liée à la modernisation des ports qui furent l'objet d'une réforme continue. Les dragages, la construction des quais commerciaux, l'extension des jetées ou la construction des terrepleins qui abriteraient les silos, magasins et autres infrastructures commerciales, ont été des éléments associés à la modernisation des ports à une échelle globale⁽⁴⁵⁾. Les ports, incapables d'agrandir et d'améliorer leurs infrastructures furent progressivement abandonnés, voire déplacés, pendant que ceux qui disposaient de conditions favorables à l'expansion commerciale tels que Dakar, Rufisque où Casablanca, réussissaient à capter la plupart des investissements réalisés par l'administration française et les compagnies impériales. Néanmoins, le choix de Dakar comme port national au Sénégal a eu des répercussions sur le vieux port de Gorée qui ne pouvait plus suivre le processus de modernisation portuaire. D'une part, parce qu'il était impossible d'y construire un brise-lames ou une jetée pour héberger le môle commercial, d'autre part en raison de l'absence d'un espace capable d'abriter une infrastructure portuaire moderne avec ses dépôts de charbon, ses magasins, ses ateliers navals etc. mais aussi l'inexistence d'un arrière-pays intégré au port, les coûts de transbordement des marchandises dans l'île et l'absence de sources d'eau naturelle.

En conséquence, les administrateurs coloniaux choisirent de développer de nouvelles infrastructures portuaires à Rufisque et à Dakar, toutes deux se trouvant dans la presqu'île de Cap Vert située au centre des grandes chaînes de production des matières premières sénégalaises (Ferlo, Sénégal, Sine-Saloum, routes maritimes du sud du pays). En somme, la politique française au Sénégal s'est davantage concentrée sur les deux ports, même si la plupart des investissements ont irrigué Dakar.

Au Maroc, la concentration portuaire a été privilégiée dès l'instauration du protectorat. Ce modèle s'introduira au Sénégal à partir des années 30 quand la crise financière et les changements techniques dans le secteur naval provoquèrent des changements dans la hiérarchie portuaire sénégalaise, imposant Dakar comme le carrefour régional par excellence, pour le Sénégal et l'ensemble de l'AOF. Il est vrai que Dakar avait pris de l'ampleur dès 1909, avec l'achèvement des travaux de construction du chemin de fer du Niger qui coïncidait avec le projet de modernisation du port de Dakar, entamé dix ans plus tôt en 1896⁽⁴⁶⁾. Dakar continuait à être le point d'embarquement des matières premières, en coordination avec le port de Rufisque, contrairement au port de Casablanca, sans concurrent.

(45) B. Marnot, «L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce...», pp. 20-33.

(46) J. Charpy, «Aux origines...», pp. 301-317.

Néanmoins, l'observation d'une certaine évolution de l'activité maritime au Sénégal dans les années 20 et 30, laisse apparaître un processus de concentration à Dakar analogue à celui de Casablanca. L'analyse, durant la même période, des autres ports régionaux des territoires voisins (Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire ou Nigeria) révèle un processus presque identique d'accumulation de fonctions urbaines dans les grandes villes-portuaires ouest-africaines. Après la Grande Guerre, les structures du pouvoir colonial étaient suffisamment développées pour débiter l'exploitation massive des ressources naturelles et humaines africaines. Au lendemain de la Guerre, les systèmes ferroviaires commençaient à atteindre les régions de l'intérieur où se développait l'agriculture d'exportation appelée à se renforcer dans les années 20. A cette expansion définitive de l'économie d'exportation en Afrique de l'Ouest, soutenue par la production agricole (Sénégal) ou minière (Maroc) s'est associé, à partir de 1929, l'effondrement de la valeur des productions coloniales.

Comme signalé précédemment, ces structures économiques et du transport, qui ont connu leur plein essor après la Guerre, furent d'abord développés au Sénégal où, dès 1902, de nombreux projets virent le jour au port de Dakar ; mais le grand projet sélectionné fut celui présenté par l'ingénieur Ficatier, qui incluait la fermeture du port à travers l'extension de la jetée nord afin de permettre une sécurité majeure aux opérations maritimes dans la zone portuaire, la construction d'un système de quais modernes dans la zone sud du port intégrée à la ligne Dakar-Saint-Louis, grâce à l'application du système Decauville complétant ainsi l'infrastructure portuaire⁽⁴⁷⁾. Le budget des travaux, autorisé en décembre 1903 par le Ministère des Colonies français, atteint les 25.672.025 francs, sur un e total e de 65.000.000 francs pour développer les infrastructures dans l'AOF⁽⁴⁸⁾.

Au port de Casablanca, les travaux sont titanesques. Ils auraient mobilisé un total de 615,5 milliards francs entre 1904 et 1932. Ce fut le prix à payer pour doter le pays d'un grand port moderne, doté des infrastructures nécessaires facilitant la navigation et développant le commerce extérieur et l'exportation des phosphates. Les travaux au port de Casablanca, commencés en 1906 et ponctués par la mise en place de quelques quais commerciaux, se poursuivront jusqu'en 1913. Mais le vrai projet ne commencera qu'après la Grande Guerre, la politique du Maréchal Lyautey s'étant avant tout orientée vers la modernisation du pays et la centralisation du système portuaire régional. Les travaux de modernisation du port de Casablanca furent adjugés aux Établissements *Schneider*, à la

(47) D. Castillo Hidalgo, «Buques, ferrocarriles y cacahuètes...», pp. 130-154.

(48) ANSOM. 14MIOM/1462 (1904).

Compagnie Marocaine et à *MM. Hersent*. Cette dernière compagnie avait également contribué à la construction du port de Dakar.

Jusqu'en 1934, plus de 2.400 mètres de jetées furent construits, selon les paramètres du projet de l'ingénieur Gaston Delure⁽⁴⁹⁾. Ce projet réalisé en 1918 avait prévu un programme de développement en trois étapes. La première étape consistait à créer une grande jetée de 1.300 mètres pour accompagner la jetée principale. La deuxième étape, qui s'est prolongée jusqu'en 1920, prévoyait l'élargissement d'une autre jetée, finalisée quelques années plus tard, portant a surface abritée à plus de 66 hectares et 2.250 mètres de quais.

En 1928, le quai d'exportation de phosphates, gérée par l'Office Chérifien des phosphates, avait atteint 2.185 mètres et connaissait déjà une forte activité d'exportation⁽⁵⁰⁾.

Il est possible, d'après les indicateurs de l'activité commerciale, de suivre l'impact des travaux réalisés dans les différents ports. On peut ainsi noter une forte évolution quant aux dynamiques des ports après la finalisation des travaux de modernisation. Dans le cas concret de Dakar, la construction des quais mais surtout l'expansion des activités charbonnières et celles liées au soutien à la navigation ont profondément renforcé les indicateurs portuaires. L'activité portuaire s'est déplacée vers les fonctions de port d'escale, contrairement aux ports canariens désormais dédiés au trafic du charbon.⁽⁵¹⁾

En revanche, la situation de Dakar, comme base navale pour la Marine française en temps de guerre, explique sa prédominance régionale. Il fonctionnait comme base aux opérations des alliés qui avaient momentanément quitté les escales de Las Palmas et de Santa Cruz de Ténériffe (ports neutres, offensive sous-marine allemande). Par ailleurs, la Guerre Civile espagnole (1936-1939) avait à son tour bénéficié à Dakar et aussi à Casablanca. (Figure 4)⁽⁵²⁾. Les indicateurs portuaires expriment un important mouvement de croissance jusqu'aux années 30, lorsque le second programme de réformes fut développé. Il s'agissait de centraliser les exportations d'arachides à Dakar (substitution définitive de Rufisque) grâce à la construction de quais arachidières et d'installations spéciales pour développer le marché des hydrocarbures (Figure 5). La même figure,

(49) J. Eyquem, *Les ports de la zone française...*, *op.cit.*

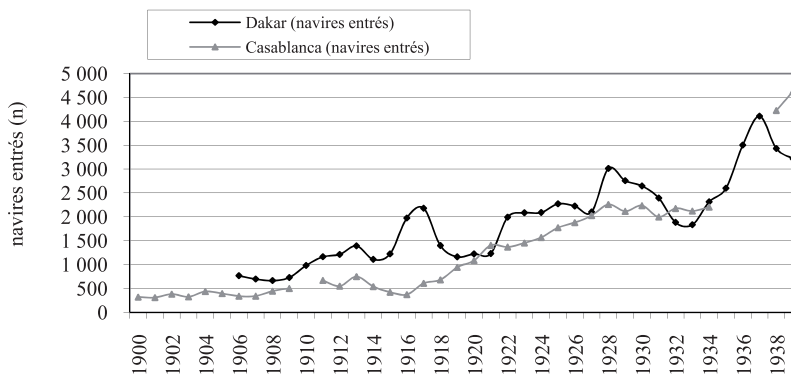
(50) M. Suárez Bosa et L. Maziane, «The Port of Casablanca...», art. cit., pp. 70-87.

(51) M. Suárez Bosa et L.-G. Cabrera Armas, «La competencia en los servicios portuarios...», pp. 363-414. M. Suárez Bosa, «The Control of Port Services...», pp. 58-76.

(52) M. Suárez Bosa, *Llave de la Fortuna: Instituciones y Organización del Trabajo en el Puerto de Las Palmas (1883-1990)*, Telde, Caja Rural de Canarias, 2003.

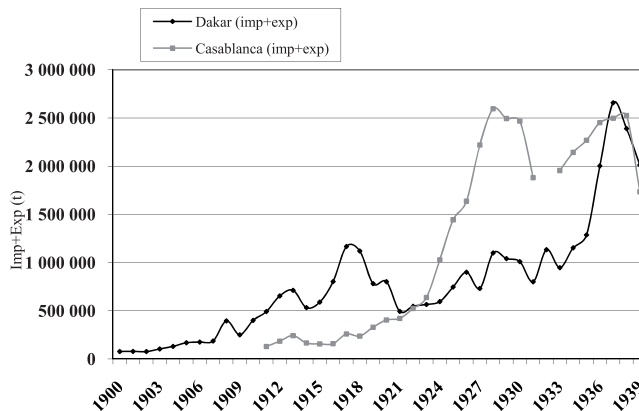
montre une évolution impressionnante des indicateurs portuaires après 1920, à la finalisation des travaux de modernisation du port de Casablanca. A partir de 1924, les chiffres montrent une expansion au niveau des exportations avec une forte dominante phosphatière, en sus des céréales.

Figure 4. Navires entrés dans les ports de Dakar et de Casablanca (1900-1939)*



Note: *Trafic côtier et de pêche locale exclus. Sources: Pour Dakar, Castillo Hidalgo (2014a). Pour Casablanca, Suárez Bosa et Maziane (2014). Réalisé par les auteurs.

Figure 5. Activité commerciale dans les ports de Dakar et de Casablanca (1900-1939) (Les valeurs en tonnes)*



Note: *Importations et exportations agrégées. Importation et livraison de combustibles incluses. Sources: Pour Dakar, Castillo Hidalgo (2014a). Pour Casablanca, Suárez Bosa et Maziane (2014). Réalisé par les auteurs.

La figure 5 révèle, à partir de la seconde moitié des années 20, une formidable expansion de l'activité commerciale à Casablanca due à l'exportation massive des phosphates. Cette date marque la croissance de

l'importance de Casablanca dans le réseau portuaire ouest-africain, une croissance basée sur un produit d'exportation particulièrement utile et important pour l'industrie internationale et pour l'application de nouvelles techniques chimiques agricoles dans les pays du Nord. La remarquable croissance des exportations à Casablanca, est aussi liée aux grands travaux d'amélioration des infrastructures portuaires et surtout à l'intégration du réseau ferroviaire dans les régions minières de Khourigba et les vastes et riches plaines atlantiques de Tadla et Chaouia.

Les exportations à Dakar sont elles, largement dominées par les services de soutien à la navigation (livraison du charbon et du gazole) et ce jusqu'aux années 30, lorsque l'activité exportatrice de Rufisque fut absorbée par Dakar qui l'a supplanté comme port exportateur. Les exportations d'arachides en provenance des ports fluviaux du sud du pays (Sine-Saloum, Casamance, Gambie) étaient transbordées à Dakar, d'où ils étaient de nouveau réexpédiés vers les marchés occidentaux.

La seconde vague de réformes portuaires: la révolution du gazole et l'expansion des activités commerciales (1920-1939)

Les années 20 avaient inauguré une période de changements au niveau du secteur naval qui réclamait des améliorations dans les grands ports commerciaux. Dans le cas de Casablanca, le port a effectivement commencé à développer son activité au cours de cette période alors même que les travaux n'étaient pas encore achevés. Les quais commerciaux, le terminal d'exportation des phosphates et les magasins du charbon furent construits dans les années 20, contrairement au port de Dakar qui, dès 2010, disposait de belles infrastructures. L'industrie proposait de nouveaux défis aux administrations portuaires, particulièrement aux ingénieurs en charge du développement d'infrastructures capables d'offrir des services compétitifs aux compagnies de navigation. Le renforcement du tonnage des navires exigeait de nouvelles adaptations aux quais, auxquelles il faudrait ajouter l'utilisation nouvelle du gazole dans les machines à bord qui requérait des installations spéciales et de nouvelles infrastructures de stockage (réservoirs, tubes de conduction, etc.). Les ports à forte orientation vers les services de soutien à la navigation, se sont adaptés aux besoins de la navigation et du commerce, comme celui de Dakar toujours en concurrence avec les ports canariens pourvus d'une industrie de livraison de combustibles très compétitive. Tous ces projets de modernisation dans le contexte des années 20, ont comme référence les projets d'investissement massifs coordonnés par le Ministère des Colonies Français après 1921. L'économie métropolitaine se trouvait en en situation de crise après la guerre et la perte des investissements dans la Russie bolchévique, l'industrie détruite par la Guerre, l'inflation, la perte de compétitivité de

l'économie française et la dévaluation du franc, expliquent, du moins en partie, la mise en place d'un projet de récupération économique national à travers les colonies. Ce projet, élaboré par le ministre des colonies Albert Sarraut reposait sur l'exploitation systématique des ressources coloniales et donc, l'exploitation effective des matières premières dans les colonies devait être accompagnée par la modernisation des infrastructures des transports, l'amélioration des rendements agricoles et miniers et un programme parallèle d'éducation technique dans les colonies⁽⁵³⁾.

Dans les ports analysés, le programme d'investissement s'est appliqué de manière bien différente. A Casablanca, les travaux de construction du port du commerce se sont poursuivis et ne furent terminés qu'en 1934, tandis qu'à Dakar, le Plan Sarraut prévoyait de nouveaux travaux dans le port de commerce, avec pour objectif fondamental la construction de la jetée nord pour héberger le nouveau quai de livraison de combustibles. La zone nord du port avait subi de profondes transformations avec la construction des terre-pleins et de magasins, qui faciliterait l'exportation d'arachides. Malgré la crise financière qui commençait en 1929, les travaux continuaient à Dakar.⁽⁵⁴⁾

Les chiffres de livraison de combustibles à Dakar montrent une trajectoire d'expansion importante pendant cette période. Le port sénégalais était capable de résister aux ports canariens, même si ces derniers avaient la haute main sur les stations de services, la compétitivité des services de soutien à la navigation ayant toujours fait la différence entre les différents ports régionaux. La capacité d'absorber les trafics était un des éléments qui marquait les politiques développées par les administrations coloniales à Dakar. Il s'agit de contrats et de concessions administratives en conditions favorables pour l'établissement des compagnies pétrolières comme *Shell Company* ou *Vacuum Oil Company*. Dans le cas de Casablanca, le système de concessions administratives était une des caractéristiques basiques du modèle de gestion portuaire, parce que deux grandes compagnies dominaient l'essentiel de l'activité portuaire: Manutention Marocaine (services portuaires généraux) et la Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance (compagnies de navigation et monopole de manutention et exportation de phosphates). Il est à noter que la transition du charbon au gazole a impliqué d'importants changements dans l'organisation du travail avec la baisse de la demande de services des dockers. Dans les ports régionaux qui assuraient les fonctions de soutien à la navigation, cette question provoquait de graves problèmes sociaux dus au chômage et à la prolétarianisation

(53) Pour une analyse spécifique du Plan Sarraut, voir C. Coquery-Vidrovitch, «Colonisation ou impérialisme...», pp.51-76.

(54) B. Steck, «Le paradoxe maritime de l'Afrique de l'Ouest...», pp. 79-87.

de la main d'œuvre africaine. le tableau 1 montre l'évolution de l'activité de livraison des différents combustibles à Dakar entre 1920 et 1939, où peut être observée la progression inéluctable du marché de gazole et la lente crise du charbon, en tant que source d'énergie, exception faite de la période (1936-1939), où la livraison connut une certaine augmentation, suite à la Guerre Civile espagnole et à l'effondrement du trafic dans les ports canariens (Tableau 1).

**Tableau 1. Importation et livraison de combustibles à Dakar
(1920-1939) (en tonnes)**

Année	Charbon (t)		gazole (t)	
	Importation	Livraison	Importation	Livraison
1920	327.000	281.552	-	-
1921	199.000	176.500	-	-
1922	189.500	163.112	-	-
1923	211.985	163.799	8.200	-
1924	203.007	168.137	8.726	-
1925	228.270	180.000	16.215	10.943
1926	234.850	214.500	-	15.898
1927	205.910	157.680	14.649	11.765
1928	323.160	288.393	48.008	61.409
1929	276.026	217.838	94.373	90.432
1930	222.968	148.698	110.689	90.898
1931	149.551	107.885	133.031	119.299
1932	120.755	61.814	307.741	305.642
1933	103.302	59.578	266.671	251.409
1934	124.050	88.885	320.736	290.997
1935	104.352	67.856	370.278	379.824
1936	263.673	236.994	514.723	545.601
1937	363.914	298.772	713.123	717.009
1938	241.725	177.413	745.736	722.895
1939	261.487	177.460	475.526	499.170

Source: Pour 1920-1930: *Dakar et Dépendances, GGAOF, 1931*. Pour 1930-1939: *Bourrières, 1949; ANS CCD Section 09, 00484; ANSOM Agefom 84/363. Réalisé par les auteurs.*

Par surcroît, les infrastructures portuaires à Dakar et à Casablanca furent modifiées et adaptées aux besoins de la navigation internationale et de

l'économie coloniale, plaçant ces ports à la tête de la chaîne productive du système colonial. Un modèle identique de transports au Sénégal et au Maroc était exposé et soumis aux conjonctures externes. De fait, l'évolution du commerce extérieur et les réformes réalisées dans les différentes infrastructures soulèvent d'autres questions comme l'intégration régionale. Aujourd'hui, les études se sont concentrées sur les problèmes de l'intégration régionale et la faiblesse des relations commerciales entre les différents pays africains. Quelques pistes ont été explorées dans cet article. La structure du système des transports fut similaire au Maroc et au Sénégal, malgré les différences historiques et les formations sociales locales, parce que l'objectif fondamental des infrastructures était le contrôle des ressources économiques. Ce système s'était défini par la quasi inexistence de connections locales autour des principaux corridors. Ces problèmes ont été abordés par les gouvernements indépendants qui ont développé le réseau routier mais avec d'importantes difficultés financières⁽⁵⁵⁾. La coordination entre les ports et les chemins de fer ont été les éléments clés pour obtenir une perspective globale du fonctionnement du système colonial en matière de transports en Afrique de l'Ouest. Un schéma basique des principales réformes menées à bien dans les deux ports entre 1880 et 1934 où peuvent être observées les trajectoires de modernisation et d'innovation technologique est proposé ci-après (Tableau 2).

Tableau 2. La modernisation portuaire à Dakar et à Casablanca (1880-1934)

Année-Période	Dakar		Année-Période	Casablanca	
	Besoin	Solution		Besoin	Solution
1885	Expansion commerciale future du port	Liaison ferroviaire avec Saint-Louis et Rufisque	1905 1906	Début du grand commerce extérieur maritime à Casablanca	Construction des infrastructures portuaires basiques (quais)

(55) J. Debie, «From colonization...», pp. 292-300. J. Lombard et O. Ninot, «Connecter et intégrer...», pp. 69-86; F.-Z. Mohammed-Chérif et C. Ducruet, «Les ports et la façade maritime du Maghreb...».

1898	Point d'escale pour la flotte française	Construction de l'Arsenal, la base navale et le bassin de radoub	1912 1913	Création d'un point d'appui pour la flotte et l'expansion vers l'intérieur	Commission de travaux portuaires. Début des travaux de construction d'un port de commerce moderne
1904 1910	Port commercial moderne au Sénégal	Construction du port de commerce (quais, jetées, magasins et dépôts à charbon)			
1921 1926	Récupération métropolitaine et exploitation économique de la colonie	Amélioration des infrastructures portuaires, expansion du système decauville	1918 1923	Renforcement des fonctions portuaires	Élargissement des quais, construction de la grande jetée
1926 1932	Développement du marché des combustibles liquides	Construction de quais pétroliers, quais commerciaux			
1932 1934	Expansion arachidière et centralisation de l'activité à Dakar	Construction du terminal d'arachides. Rufisque est remplacé comme le principal centre exportateur	1928 1934	Expansion du marché des phosphates	Finalisation des travaux de modernisation du port. Amélioration des quais aux phosphates

Source: réalisé par les auteurs.

Conclusion

Dans cet article, nous avons exploré le modèle colonial des infrastructures de transport en Afrique de l'Ouest qui fut conçu comme un élément clé pour l'exploitation économique et le contrôle politique et militaire des territoires sous domination coloniale. Le processus de modernisation des infrastructures portuaires dans les deux ports a encouragé la dynamisation du commerce extérieur et l'expansion des produits coloniaux qui deviennent ainsi les piliers de l'économie régionale. A cela s'ajoute le processus de modernisation des transports terrestres qui a permis l'introduction progressive des régions de l'arrière-pays dans les dynamiques économiques internationales. Dans le cas du Sénégal, cet élément fut essentiel et explique la fortune du port de Dakar.

Les grands ports atlantiques ouest-africains ont ainsi favorisé la création d'économies d'échelle et la réduction des frais, etc.

L'analyse de la modernisation portuaire au Sénégal et au Maroc a mis en exergue le fonctionnement du système économique extractif qui renforçait l'appareil impérial à travers l'exploitation économique des ressources naturelles et humaines des territoires sous domination coloniale. C'est pourquoi la configuration des économies extraverties et des modèles économiques extractifs étaient étroitement liés aux systèmes de transport s qui favorisaient le développement de l'économie coloniale.

Bibliographie

- Acemoglu, Daron et Robinson, James, *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*, Crown Business, 2012.
- Barry Boubacar et Harding, Laurence, *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- Bonin, Hubert, *C.F.A.O. Cent Ans de Compétition*, Paris, Economica, 1987.
- Bonin, Hubert (éd.), *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronal colonial en France & dans l'Empire*, Bordeaux, SFHOM, 2008.
- Castillo Hidalgo, Daniel, «Buques, ferrocarriles y cacahuètes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, 2012, pp. 130-154.
- Castillo Hidalgo, Daniel, «The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929)», dans Suárez Bosa, Miguel (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1850-1930*, Cambridge Imperial and Post-Colonial Series, Palgrave MacMillan, 2014, pp. 90-111.
- Castillo Hidalgo, Daniel (2014b), «Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910», *Investigaciones de Historia Económica*, (sous presse).
- Castillo Hidalgo, Daniel et Diouf, Adama, «Entre la centralité et la complémentarité: Les systèmes et sous-systèmes portuaires en Afrique Occidentale (1885-1914)», *Presses Universitaires Paris-Sorbonne* (sous presse).
- Celce, G., *Le port de Casablanca et l'économie marocaine*, Thèse doctorale, Paris, 1952.

- Célérier, J., «Les ports de la zone française du Maroc», *Annales de Géographie*, 43 (242), pp. 163-170, 1934.
- Charpy, Jacques, *Dakar. Naissance d'une Métropole*, Rennes, Editions les Portes du Large, 2007.
- Charpy, Jacques, «Aux origines du port de Dakar», *Outre-Mers*, 99 (370-371), pp. 301-317, 2011.
- Chastel, R., *Témoignages et chuchotements. Histoire de Casablanca des origines à 1952*, Rabat, Okad, 2009.
- Coquery-Vidrovitch, Catherine, «L'impact des intérêts coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965», *The Journal of African History*, 16 (4), 1975, pp. 595-621.
- Coquery-Vidrovitch, Catherine, «Colonisation ou impérialisme: la politique Africaine de la France entre les deux guerres», *Le Mouvement Social*, 107, 1979, pp.51-76.
- Curry-Machado, Jonathan (éd.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave MacMillan, 2013.
- D'Almeida-Topor, Hélène, Japeur, H. y Lakroum, Monique, *Les Transports en Afrique, XIXe-XXe siècles*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- Daumalin, Xavier, «Marseille, l'Ouest Africain et la Crise » dans Courdurie et Miège, *Marseille Colonial face a la crise de 1929*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, 1992, pp.168-218.
- Debie, Jean, «From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network», *Journal of Transport Geography*, 18, 2010, pp.292-300.
- Debie, Jean, «The West African port system: global insertion and regional particularities», *EchoGéo*, 20, 2012.
- Diouf, Adama, *Fondation du port de Dakar: acteurs et enjeux (1855-1918)*, Thèse doctorale soutenue à l'Université du Havre, 2011.
- Eyquem, J., *Les ports de la zone française du Maroc, leur rôle économique*, Alger, Heintz, 1933.
- Fall, Babacar, *Sénégal: le travail au XXème siècle*, Dakar, L'Harmattan, 2011.
- Fall, Mamadou, «Marchés locaux et groupes marchands dans la longue durée: des marchés du Cayor aux marchés du fleuve Sénégal. XVIIIe-début XX siècle», dans Barry B. et Harding, L. (éd.), *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992, pp.59-106.

- Bourrières, Paul, *Dakar, Station Service Atlantique*, Dakar, 1949.
- Granovetter, Mark, «The impact of social Structure on Economic Outcomes», *Journal of Economic Perspectives*, 19 (1), 2005, pp. 33-50.
- Hatton, G., *Les jeux financiers et économiques du Protectorat Marocain (1936-1956). Politique publique et investisseurs privés*, Paris, SFHOM, 2009.
- Hopkins, A.G., *An Economic History of West Africa*, New York, Columbia University Press, 1973.
- Kaïoua, A., *Casablanca. L'industrie et la ville, Urbama, Centre d'Études et du Recherche sur l'Urbanisation du Monde Árabe*, 30, 1996.
- Laroche, C., «The Port of Casablanca», *23ème rencontre ordinaire de la Société des Ingénieurs civiles de France*, Décembre, 1927, Londres, pp.1-23.
- Lombard, Jérôme et Ninot, Olivier, «Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique», *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1, 2010, pp. 69-86.
- Marnot, Bruno, «L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIXe siècle: les bifurcations d'une trajectoire d'innovation», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, 2012, pp. 20-33.
- Martner Peyrelongue, Carlos, «El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global», *Revista Eure*, 25 (75), 1999, pp. 103-120.
- Mohammed-Chérif, F.-Z., et Ducruet, C., «Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale», 2011. M@ppemonde, 101 [en ligne: <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>].
- Ndjambou, L.E., «Échanges maritimes et enclavement en Afrique. Le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 226 (227), 2004, pp.233-258.
- Ndao, Mor, *Le Ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Paris, L'Harmattan, 2009.
- Olukoju, Ayodeji, *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, Africa World Press, New Jersey, 2004.
- Peterec, Richard J., *Dakar and West African Economic Development*, Columbia University Press, New York, 1967.

- Polònia, Amelia, «European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis», *Cahiers de la Méditerranée*, 80, 2010, pp.17-39.
- Prashad, Vijay, *The Poorer Nations: A Possible History of the Global South*, Verso Books, Londres, 2013.
- Rodney, Walter, *How Europe Underdeveloped Africa*, Pambazuuka Editions, Dakar, 2011. [1^{ère} édition 1971].
- Steck, B., «Le paradoxe maritime de l’Afrique de l’Ouest. Une problématique des marginalités emboîtées», *Géographes associés*, 20, pp.79-87, 1997.
- Stiglitz, J. E., *El malestar en la globalización*, Madrid, Taurus, 2002.
- Suárez Bosa, Miguel, *Llave de la Fortuna: Instituciones y Organización del Trabajo en el Puerto de Las Palmas (1883-1990)*, Telde, Caja Rural de Canarias, 2003.
- Suárez Bosa, Miguel, «The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914)», dans Curry-Machado, Jonathan (éd.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave MacMillan, pp. 58-76, 2013.
- Suárez Bosa, Miguel (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1850-1930*, Cambridge Imperial Series, Palgrave MacMillan, 2014.
- Suárez Bosa, Miguel et Cabrera Armas, Luis Gabriel, «La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58, 2012, pp.363-414.
- Suárez Bosa, Miguel et Maziane, Leila, «The Port of Casablanca in the First Stage of the Protectorate», dans Suárez Bosa, Miguel (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1857-1929*, Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave MacMillan, 2014, pp. 70-89.
- Taafé, E.J., Morrill, R. & Gould P., «Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis», *Geographical Review*, 53 (4), 1963, pp. 503-529.
- Thomas, Benjamin, «Railways and Ports in French West Africa», *Economic Geography*, 33 (1), 1957, pp.1-15.
- Vidalenc, G., *Une œuvre française. Le port de Casablanca*, Casablanca, Librairie Faraire, 1928.
- Vigarié, Alain, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.
- Wallerstein, Inmanuel, *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*, Siglo XXI, Madrid, 2006.

Résumé

Les ports ont constitué un élément clé dans l'expansion du capitalisme industriel en Afrique de l'Ouest. Ces ports furent reformés en vue d'acquérir des caractéristiques industrielles comme la mise en place de réseaux ferroviaires qui connecteraient l'arrière-pays à la côte Atlantique. Ces systèmes furent donc créés pour favoriser la croissance du commerce extérieur et l'extension des marchés régionaux de matières premières.

Cet article entend analyser l'évolution du système des transports à Dakar (Sénégal) et à Casablanca (Maroc); Ces deux ports ont constitué des éléments clés dans le développement des secteurs commerciaux extérieurs basés sur les puissants marchés régionaux de *commodities* (arachides et phosphates). Cette étude suivra de manière comparative l'évolution du commerce extérieur, dans ces deux ports africains, en relation avec les processus de modernisation des infrastructures.

Mots clé: Ports, Afrique Occidentale, Systèmes de Transport, Globalisation, Commodities.

Codes JEL: N77

Abstract

Ports have been essential elements on the expansion of the industrial capitalism in West Africa. These ports were reformed in order to acquire industrial features such as the introduction of railway infrastructures to connect the hinterlands with the Atlantic coast. Thus, these transports systems were built to encourage the external trade and the development of the cash-crop sectors. This paper analyses the evolution of the transport system in Dakar (Senegal) and Casablanca (Morocco). These ports were key elements which supported the development of the external trade based on the vigour of the regional commodities (peanuts and phosphates). This paper explores from a comparative perspective the evolution of the external trade at both ports that was tied to the infrastructure modernisation.

Key words: Ports, West Africa, Transport Systems, Globalization, Commodities.

JEL Codes: N77

ملخص

اتسع الرسال الصناعي في إفريقيا الغربية بفضل ما يوجد على شواطئها من الموانئ التي تم إصلاحها وتجهيزها بالوسائل الصناعية الكفيلة بربط تلك الشواطئ بداخل البلاد، من ذلك شبكات السكك الحديدية التي مهدت السبيل للنهوض بالتجارة الخارجية وتوسيع الأسواق المحلية للمواد الخام. ولا أدل على ذلك من تطور أنظمة النقل في دكار في السنغال والدار البيضاء في المغرب، فهذان الميناءان كان مفتاحين حاسمين في نمو قطاعات التجارة الخارجية القائمة على أسواق محلية عمادها الفول السوداني (الأراشيد) في دكار والفوسفات في الدار البيضاء، والغاية من البحث مقارنة النشاط التجاري مع الخارج في الميناءين بالنظر إلى ما واكب ذلك فيهما من تحديث البنيات التحتية.