« Les territoires du fleuve » : une analyse par l'image de l'intégration territoriale du fleuve Sénégal

Laurent Bruckmann

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/15160>

DOI : [10.4000/echogeo.15160](https://doi.org/10.4000/echogeo.15160)

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Laurent Bruckmann, « « Les territoires du fleuve » : une analyse par l'image de l'intégration territoriale du fleuve Sénégal », *EchoGéo* [En ligne], 42 | 2017, mis en ligne le 31 décembre 2017, consulté le 31 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/15160> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.15160>

Ce document a été généré automatiquement le 31 juillet 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

« Les territoires du fleuve » : une analyse par l'image de l'intégration territoriale du fleuve Sénégal

Laurent Bruckmann

Introduction

- 1 Les fleuves ont des identités multiples pour les sociétés humaines : leur linéarité en fait des corridors de transports, des sites pour la création de villes, des limites spatiales ou des zones d'échanges, tandis que leur ressource en eau fournit de nombreux services écosystémiques. Les fleuves sont ainsi en co-évolution avec le(s) territoire(s) qu'ils traversent, s'incorporant dans des ensembles géopolitiques différents selon l'évolution des représentations des acteurs, des modes de gouvernance et des structures des territoires. L'intégration d'un fleuve dans un territoire fait émerger un fonctionnement unifié dans lequel s'affirment les fonctions du fleuve. Par exemple, lorsqu'il est une voie de communication, un fleuve peut connecter plusieurs territoires entre eux et transformer leurs économies. Toutefois, si des changements surviennent dans l'organisation spatiale, au niveau économique ou des modes de transport, le rôle d'axe de communication du fleuve peut alors se trouver exclu du fonctionnement des territoires.
- 2 Le fleuve Sénégal, long de 1800 kilomètres, parcourt l'Afrique de l'Ouest depuis le massif du Fouta-Djalou en Guinée jusqu'à sa vallée sahélienne entre le Sénégal et la Mauritanie (illustration 1). Depuis la période des royaumes africains jusqu'à celle actuelle des États-nations, ce fleuve a constitué un objet spatial majeur : limite, zone commerciale, voie de navigation et ressource en eau. L'article veut ainsi interroger la place du fleuve Sénégal dans les territoires qui l'entourent, et décrire en particulier ses fonctions dans la récente structuration territoriale du « Sénégal », pays éponyme né en 1960 dans la mouvance des indépendances des pays d'Afrique de l'Ouest. En effet, l'organisation spatiale de ce pays a été depuis essentiellement structurée par

l'évolution des modes de transports et des réseaux d'échanges, en particulier depuis les années 1980 (Ninot et *al.*, 2002), mais également par les différentes politiques de valorisation du territoire. Le questionnement est consécutif à un travail de terrain réalisé à l'échelle locale sur la place du fleuve dans les activités des sociétés sahéliennes de la vallée du Sénégal. En effet, quel que soit le fleuve étudié, on peut être rapidement poussé à comprendre son intégration dans des ensembles territoriaux plus vastes, afin de mener une analyse située des spécificités locales.

- 3 L'article analyse l'intégration territoriale du fleuve Sénégal à travers une description documentée de l'évolution temporelle de quelques fonctions majeures en les mettant en parallèle avec les grandes dynamiques territoriales, permettant ainsi de comprendre les inclusions et les exclusions du fleuve dans des territoires variés. Ce travail documentaire porte sur des images photographiques prises en bordure du fleuve, qui sont autant de données isolées qui s'incorporent dans des ensembles territoriaux et qui permettent de lire les modes d'habiter, les représentations et les enjeux politiques autour du fleuve.

Le fleuve Sénégal, une voie commerciale historique dans la mondialisation

- 4 L'absence de trafic fluvial et la quiétude des bords du fleuve Sénégal sont frappantes pour le voyageur qui sait que le fleuve a longtemps joué un rôle de carrefour commercial. Entre le VII^e siècle et le XVI^e siècle, lors de la période du commerce transsaharien de l'or et des esclaves, le fleuve Sénégal est un espace tampon pour les échanges entre le Nord arabe et le Sud africain (Giri, 1994). Dès l'apparition du commerce triangulaire, il intègre un espace mondialisé et devient un lieu d'approvisionnement pour l'Europe et les Amériques où les marchandises transitent par le comptoir de Saint-Louis, créé en 1659 à l'embouchure. La moyenne vallée produit de la gomme arabique tandis que la haute vallée échangeait de l'or et des esclaves (Bonnardel, 1992). Le fleuve devient également une frontière ethnique puisque les razzias maures entraînent le repli sur la rive gauche des populations noires. À cette période les échanges avec le Maghreb se cloisonnent et le fleuve évolue en un axe d'exportation Est-Ouest au détriment du commerce transsaharien Nord-Sud.

Illustration 1 - Organisation des principaux transports du bassin du fleuve Sénégal la colonisation (vers 1930)

- 5 Suite à l'abolition de l'esclavage, le transport fluvial basé sur le commerce triangulaire laisse place à des échanges entre colonies et métropoles (Giri, 1994). En 1830, la Sénégal exporte principalement de la gomme arabique (72 %) puis de l'arachide à partir de 1880. Le bassin arachidier au cœur du Sénégal actuel devient le centre de la vie économique et Dakar, proche des centres de production d'arachide, capte une grande partie du trafic portuaire de la ville de Saint-Louis (illustration 1). Durant la colonisation au XX^e siècle¹, la circulation des biens et personnes sur le fleuve s'intensifie, l'agriculture connaît une extension et la vie économique locale de la vallée du Sénégal se tourne vers les escales commerciales et militaires que les Français ont installées le long du fleuve (Podor, Matam, Bakel, Médine). La stabilité politique durant la colonisation permet la construction de plusieurs lignes de chemin de fer. Les exportations d'arachide sont acheminées vers les ports de Rufisque et Dakar par la ligne Dakar-Saint-Louis, tandis que les marchandises du Soudan Occidental transitent via la ligne Dakar-Kayes-Bamako² (illustration 1). L'utilisation de ces lignes supprime le transit commercial sur le fleuve qui devient uniquement un axe de transport local pour les personnes et le courrier. Les messageries du Sénégal, créées en 1935, détiennent le monopole du trafic fluvial qui ne cesse de croître jusqu'en 1960³ alors que le trafic maritime à Saint-Louis baisse. L'illustration 2, photographie de Pierre Tacher datant des années 1910, montre l'effervescence humaine autour du quai alors qu'il est aujourd'hui déserté. Le rôle de desserte locale du fleuve restera important jusque dans les années 1970 : en 1965 plus de 11 000 passagers ont transité par le fleuve (Bonnardel, 1992).

Illustration 2 - Carte postale non datée (autour des années 1910) présentant le quai de Saint-Louis avant le départ du Bani pour la remontée du fleuve

Auteur : Pierre Tacher.

Un axe marginalisé dans la construction du territoire national sénégalais

- 6 Dans les années 1960, l'essentiel du fret transitant sur le fleuve est à destination du jeune État mauritanien en rive droite (77 % en 1965). Toutefois, en 1968, la création du wharf de Nouakchott réduit cette activité de transport et dès 1971 la route nationale 2 est mise en service jusqu'à Podor : les messageries du fleuve cessent alors définitivement leurs activités (Bonnardel, 1992) (illustration 3). Au Sénégal, la RN2 suit le fleuve dans le *jeeri*⁴, hors du lit inondable, elle arrive à Matam au milieu des années 1970 et à Bakel vers la fin des années 1980 (illustration 4). La desserte routière capte l'intégralité du fret et des voyageurs, qui transitent à présent en camions, autocars, cars rapides et taxis collectifs vers Saint-Louis et Dakar. Les passagers de la moyenne vallée empruntent la RN2, ceux de Matam prennent la RN3 (goudronnée en 2014) et ceux de Bakel passent par Tambacounda et la RN1 (illustration 4). Grâce à la route, le pouvoir commercial de Dakar s'est renforcé sur la vallée, puisque les commerçants de la vallée s'y fournissent directement (Lombard et al., 2006). Indépendamment de l'usage du fleuve, la vallée du Sénégal se trouve connectée à de nouveaux lieux, plus lointains, tandis que la ville régionale de Saint-Louis perd son aire d'influence (Magrin, 2005).

Illustration 3 - Bateau fluvial à sec sur le quai de Podor

Le *Serigne* était utilisé jusque dans les années 1970 pour le transport sur le fleuve. Toujours propriété d'une famille podoroise, il attend de pouvoir à nouveau naviguer sur le fleuve. À ce sujet l'OMVS étudie depuis plusieurs années des projets pour la navigation entre Saint-Louis et Ambidédi en amont de la ville de Kayes.

Auteur : L. Bruckmann, novembre 2013

Illustration 4 - Structuration actuelle du réseau routier au Sénégal dans la marginalisation du fleuve comme voie de communication

- 7 Dans la vallée, les anciennes villes fluviales, Podor, Matam et Bakel, voient leurs rôles administratif et commercial délaissés pour des bourgs dont la croissance est directement liée à la route (illustrations 4 et 5). La décentralisation, amorcée dans les années 1990, a permis la création de plusieurs communes⁵ (Magrin, 2008) qui sont autant de « centres urbains intermédiaires » se superposant avec les anciennes villes fluviales (Badiane, 2012). Ces villes sont au cœur de la recomposition de l'armature urbaine de la vallée et ont récupéré les infrastructures de services (sous-préfecture, mairie, services de l'État, lycées). C'est particulièrement vrai pour les communes de Ndioum et Ourosogui qui rassemblent les fonctions administratives et sociales (Ndioum abrite l'hôpital régional), mais aussi de redistribution commerciale en animant notamment un important marché hebdomadaire (Wade, 2007 ; Badiane, 2012). Ces centres urbains situés sur la route sont devenus les nouvelles centralités de la vallée. De façon paradoxale, la ville de Podor, au bord du fleuve, est ainsi devenue une enclave où ne subsistent que quelques services de l'État au profit de la ville de Ndioum. La construction en 2014 d'un pont à Ndioum pour desservir au mieux l'Ile-à-Morphil et ses périmètres irrigués, accroît encore le rôle central de cette ville.

Illustration 5 - Route nationale 2 entre Saint-Louis et Matam

Elle permet une accessibilité rapide entre les grands centres urbains et les villages égrainés sur son tracé dans la vallée du Sénégal.

Auteur : L. Bruckmann, mars 2012.

Le fleuve comme limite ou la centralité d'un espace transfrontalier

- 8 Depuis les Indépendances, la barrière naturelle du fleuve marque la frontière nationale entre la Mauritanie et le Sénégal. Contrairement à de nombreuses frontières africaines fabriquées de manière artificielle (Bouquet, 2003), il délimitait déjà des espaces politiques antérieurs. Ce rôle de limite fut particulièrement exacerbé durant le conflit sénégal-mauritanien de 1989. La frontière fut fermée entre avril 1989 et mai 1992, et de nombreux paysans ou éleveurs mauritaniens ont été expulsé côté sénégalais (Vandermotten, 2004).

Illustration 6- Boutique de vente en gros et demi-gros au poste frontière de Diama (côté Mauritanien)

Si le thé et le sucre sont les produits principaux, de nombreuses marchandises sont vendues dans ces boutiques à destination des frontaliers sénégalais.

Auteur : L. Bruckmann, mars 2012.

- 9 Aujourd'hui, la frontière semble être un lieu de connexion sans rupture spatiale. Les deux pays sont reliés formellement à l'aide de plusieurs bacs, le principal étant celui de Rosso sur la route Dakar-Nouakchott, et d'un seul pont au niveau du barrage de Diama. Ces liaisons sont des zones d'intenses échanges économiques. Entre les deux rives existe un commerce qui engendre une importante mobilité transfrontalière quotidienne des populations locales et de commerçants venus de Dakar (Choplin *et al.*, 2010). Il trouve son existence dans le différentiel économique entre la Mauritanie et le Sénégal, du fait de taxes réduites pour les importateurs au niveau du port de Nouakchott (*ibid*). De nombreux produits sont ainsi moins chers sur la rive mauritanienne du fleuve, en particulier le sucre, le thé, les produits électroniques venus du Moyen-Orient, les tissus et les produits cosmétiques en provenance des pays du Maghreb et d'Espagne. À l'inverse les produits agricoles sont plus fortement présents dans les marchés de la rive sénégalaise. À Diama, il est étonnant de trouver directement à proximité du poste frontière des boutiques de vente en gros et semi-gros. L'illustration 6 montre l'intérieur de l'une d'entre elles, où sont en vente des cartons remplis de boîtes de 50 ou 100 g de thé vert en provenance de Chine ainsi que du sucre qui est généralement 30 % moins cher en Mauritanie⁶. De nombreux Sénégalais traversent ainsi le fleuve pour pratiquer une contrebande, sur laquelle il n'existe aucun chiffre officiel. Le cœur de cette économie informelle est implanté dans la ville de Rosso, à 80 km au nord de Saint-Louis et principal passage frontalier entre les deux pays. Dans cette ville transite, *via* camion frigorifique, la majorité des produits fruitiers provenant du Maroc pour alimenter la métropole dakaroise (Dimé, 2017). La mobilité quotidienne autour du bac est créatrice

d'emplois notamment comme transitaires, ou « passeur », pour assister le voyageur dans ses démarches administratives et le portage de ses bagages.

- 10 Les mobilités humaines ne suivent pas seulement des logiques commerciales mais se font également pour l'accès à des services (établissements de santé, foyers religieux, marchés) qui sont partagés entre les deux rives (GRDR, 2014) ou pour des visites familiales. La frontière s'efface dans l'espace perçu et vécu des riverains, permettant la production d'un territoire transfrontalier dynamique, comparable à la situation de la frontière sénégalo-gambienne (Diallo, 2015). S'arrêter sur le bord du fleuve permet l'observation des traversées de pirogues, comme c'est le cas sur l'illustration 7 au niveau de la ville de Matam. Dans cette ville, les propriétaires de pirogue sont regroupés en association des usagers du fleuve dans le but de défendre leurs intérêts et de participer à la lutte contre l'érosion des berges. Le fleuve n'est donc pas ici qu'une simple ligne de démarcation mais une frontière-zone pratiquée comme un espace homogène, comme cela s'observe le long d'autres frontières en Afrique (Coquery-Vidrovitch, 2012) ou en Amérique du Sud (Machodo De Oliveira, 2009).

Illustration 7 - Départ d'une pirogue de transports depuis Matam vers la rive mauritanienne (village de Réwo)

Elle transporte des personnes venues commercer, faire des achats ou profiter de la présence d'infrastructures sanitaires. En 2013 le tarif de la traversée était de 150 FCFA par personne pour un trajet. Les traversées sont assurées alternativement entre Sénégalais et Mauritanien : au total 35 pirogues de 1 à 20 tonnes assurent le trafic.

Auteur : L. Bruckmann, novembre 2013.

Valorisation touristique d'un patrimoine fluvial

- 11 Entre 1950 et 1971 un navire d'une capacité de 450 passagers et 350 tonnes de fret transportait l'essentiel des voyageurs : le *Bou El Mogdad*. Il effectuait deux voyages par

mois entre Saint-Louis et Matam lors des hautes eaux et jusqu'à Boghé durant les mois de basses-eaux. Aujourd'hui ce bateau est régulièrement visible à quai à Saint-Louis car il navigue à nouveau en tant que bateau touristique (illustration 8). Ce patrimoine de l'époque coloniale des Messageries du Sénégal a été transformé dans les années 1970 pour accueillir des touristes et navigue à nouveau sur le fleuve Sénégal depuis 2005. Tous les quinze jours, il fait un aller-retour entre Saint-Louis et Podor en transportant des touristes, qui visitent différentes attractions locales. L'ouverture de cette ligne touristique haut de gamme a permis la restauration de bâtisses historiques⁷, en particulier au niveau du quai des villes de Podor et de Dagana. Cette situation offre un timide tremplin pour le développement touristique et l'intégration de cette région excentrée dans l'économie du tourisme qui contribue à environ 6 % du PIB.

Illustration 8 - Le caboteur *Bou El Mogdad* amarré au quai de Saint-Louis

Il remonte ou descend le fleuve en s'arrêtant sur différents patrimoines touristiques : le parc du Djoudj classé au patrimoine mondial naturel de l'UNESCO, la ville de Richard-Toll, les forts de Dagana et Podor et les villages Toucouleurs.

Auteur : L. Bruckmann, mars 2012.

Une ressource en eau transnationale

- 12 Au-delà de son rôle d'axe de transport, le fleuve a toujours été une ressource en eau pour les populations de la région, en particulier durant la période de stabilité de la première moitié du XX^e siècle. Le fleuve et sa vallée sont depuis la colonisation un espace d'enjeu majeur pour les politiques publiques de développement agricole du Sénégal. Les premiers périmètres irrigués voient le jour au début du XX^e siècle, notamment dans le delta du Sénégal, mais la démocratisation de l'irrigation ne s'est amorcée qu'à partir des années 1980, suite à la sécheresse sahélienne des années 1970.

À cette période le fleuve acquiert un statut juridique international, sa gestion étant menée à l'échelle du bassin versant par l'Office de mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS). Aujourd'hui, le fleuve apparaît comme un enjeu géopolitique régional, qui rassemble autant les pays qu'il peut les diviser. La sécheresse et la création d'une gouvernance partagée ont permis une intégration régionale autour du fleuve qui semble avoir réduit les conflits sur l'eau (Kipping, 2005). Toutefois, la ressource reste convoitée par les pays riverains pour différents objectifs : le Mali a des ambitions de navigation pour s'offrir un accès à l'océan, le Sénégal et la Mauritanie ont des intérêts agricoles, tandis que la production électrique intéresse des pays de l'OMVS (Niasse, 2004). Ainsi, les rares projets non concertés autour du fleuve ont plusieurs fois contribué aux tensions entre le Sénégal et la Mauritanie, cette dernière accusant son voisin de vouloir s'allouer des volumes d'eau plus importants que ceux auxquels les accords internationaux lui donnent droit (Descroix, 2005 ; Seck *et al.*, 2009). C'était le cas notamment en 2000 avec le projet de ré-inondation des vallées fossiles du Ferlo, aujourd'hui abandonné. Au niveau national, la région du fleuve et ses potentialités hydro-agricoles sont toujours au centre des programmes agricoles voulus par les gouvernements successifs du pays, qui voient en cette zone un espace politique suffisamment stable, à l'inverse de la Casamance, pour assurer l'autosuffisance en riz⁸ nécessaire à l'approvisionnement des centres urbains. Pour cela, des projets sont régulièrement mis en place, dont le plus récent est le Programme d'Accélération de la Cadence de l'Agriculture Sénégalaise (PRACAS) dans le contexte du Plan Sénégal Emergent de 2013, qui fixe comme objectif à la vallée de subvenir à 60 % des besoins en riz du pays pour 2017, objectif finalement repoussé à 2019. Localement, le riz de la vallée est fortement autoconsommé par les ménages agricoles (illustration 9), mais reste encore trop peu vendu dans les grands centres urbains qui représentent l'essentiel de la demande nationale.

Illustration 9 - Travaux de repiquage du riz dans une parcelle de 0,9 ha au sein du grand périmètre irrigué de Diomandou (département de Podor)

Ces travaux sont réalisés après le développement des semences en zone de pépinière.

Auteur : L. Bruckmann, septembre 2014.

Conclusion

- 13 Le fleuve Sénégal a été tour à tour intégré puis exclu de grands ensembles géographiques. D'abord zone d'échanges Nord-Sud en Afrique, puis au sein d'un vaste espace monde lors du commerce triangulaire, le fleuve a été un axe de transport régional pour l'AOF et l'*hinterland* de sa capitale Saint-Louis. Le rôle de voie de communication du fleuve a été rapidement marginalisé lors des Indépendances au profit de la route qui l'a reconnecté à l'espace saharien. Aujourd'hui en tant que limite administrative entre le Sénégal et la Mauritanie, le fleuve est la centralité d'un espace où les sociétés ont une identité transfrontalière et apparaît alors comme une frontière « stimulante » pour reprendre la formulation de J.-L. Piermay (2005). Il se place également dans un rôle de ressource au cœur de processus géopolitiques qui se caractérisent par une coopération inter-États à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest, dont l'objectif énergétique est particulièrement fédérateur.
- 14 Deux logiques d'intégration territoriale se confrontent actuellement autour du fleuve Sénégal. La première logique d'intégration transnationale autour de la frontière sénégal-mauritanienne se fait par le bas et s'oppose aux logiques commerciales centrées des États (Dimé, 2017). La seconde intègre par le haut le fleuve et sa ressource en eau dans un espace sous-régional et se trouve ainsi régulièrement en décalage avec l'usage local de l'eau, en particulier au niveau agricole (Raso *et al.*, 2014 ; Bruckmann, 2016).

BIBLIOGRAPHIE

- Badiane M. L., 2012. *Les nouvelles dynamiques urbaines dans la vallée du fleuve Sénégal : l'exemple des communes de Richard Toll, Ndoum et Ourosogui*. Thèse de doctorat en Géographie, Université d'Aix-Marseille.
- Bonnardel R., 1992. *Saint-Louis du Sénégal : mort ou naissance ?* Paris, Editions L'Harmattan, 423 p.
- Bouquet C., 2003. L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne, Turbulences et fermentation sur les marges. *Cahiers d'outre-mer*, n° 222, avril-juin 2003, p. 181-198.
- Bruckmann L., 2016. *L'intégration des zones inondables dans la gestion de l'eau et le développement de l'irrigation d'une vallée fluviale sahélienne. Le cas des terres de décrue de la moyenne vallée du Sénégal*. Thèse de l'Université Paris Diderot (Paris 7) Sorbonne Paris Cité, <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01494483/>
- Choplin A., Lombard J., 2010. « Suivre la route ». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. *EchoGéo* [En ligne], 14 | 2010, mis en ligne le 16 décembre 2010. <http://journals.openedition.org/echogeo/12127> ; DOI : 10.4000/echogeo.12127
- Coquery-Vidrovitch C., 2012. Frontières africaines et mondialisation. *Histoire@Politique*, n° 2, p. 149-164.
- Descroix L., 2005. Sur les rives du Sénégal. L'eau et le riz dans la gestion du territoire (Chapitre 17). In F. Lasserre & L. Descroix, *Eaux et territoires : tensions, coopérations et géopolitique de l'eau*. Québec, Presse de l'Université du Québec, p. 451-480.
- Diallo M. M., 2015. Mobilités socio-spatiales et production territoriale en Sénégal. *EchoGéo* [En ligne], 34 | 2015, mis en ligne le 15 décembre 2015. <http://journals.openedition.org/echogeo/14411> ; DOI : 10.4000/echogeo.14411
- Dimé, M. 2017. Au confluent de « l'arabité » et de « l'afriquité » ? Le « territoire-frontière » de Rosso comme espace de déploiement de dynamiques ambivalentes d'intégration transnationale entre le Sénégal et la Mauritanie. In Diouf Mamadou et Souleymane Bachir Diagne, *Les sciences sociales au Sénégal : Mise à l'épreuve et nouvelles perspectives*. Dakar, CODESRIA, p. 97-117.
- Giri J., 1994. *Histoire économique du Sahel*. Paris, Karthala, 259 p.
- GRDR, 2014. *Atlas de la moyenne vallée du fleuve Sénégal. Centres et périphéries*. Dakar, décembre 2014, 76 p.
- Kipping M., 2005. Conflits et coopération liés à l'eau du fleuve Sénégal. *Géocarrefour*, vol. 80/4, p. 335-347.
- Lake, L. A., Toure, E. S. N., 1985. *L'expansion du bassin arachidier, Sénégal, 1954-1979 : approche cartographique et interprétation dynamique*. Paris, INSEE.
- Lombard J., Bruez F., Diakho A., 2006. Les transports sénégalais à l'aune du système-monde. In Lombard J., Mesclier E., Velut S., *La mondialisation côté Sud : acteurs et territoires*. Paris, IRD, ENS, p. 179-202.
- Machado de Oliveira T. C., 2009. Frontières en Amérique latine : réflexions méthodologiques. *Espaces et sociétés*, vol. 138, no. 3, p. 19-33.
- Magrin G., 2005. Les décentralisations doivent-elles prendre en compte les relations villes - campagnes ? Quelques réflexions sur Saint-Louis et la vallée du fleuve Sénégal. In Coll J.L.,

Guibbert J.J. (dir.), *L'aménagement au défi de la décentralisation en Afrique de l'Ouest*. Toulouse, PUM, p. 163-180.

Magrin G., 2008. Les territoires de la décentralisation sont-ils solubles dans le développement local ? Quelques observations sur Ndioum et Golléré, petites villes de la moyenne vallée du Sénégal. In Diakhaté M.M. (dir.), *Ressources territoriales et décentralisation au Sénégal*. Actes du colloque CORUS, *Cahiers de GIRARDEL* n° 5, p. 85-120.

Ninot O., Lesourd M., Lombard J., 2002. Nouveaux espaces, nouvelles centralités. Echanges et réseaux en milieu rural sénégalais. *Historiens et géographes*, n° 379, p. 141-152.

Niasse M., 2004. Prévenir les conflits et promouvoir la coopération dans la gestion des fleuves transfrontaliers en Afrique de l'Ouest. *Vertigo*, vol. 5, n° 1, <https://doi.org/10.4000/vertigo.3979>

Piermay, J., 2005. La frontière et ses ressources : regards croisés. In Antheaume, B., Giraut F. (Eds.), *Le territoire est mort, vive les territoires ! Une (re)fabrication au nom du développement*. IRD Éditions. doi :10.4000/books.irdeditions.3399

Raso L., Bader J. C., Leblanc M., 2014. Designed Overflow For Flood Recession Agriculture Against Flow Control For Hydroelectric Production In An African Context. *CUNY Academic Works*. https://academicworks.cuny.edu/cc_conf_hic/217

Seck S.M., Lericollais A., Magrin G., 2009. Logiques nationales, crises et coopération entre les Etats riverains. In Raison J.P. et Magrin G. (dir.), *Des fleuves entre conflits et compromise, Essais d'hydropolitique africaine*. Paris, Karthala, p. 31-76.

Vandermotten, C., 2004. *Géopolitique de la vallée du Sénégal : les flots de la discorde*. Paris, L'Harmattan, 166 p.

Wade C.S., 2007. Villes régionales. In *Atlas du Sénégal*. Paris, Les Editions Jeune Afrique, 136 p.

NOTES

1. À partir de 1889 le Sénégal devient une colonie française et en 1895 l'Afrique Occidentale Française (AOF) est créée. L'AOF rassemble le Sénégal, le Soudan Français (actuel Mali), la Guinée et la Côte d'Ivoire.
2. La ligne Dakar-Thies-Saint-Louis s'ouvre en 1885, tandis que la ligne Dakar-Niger naît en 1924 de la fusion des lignes Kayes-Bamako-Koulikoro (1904) et Thiès-Kayes (1923).
3. Ce dernier représente alors 20 000 tonnes/an à la montée et 5 000 tonnes à la descente (Bonnardel, 1992).
4. La plaine inondable est appelée *waalo* en langue Haalpuulaar, tandis que la zone dunaire exondée est appelée *jeeri*.
5. Au Sénégal, une commune est une collectivité locale. Les communes créées dans la vallée sont Ndioum et Ourosogui en 1990, Thilogne, Kanel, Semmé et Golléré en 1996, Waoundé en 1997 et Rosso en 2002.
6. Ces deux ingrédients servent à la préparation de l'*Attaya*, thé traditionnel consommé par l'immense majorité de la population sénégalaise chaque après-midi.
7. Les forts de Podor et Dagana, ainsi que les bâtiments des anciens comptoirs situés sur le quai sont classés monuments historiques depuis 2007.
8. En 2013 le Sénégal a consommé 1,32 millions de tonnes de riz, en a produit 320 000 tonnes et importé 1 million de tonnes (USDA, 2014).

AUTEUR

LAURENT BRUCKMANN

Laurent Bruckmann, laurent.bruckmann@univ-paris-diderot.fr, est Docteur en Géographie et chercheur associé à l'UMR Prodig. Il a publié récemment :

- Bruckmann L., 2016. *L'intégration des zones inondables dans la gestion de l'eau et le développement de l'irrigation d'une vallée fluviale sahélienne. Le cas des terres de décrue de la moyenne vallée du Sénégal.*

Thèse de l'Université Paris Diderot (Paris 7) Sorbonne Paris Cité, <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01494483/>

- Bruckmann L., 2014. Départements d'Outre-Mer. In Lang M., Coeur. D. (éd.), *Inondations remarquables en France recensées en 2011 à l'occasion de la Directive Inondation*. Editions QUAE, Paris, p. 457-505.