



HAL
open science

Le nouvel horizon sénégalais

Jérôme Lombard, Pape Sakho, Catherine Valton

► **To cite this version:**

Jérôme Lombard, Pape Sakho, Catherine Valton. Le nouvel horizon sénégalais. Espace Géographique, 2019, Espace Géographique, Tome 48 (4), pp.306-328. 10.3917/eg.484.0306 . ird-03772290

HAL Id: ird-03772290

<https://ird.hal.science/ird-03772290>

Submitted on 8 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le nouvel horizon sénégalais. Peuplement et urbanisation des campagnes occidentales aux périphéries orientales

Résumé

Alors que le peuplement du territoire sénégalais se concentrait dans quelques parties du pays, plusieurs processus contemporains remettent en question la répartition spatiale de la population : la densification de zones auparavant peu habitées ; l'urbanisation qui s'étend à l'ensemble du pays et qui se double de la transformation de bourgades rurales en communes de plein exercice ; la croissance du réseau routier jusque dans les parties du territoire auparavant isolées des centres urbains. Tandis que l'est du pays s'est longtemps considéré comme oublié et que la basse-Casamance demeure traversée de courants irrédentistes en partie dus à son éloignement du centre, le territoire national dans son ensemble semble rattrapé par des dynamiques spatiales qui ne concernaient que l'ouest du pays.

Mots-clés

Communalisation, densité, réseau routier, Sénégal, urbanisation

The new Senegalese horizon. Population and urbanization from Western lands to Eastern outskirts

Abstract

While the population of the Senegalese territory was concentrated in some parts of the country, several contemporary processes call into question the spatial distribution of the population: the densification of parts of the territory previously sparsely inhabited; urbanization, which extends over the entire territory and is coupled with the transformation of rural villages into full-fledged municipalities; the growth of the road network even into parts of the territory previously isolated from urban centers. Even if the eastern part of the country has long considered itself as «forgotten Senegal» and the lower Casamance area remains crossed by irredentist currents partly due to its distance from the center, the national territory appears to be caught up by spatial dynamics which concerned only the West.

Keywords

Communalization, Density, Road network, Senegal, Urbanization

Introduction

Décrire et analyser l'évolution du peuplement au Sénégal durant le 20^{ème} siècle demandent de recourir à de multiples sources. Les géographes et les cartographes, sous la forme d'atlas¹, ont montré la répartition spatiale de la population dans le territoire national. Les historiens de leur côté ont éclairé l'évolution du peuplement sur la période coloniale et dans les premières décennies après l'indépendance, entre 1900 et 1984 (Becker *et al.*, 1987). Sur le réseau de

¹ Atlas national du Sénégal (1977) ; <http://www.cartographie.ird.fr/SenegalFIG> ; Atlas du Sénégal (2000) ; Atlas du Sénégal (2007).

villes, Guy Mainet (1997), puis Papa Sakho (2014) ont démontré le lent processus de consolidation de l'armature urbaine qui maille aujourd'hui le territoire national².

La population du Sénégal a fortement progressé sur les quarante dernières années, passant de 5 millions d'habitants en 1976 à 7 millions en 1988, puis à 13,5 millions en 2013 (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2014a) et à 16,2 millions en 2019. Pour ce qui est de la proportion de la population urbaine, elle a aussi évolué de façon spectaculaire, de 34 % en 1976 à plus de 45 % en 2013 (date du dernier recensement général de la population).

Cette réflexion prend appui sur les débats qui ont eu lieu dans les années 1990 autour des perspectives à long terme de l'Afrique de l'Ouest (Club du Sahel, 1998). La population urbaine est considérée comme motrice dans le développement des territoires nationaux. La base de données Africapolis insiste sur le rôle et la fonction des villes, y compris petites et moyennes, dans le façonnement du paysage économique, politique et social des pays d'Afrique de l'Ouest (Moriconi-Ebrard *et al.*, 2016). Il ressort aussi des réflexions combien le processus de littoralisation exacerbée des hommes et des activités interroge le devenir des territoires concernés.

Au Sénégal, la littoralisation des populations et des activités s'est confirmée, faisant de la presqu'île du Cap-Vert, et de la région de Dakar, un espace en voie d'urbanisation totale (23 % de la population nationale sur 0,3 % du territoire). Si l'on élargit l'espace d'analyse, en intégrant la région de Thiès (et les villes de Thiès et Mbour), c'est en 2013 près de 5 millions d'habitants (soit plus du tiers de la population nationale) qui sont concentrés dans l'extrême-ouest. La dynamique démographique des espaces de l'intérieur compense lentement ce processus de concentration, avec le développement de villes secondaires importantes, à commencer par la cité religieuse de Touba, mais aussi Kaolack, Ziguinchor ou encore Tambacounda.

L'objectif de cet article est d'insister sur l'intensification du peuplement et de l'urbanisation dans l'ensemble du pays depuis le recensement de 1976, ainsi que sur l'intégration progressive des zones périphériques à cette dynamique, que ce soit par l'augmentation des densités, le développement des villes et la communalisation, ou la croissance des mouvements migratoires (fig. 1).

² La réflexion produite ici résulte de travaux menés en partie au cours du programme CHANCIRA (CHANGements environnementaux, CIRCulation de biens et de personnes : de l'invasion de réservoirs à l'apparition d'anthropozoonoses. Le cas du RAT noir dans l'espace sénégalais), financé par l'Agence Nationale de la Recherche (2012-2015).



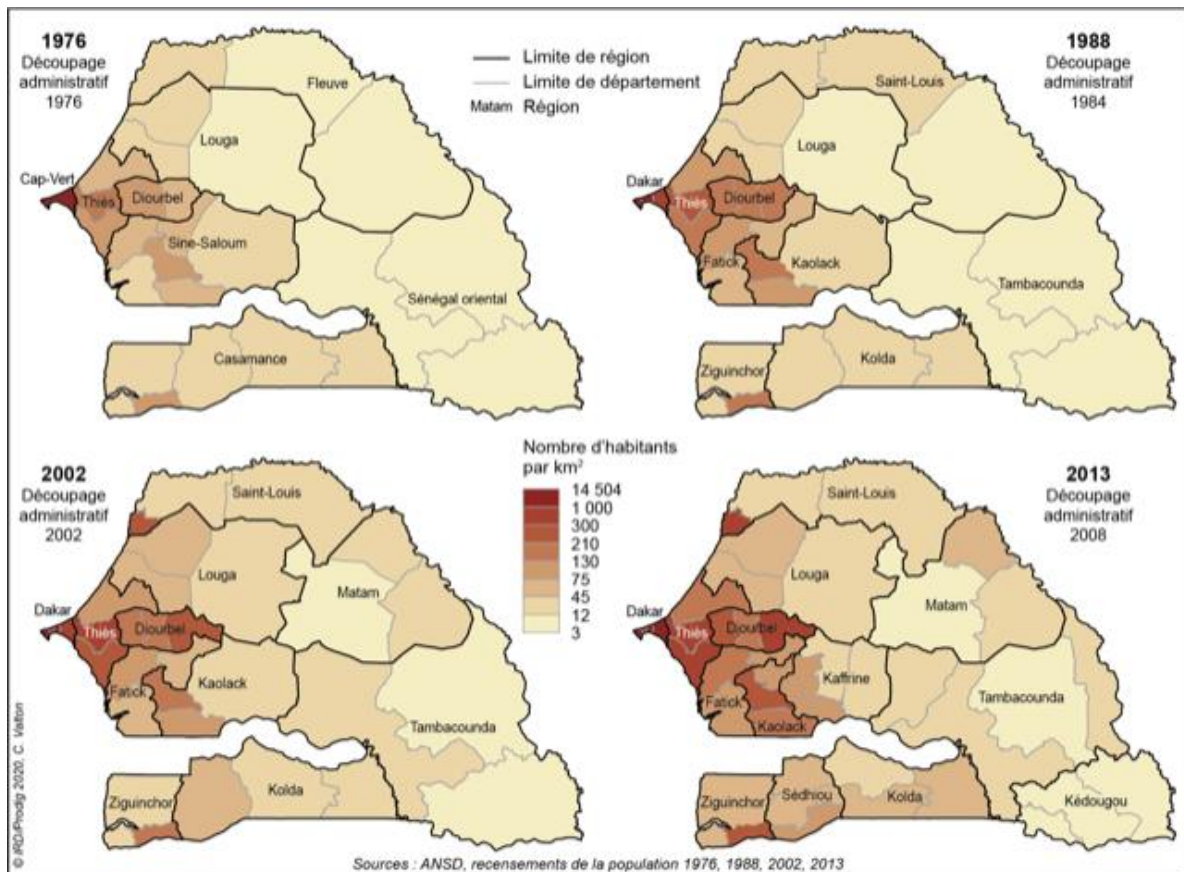
Figure 1. Présentation générale du Sénégal, régions et départements

Nous proposons ici une réflexion par le traitement cartographique et statistique des quatre recensements de population opérés depuis l'indépendance (1976, 1988, 2002, 2013), intégrant l'évolution des limites administratives des régions et départements du Sénégal préalablement constituées en 1976 et modifiées en 1984, 2002 et 2008. Il n'existe que peu ou pas d'archives sur les différents découpages départementaux et régionaux. Les quelques sources existantes apparaissent imprécises et différentes les unes des autres. Le portail des services sociaux du Sénégal (<http://geossb.gouv.sn>) a permis de construire les fonds pour les années 1984, 2002 et 2008. Celui de l'année 1976 a été établi à partir de l'atlas national du Sénégal de 1977 (planche 29 - Organisation administrative). Ces différents découpages impliquent la création de nouvelles limites, ainsi que des regroupements et des changements d'appartenance d'entités. Les données de population contenues dans les annuaires statistiques des quatre recensements se présentent elles aussi sous différentes formes. Elles sont issues principalement de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). Pour 1976, les annuaires proviennent de la base de données IREDA (Inventaire des Recensements et Enquêtes Démographiques en Afrique) et du site internet : <https://ireda.ceped.org>. Enfin, le recours aux différents décrets des Journaux officiels du Sénégal a eu pour objectif de déterminer les années au cours desquelles les localités ont été érigées en communes.

Pour préciser les modalités d'évolution du peuplement du territoire sénégalais depuis quarante ans, dans un premier temps, nous reviendrons sur la densification de l'espace et sur les processus qui la sous-tendent ; puis, dans un second temps, nous envisagerons le déploiement des villes et des communes et les conséquences en termes de structuration de l'espace, en insistant sur le rôle du réseau routier dans la consolidation du peuplement urbain sur l'ensemble du territoire national.

La densification progressive de l'espace

La série de cartes des densités de population enregistrées en 1976, 1988, 2002 et 2013 illustre la transformation depuis plus de quarante ans du territoire sénégalais (fig. 2). En parallèle de la croissance démographique repérable dans la partie ouest du pays, on assiste à la densification de l'espace dans l'est et le sud-est. Ce processus tient en partie aux mouvements d'immigration qui parcourent l'ensemble du Sénégal durant tout le 20^{ème} siècle, en particulier sur les fronts pionniers agricoles, et qui structurent l'occupation de l'espace impulsée tant par les autorités coloniales que sénégalaises (après l'indépendance).



Au service du développement agricole

La présence de foyers de fort peuplement est manifeste dans l'ouest du pays. Elle illustre le processus ancien de croissance démographique dans cette partie du Sénégal, qui se traduit dès 1900 par des densités remarquables³. Leur progression se poursuit sur tout le 20^{ème} siècle et le début du 21^{ème} siècle : au recensement de 2013, sont enregistrées des chiffres dépassant les 400 hab./km² dans les départements de Thiès (432) et Mbacké (420), supérieurs à 300 hab./km² dans ceux de Saint-Louis (344) et Mbour (344), et à 200 hab./km² à Kaolack (258) et Ziguinchor (227).

Les secteurs concernés correspondent de longue date aux espaces les plus dynamiques, sur lesquels, dès le début du 20^{ème} siècle, les autorités coloniales et les maisons de commerce

³ Charles Becker et Mohamed Mbodj relatent des valeurs proches de 75 habitants/km², en 1900, dans certains villages situés entre Thiès et Diourbel (Becker, Mbodj, 1994, p. 25).

françaises ont imprimé leur marque, en imposant le développement quasi-exclusif de la culture de l'arachide et la transformation des modes de vie par la monétarisation des échanges (photo 1). Fondement de l'économie sénégalaise avec 80% des exportations en valeur en 1960 (Freud *et al.*, 1997), l'arachide a supporté l'essentiel des efforts du gouvernement après l'indépendance, au point de faire dire à Régine Nguyen Van Chi-Bonnardel qu'au milieu des années 1970 la graine gouvernait encore l'économie nationale (Van Chi-Bonnardel, 1978, p. 55).



Photo 1. La chambre de commerce de Kaolack, symbole du dynamisme de la ville coloniale
(© IRD / Michel Dukhan, 2003)

La densification de l'ouest du pays est à mettre en parallèle avec la programmation de politiques spécifiques de développement rural et agricole, en particulier dans ce qui est appelé le « bassin arachidier » (fig. 3)⁴. Yves Péhaut (1961) décrit le dispositif mis en place pour moderniser l'agriculture, transformer les techniques de cultures (mécanisation), tester de nouvelles variétés d'arachide ou de mil. En 1955, le Secteur expérimental de modernisation agricole (SEMA) de Boulel, au nord de Kaffrine, est ainsi relancé dans cette perspective (Kaling, 2011). Le gouvernement indépendant poursuit le soutien à la croissance des superficies cultivables et à la transformation des pratiques culturales. De façon volontariste, est mis sur pied un appareil d'encadrement des paysans, avec l'Office National de Coopération et d'Assistance au Développement (ONCAD) ; en 1964, est lancée l'opération « productivité arachide-mil » qui vise à l'augmentation des surfaces et des rendements de l'arachide (Ba *et al.*, 2002). Pour promouvoir l'intervention publique dans les régions de l'intérieur, l'État crée une série de sociétés nationales par secteur géographique et type de

⁴ Expression caractérisant au Sénégal la zone traditionnelle de production de l'arachide, culture dominante en association avec une céréale, qui s'étendait en 1960 de Louga jusqu'à Kaolack.

culture (arachide, riz, coton), dans le bassin arachidier, mais aussi en Casamance, dans la vallée du fleuve Sénégal ou encore au Sénégal oriental.

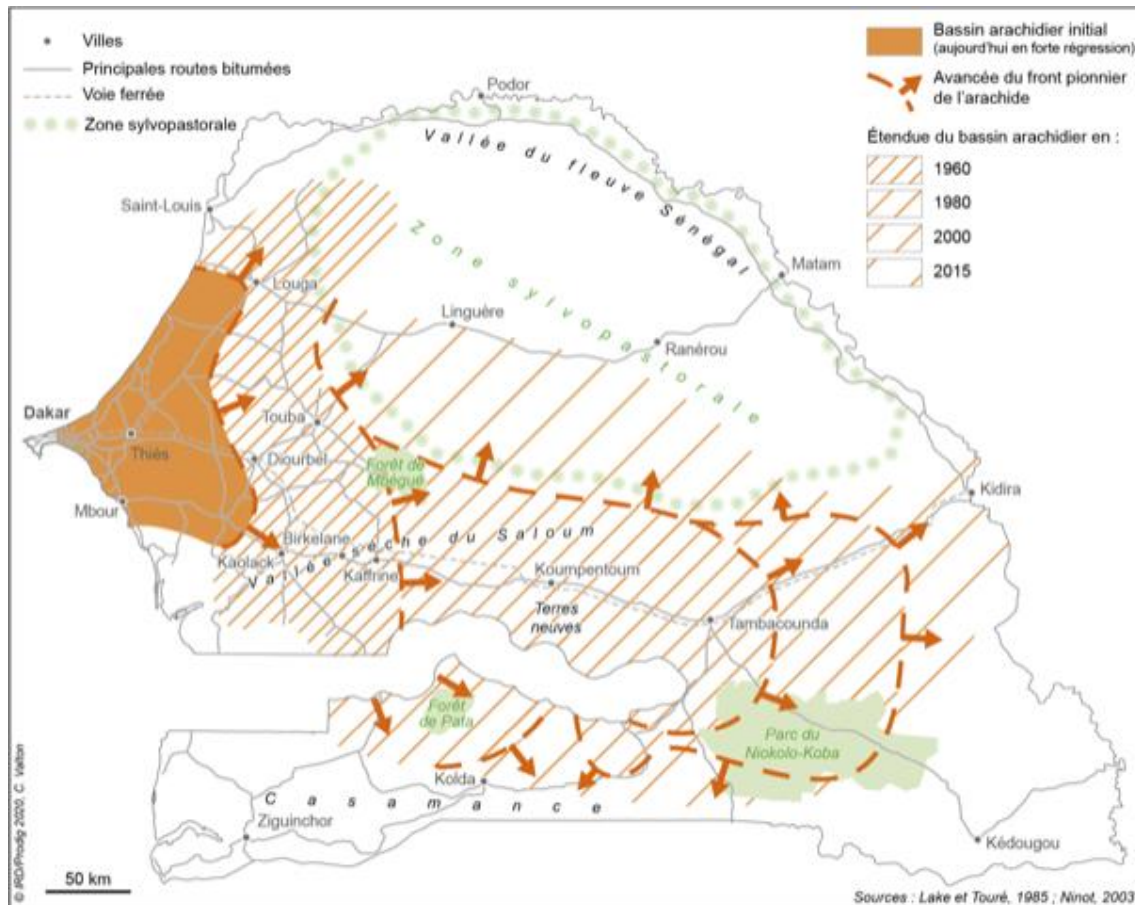


Figure 3 : Évolution spatiale du bassin arachidier de 1960 à nos jours

La progression de la culture de l’arachide s’opère aussi hors de son bassin initial, dans les terres situées au-delà de Diourbel et Kaolack. En 1966, la thèse de Paul Péliissier (1966), « Les paysans du Sénégal », indique la présence des cultures dans des espaces réputés peu habités et dont la population croît rapidement⁵. Le département de Kaffrine voit ainsi sa densité quasi doubler entre 1976 et 2013 (de 45 à 82 hab./km²), celui de Mbacké atteint en 1988 plus de 200 hab./km². Plus à l’est, les espaces ceignant les réserves naturelles (zone sylvo-pastorale du Ferlo, Parc national du Niokolo Koba) sont concernés. Le département de Tambacounda enregistre une hausse de 12 points sur la période (de 10 à 22 hab./km²). En haute-Casamance, le changement est notable, que ce soit dans le département de Kolda ou dans celui de Vélingara. Même la haute vallée du fleuve Sénégal connaît le mouvement de progression (en particulier le département de Matam : 54 hab./km² en 2013). Aujourd’hui, la population sénégalaise se répartit sur l’ensemble de l’espace, même si subsistent quelques vides démographiques.

La caractéristique principale de l’expansion spatiale des densités humaines est le rôle occupé par le développement des voies de communications. Le territoire des agriculteurs de l’arachide a été façonné par les infrastructures de transport. Dès 1920, rapporte P. Péliissier, « [...] le peuplement devient actif le long de la voie ferrée (...) chaque station de la voie ferrée [étant] le point de départ d’un chapelet de villages » (Péliissier, 1966, p. 32). Après 1960, cette

⁵ Le colonisateur a le souci « ... de mettre en valeur les terres vides du Saloum oriental par le biais de la culture arachidière... » (Faye, 2016, p. 69).

interdépendance entre culture de l'arachide et infrastructures ferroviaires et routières prévaut encore dans l'aménagement du territoire sénégalais, au point de donner au bassin arachidier, dans ses extensions orientales, une forme en « doigts de gant » épousant les voies de communications (Lake, Touré, 1985).

Les programmes de développement portés par les autorités coloniales, puis sénégalaises, ont beaucoup fait pour attirer de nouveaux venus sur les fronts pionniers. Dès avant la Seconde Guerre mondiale, l'opération des « terres neuves » de Kaffrine a eu pour but de désengorger les terroirs surchargés de l'ouest du pays (Dubois, 1971). Au tournant des années 1970, et dans une zone plus orientale, sise dans l'actuelle région de Tambacounda, un nouveau programme de soutien au développement de l'arachide a été opéré dans les « terres neuves » de Koumpentoum (Dubois, 1975). Quinze villages de 100 concessions chacun ont été créés entre 1972 et 1980, de profonds forages ont été creusés, un réseau de pistes a été tracé et relié à la route Dakar-Tambacounda (photos 2 et 3). L'impact sur la zone d'accueil a été remarquable, puisque la densité démographique a plus que triplé en 15 ans, passant de 6,6 habitants au km² en 1972 à 22 en 1987 (Garenne, Lombard, 1991). En 1987, l'Office de la recherche scientifique et technique d'Outre-mer (ORSTOM) comptabilisait près de 8000 immigrés sérieux originaires des terroirs de l'ouest (venus dans le cadre du projet ou spontanément).



Photo 2. Le réseau de pistes quadrillant les « terres neuves » de Koumpentoum
(Cliché Jérôme Lombard, 1987)



Photo 3. La route nationale 1 à Koumpentoum, axe d'intégration du Sénégal oriental
(Cliché Jérôme Lombard, 1987)

Le rôle des migrations internes sur le front de l'arachide

Durant le 20^{ème} siècle, la généralisation de la culture de l'arachide du nord au sud du pays, de l'ouest à l'est, a engendré des transferts de populations entre régions. Ch. Becker et M. Mbodj (1994) insistent sur le déclin démographique des régions septentrionales du Sénégal (Saint-Louis et Louga), entre 1926 et 1971, au profit des actuelles régions de Kaolack et Fatick (formant l'ancien Sine-Saloum) et de Tambacounda (ex-Sénégal oriental). Entre 1976 et 2013 (fig. 4 ; encadré 1), l'analyse de la variation de la part de chaque région dans la population totale ne laisse aucun doute sur ce processus de lent remplissage de l'espace, les régions centrales et surtout orientales devenant de plus en plus des foyers de peuplement.

Encadré 1 : Comment est construite la figure 4

Pour représenter le taux de croissance moyen annuel de la population sur différentes périodes, quatre fonds de carte en cartogramme ont été créés. Les régions du Sénégal ont été représentées par une surface proportionnelle à leur population, permettant de montrer l'évolution démographique du pays entre chaque recensement. Des carrés ont été élaborés pour chaque région à partir d'une taille initiale, soit 6 mm² pour 100 000 habitants, puis transformés proportionnellement en polygones selon la forme de chacune d'entre elle et disposés selon leur situation dans l'espace sénégalais. La combinaison du fond de carte (en cartogramme) et de l'indicateur permet de lier les deux variables : la population des régions par des surfaces proportionnelles et le taux de croissance annuel moyen par la couleur.

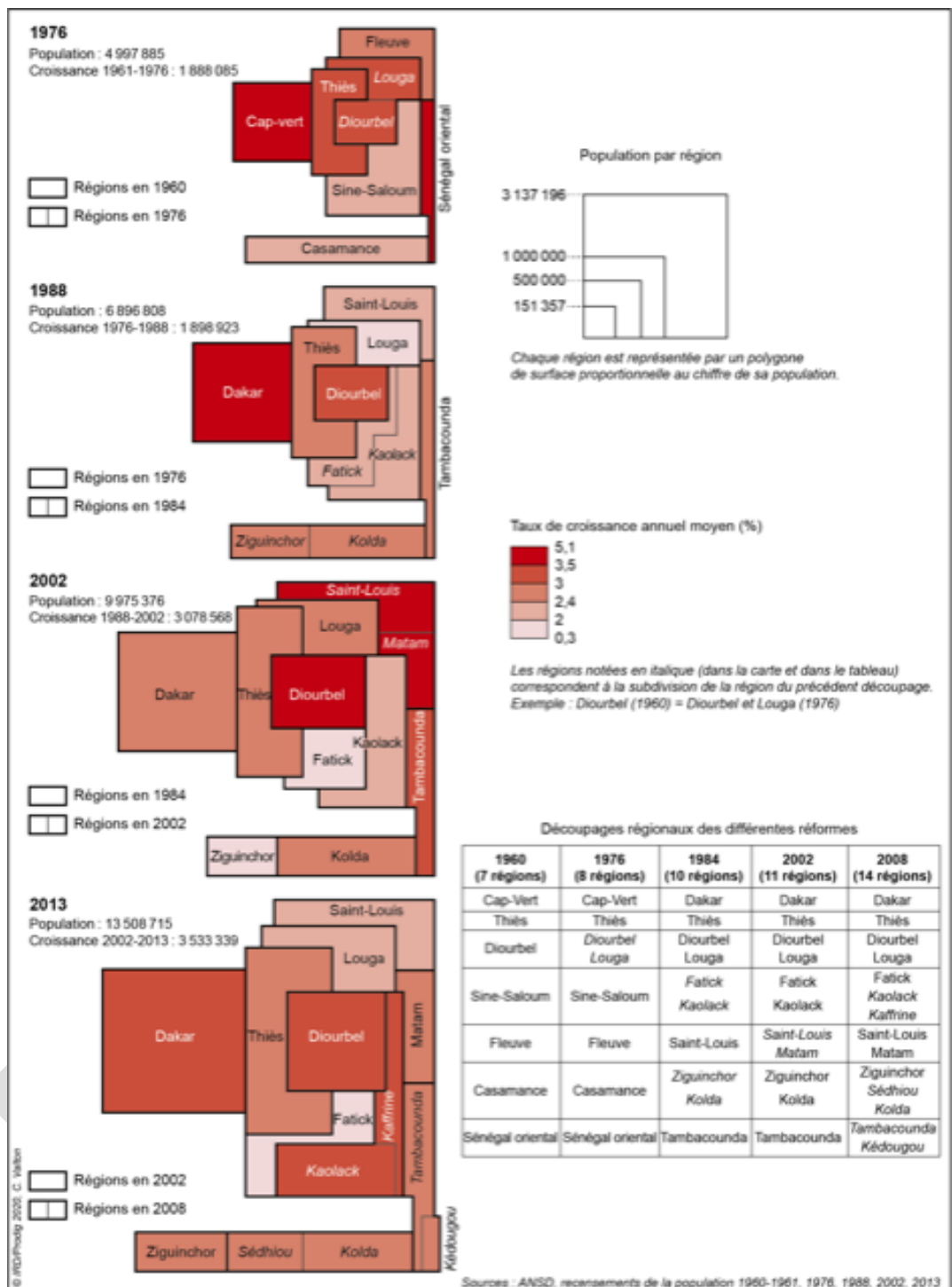


Figure 4 : Évolution spatiale du bassin arachidier de 1960 à nos jours

Les déplacements internes ont concerné avant tout des migrants wolofs appartenant à la confrérie musulmane mouride, des populations sérères et, dans une moindre mesure, des Toucouleurs et des Sarakholés de la vallée du fleuve Sénégal⁶. Dès avant la Première Guerre mondiale, ces paysans du nord du pays « [...] se lancent dans la conquête des Terres neuves du Saloum oriental grâce à la construction du chemin de fer Thiès-Kayes et à l'appui de l'autorité coloniale soucieuse de satisfaire les besoins de plus en plus importants de la

⁶ Depuis les années 1930, des familles toucouleurs migrent vers le Saloum et jusqu'aux confins du Sénégal oriental et de la haute-Casamance (Lericollais, 1975).

métropole en matières grasses, surtout pendant les années de guerre (1914-1918) » (Faye, 2016, p. 101). Mustapha Sar (1973, p. 155) insiste sur cette « [...] première vague de migration, [...], en direction du Baol central [vers Bambey], du nord de Diourbel et vers Guinguinéo et Kaffrine », consécutive à la progression du rail jusqu'à Tambacounda (photo 4).



Photo 4. La gare de Tambacounda construite avec l'arrivée du chemin de fer en 1915 (cliché Géraud Magrin, 2007)

Après le décès en 1927 du fondateur du mouridisme, Cheikh Ahmadou Bamba Mbacké, le mouvement ralentit, mais à partir de 1932, les paysans mourides reprennent leur marche vers l'est (Faye, 2016, p. 151). La veine colonisatrice des Mourides est particulièrement développée dans la seconde partie du 20^{ème} siècle et sera soutenue tant par le pouvoir colonial que par les autorités sénégalaises, soucieux de se ménager l'appui des chefs religieux successifs. Les enfants d'Ahmadou Bamba sont en première ligne : Mouhamadou Moustapha Mbacké, fils aîné et deuxième khalife après son père (jusqu'en 1945), crée Thione-Mouride en 1939 au nord de Kaffrine ; Falilou Mbacké, futur troisième Khalife (1945-1968), s'installe vers Birkelane ; Bassirou Mbacké se rend dans la haute vallée du Saloum. Quant à Abdou Lahad, qui deviendra le quatrième khalife (1968-1989), il occupe les franges nord-ouest de la forêt classée de Mbegué. Après 1945, le mouvement se poursuit selon Guy Rocheteau (1975, p. 20), « [...] bien que l'on assiste à un ralentissement du peuplement et à une stabilisation du front pionnier, comme conséquence d'une part de la raréfaction des terres vacantes et de la volonté de l'administration centrale de faire respecter les périmètres forestiers classés sur les marches du désert, d'autre part de l'exutoire représenté par l'accélération des migrations urbaines [...] ».

Dans les années 1980 et 1990, en raison notamment des sécheresses qui ont affecté toute la bande sahélienne du pays, on voit apparaître une plus grande diversification des destinations migratoires rurales-rurales, les flux se dirigeant entre autres vers la haute-Casamance. Des familles entières, venant de l'ancien bassin arachidier (Sakho *et al.*, 2017), mais aussi des « terres neuves » de Kaffrine ou de Koumpentoum, traversent la Gambie et colonisent des forêts protégées, comme celle de Pata (Sidibé, 2005). Les conflits fonciers avec les éleveurs et avec les services des Eaux et Forêts ont cependant contribué à freiner le mouvement d'expansion vers le sud.

Même si la capitale Dakar continue de polariser l'ensemble du territoire sénégalais, les régions de l'intérieur deviennent un peu plus attractives dans les années 2000 (fig. 5). Les soldes migratoires par région, enregistrés au recensement de 2013 (migration dite « durée de vie »⁷), soulignent la place croissante de Thiès et Diourbel dans la polarisation des flux migratoires, secondairement des régions de l'est, notamment Tambacounda. Sur les dix années précédant le recensement de 2013 (migration interrégionale « à 5 ans » et « à 10 ans »), les régions de Diourbel (avec Touba) et Thiès consolident leur prééminence, tandis que celles de Kolda ou Tambacounda polarisent des flux originaires des différentes régions du Sénégal. Celles-ci gagnent en attractivité (classée moyenne), alors que des régions plus à l'ouest comme Kaffrine, où le front de l'arachide se déployait au milieu du 20^{ème} siècle, le sont moins.

⁷ Migration « durée de vie » : elle survient lorsque le lieu de résidence actuel du migrant est différent du lieu de naissance. Dans le cadre de cet article, le lieu de naissance et le lieu de résidence sont ramenés à la région (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2014a, p. 222). La migration interrégionale « à 5 ans » et « à 10 ans » permet « la comparaison entre la région de résidence, cinq et dix ans avant le recensement, et la région de résidence au moment du recensement » (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2008, p. 46).

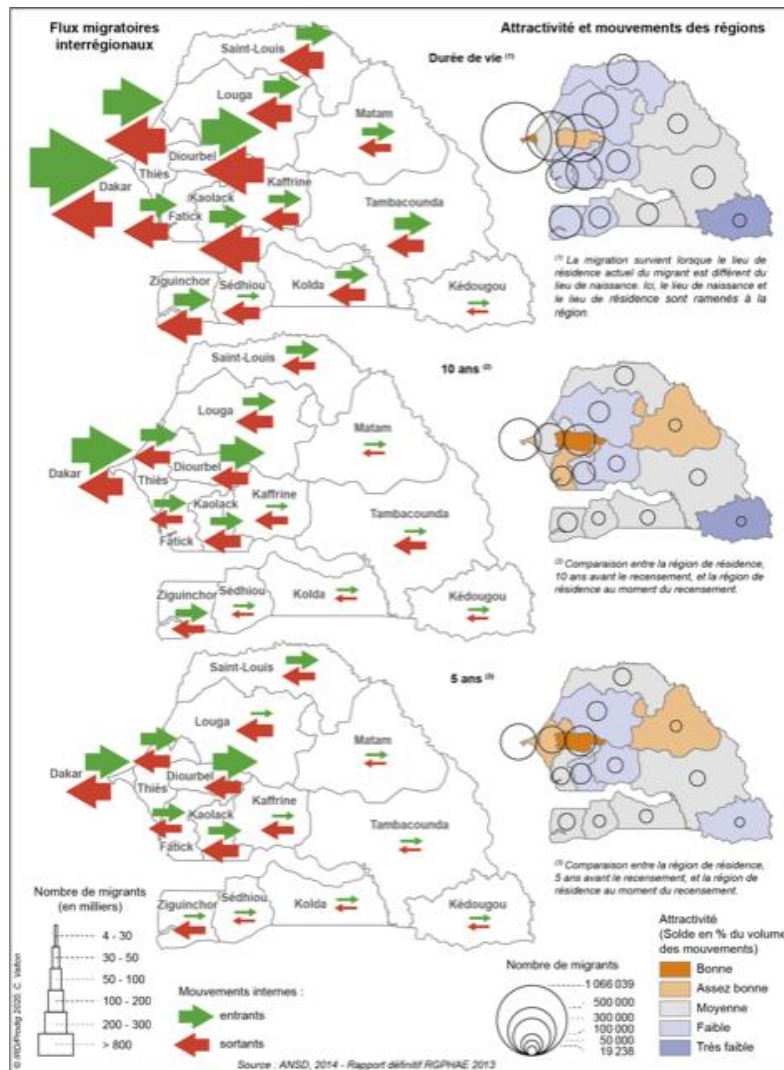


Figure 5. Situation des migrations interrégionales en 2013 à 5 ans, à 10 ans et sur la durée de vie

L'immigration internationale croissante

L'immigration internationale a joué un rôle dans l'extension du bassin arachidier⁸. Deux mouvements particuliers ont alimenté la dynamique. Les navétanes, ces jeunes hommes arrivés en provenance du Soudan, de Haute-Volta et de Guinée française, venaient travailler dans les champs du Sénégal pour gagner un pécule et repartaient après la récolte. Dès 1911, le développement exceptionnel des cultures dans les régions voisines de la voie ferrée a été porté par la présence dans le Sine-Saloum d'un effectif considérable de jeunes hommes immigrés. Ce mouvement a crû jusque dans les années 1930 et la crise économique mondiale, certains s'installant définitivement à proximité de proches venus précédemment pour construire le chemin de fer. À l'apogée du flux, en 1930, sont comptabilisés pas moins de 74 000 navétanes dans le Sine-Saloum (Faye, 2016, p. 168). Par la suite, les vagues migratoires ont été orientées tendanciellement à la baisse en raison de la fin du travail forcé et de l'extension de la citoyenneté à tous les Sénégalais : 46 000 individus encore en 1939, mais seulement 15 800 en 1957. Les sècheresses mais aussi l'évolution des cours de l'arachide après l'indépendance ont infléchi ce mouvement de colonisation ; les changements techniques ont également transformé les pratiques agricoles, « [...] la généralisation de la culture attelée dans

⁸ Même s'il est malaisé de parler d'immigration internationale pour les personnes originaires de l'empire français.

les années 1960 [ayant] pour effet de réduire considérablement le recours à la main-d'œuvre saisonnière des navétanes » (Lericollais, Roquet, 1999, p. 101)⁹.

Un second mouvement résulte de l'arrivée de quelques dizaines de personnes d'origine libano-syrienne dans les escales ferroviaires. Le flux est resté modeste jusqu'à la Seconde Guerre, en raison de la présence de la fièvre jaune et surtout de la montée de la xénophobie de la part de l'administration et des commerçants français qui voyaient dans les Libano-Syriens de redoutables concurrents. Après-guerre, « [...] les problèmes des Libano-Syriens sont certes réels, mais ils n'entament en rien leur essor démographique [...] » : 6 000 en 1936 pour le Sénégal, 10 000 en 1960, selon Valy Faye (2016, p. 214). Leur implantation était forte dans les villes secondaires de Fatick, Kaolack, Kaffrine, Kougheul, ainsi que dans les bourgades accueillant les points de collecte de la graine. Ce mouvement s'estompa jusqu'à disparaître à l'approche de l'indépendance et surtout après, avec le reflux massif de cette population dans les grandes villes et sur Dakar. En sus des personnes d'origine libano-syrienne, la colonisation a engendré l'arrivée de populations françaises dans les multiples escales ferroviaires, où elles ont occupé les postes d'administrateurs, de médecins, d'infirmiers, d'enseignants, de représentants de maisons de commerce. Les travaux de M. Mbodj (1978) soulignent la petitesse des effectifs de chaque implantation, de l'ordre de quelques dizaines tout au plus¹⁰.

À la fin du siècle dernier, une partie des flux s'oriente à nouveau vers la périphérie du territoire national. En dehors de Dakar, Thiès et Ziguinchor qui demeurent attractives, au cours des dix dernières années précédant le recensement de 2013, les cinq régions orientales dont celle de Tambacounda enregistrent le retour d'émigrés sénégalais (fig. 6). Ceux-ci s'installent et investissent dans leur région d'origine, par exemple dans la vallée du fleuve Sénégal (Dia, 2007). Il y a aussi des populations ouest-africaines attirées par les opportunités d'emplois, notamment dans les zones minières de l'est du pays (Diallo, 2017).

⁹ À noter également l'installation dans les escales, dès avant l'indépendance, de populations mauritaniennes (ou Maures), spécialisées dans le commerce de détail.

¹⁰ Selon André Lericollais et Dominique Roquet (1999), au début des années 1990, il y avait environ 8 000 Français et 2 000 personnes d'origine libano-syrienne, principalement implantés à Dakar, auxquels il faut ajouter des Sénégalais africains ou libano-syriens ayant la nationalité française. Les ressortissants anglophones sont aujourd'hui plus nombreux qu'ils ne l'étaient à cette époque (sans doute quelques centaines).

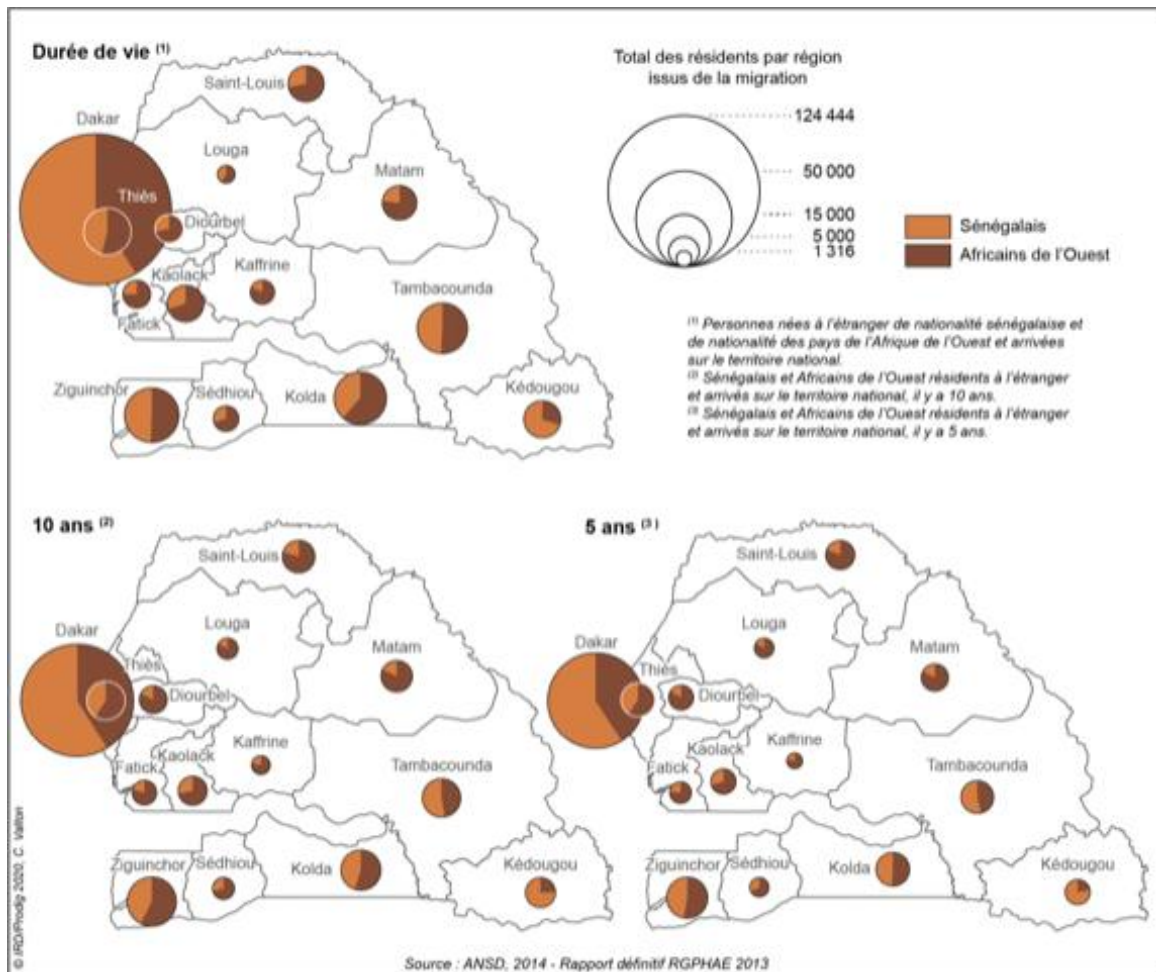


Figure 6. Situation de la migration internationale par région en 2013 (Sénégalais et Ouest-Africains) à 5 ans, à 10 ans et sur la durée de vie

L'urbanisation du Sénégal

La progression du front arachidier s'est doublée du développement croissant des petites villes situées sur le chemin de fer, puis progressivement de celles positionnées sur les routes nationales.

Des escales de l'arachide au développement urbain

Pour la période allant jusqu'à la Première Guerre mondiale, Ch. Becker et M. Mboj (1994) notent la concentration des populations nouvelles à proximité des escales ferroviaires. P. Sakho (1991) et V. Faye (2016) soulignent aussi que, dans ces bourgades et dans les villages environnants, se massaient les personnes en provenance des régions du nord de la colonie. Après 1945, le développement de l'économie urbaine a créé des opportunités d'emplois, contribuant à la dynamisation des escales. Même concentrée à 90 % dans la presqu'île du Cap-Vert (Van Chi-Bonnardel, 1978, p. 91), l'industrie a été déployée dans les villes secondaires. Les supports ont d'abord été les usines de trituration des graines, localisées à Dakar, Diourbel, Kaolack ou Ziguinchor, dont l'exploitation a été soutenue après l'indépendance par la création de la Société nationale de commercialisation des oléagineux du Sénégal (SONACOS). D'autres programmes industriels ont été développés dans les villes de l'intérieur, dans le cadre des différents plans quinquennaux portés par le gouvernement sénégalais : à Thiès (Berliet-Sénégal, Société Textile du Sénégal, Société sénégalaise des phosphates de Taïba), à Kaolack (Société textile de Kaolack, Industrie Sénégalaise de Cycles)

ou encore à Louga (Société de Produits Industriels et Agricoles). L'industrialisation des villes secondaires est alors devenue un des moteurs des transformations régionales, offrant durant la saison de vente des graines d'arachide (ou « traite ») débouchés et emplois¹¹.

À la fin du 20^{ème} siècle, différents éléments ont favorisé la concentration des populations dans les villes, à Dakar mais aussi dans l'intérieur : les sécheresses des années 1970 et 1980 qui ont poussé nombre de familles à fuir les terroirs ; la crise de l'agriculture et des revenus que les producteurs pouvaient en retirer (Association sénégalaise pour la Promotion du Développement par la Base au Sénégal, Initiative Prospective Agricole Rurale, 2007 ; 2009) ; l'attrait pour les villes secondaires engendré par le développement d'infrastructures, de services et d'activités économiques, notamment commerciales, plus rentables que la seule agriculture (Ndao, 2017) ; le soutien de l'État à l'érection de bourgades de plus de 5 000 habitants en communes urbaines de plein exercice, dans le cadre de la décentralisation. Le plus remarquable est la transformation au centre du pays, sur l'ancien front arachidier situé à l'est de Diourbel, de la communauté rurale de Touba Mosquée en une commune à part entière. En 2013, elle est enregistrée en tant que troisième ville du pays avec plus de 750 000 habitants (après Pikine et Dakar). Les photos 5 et 6 soulignent la progression spectaculaire de l'espace bâti, le gros village entouré par la campagne devenant, en quarante ans, une ville quasi-millionnaire (encadré 2).

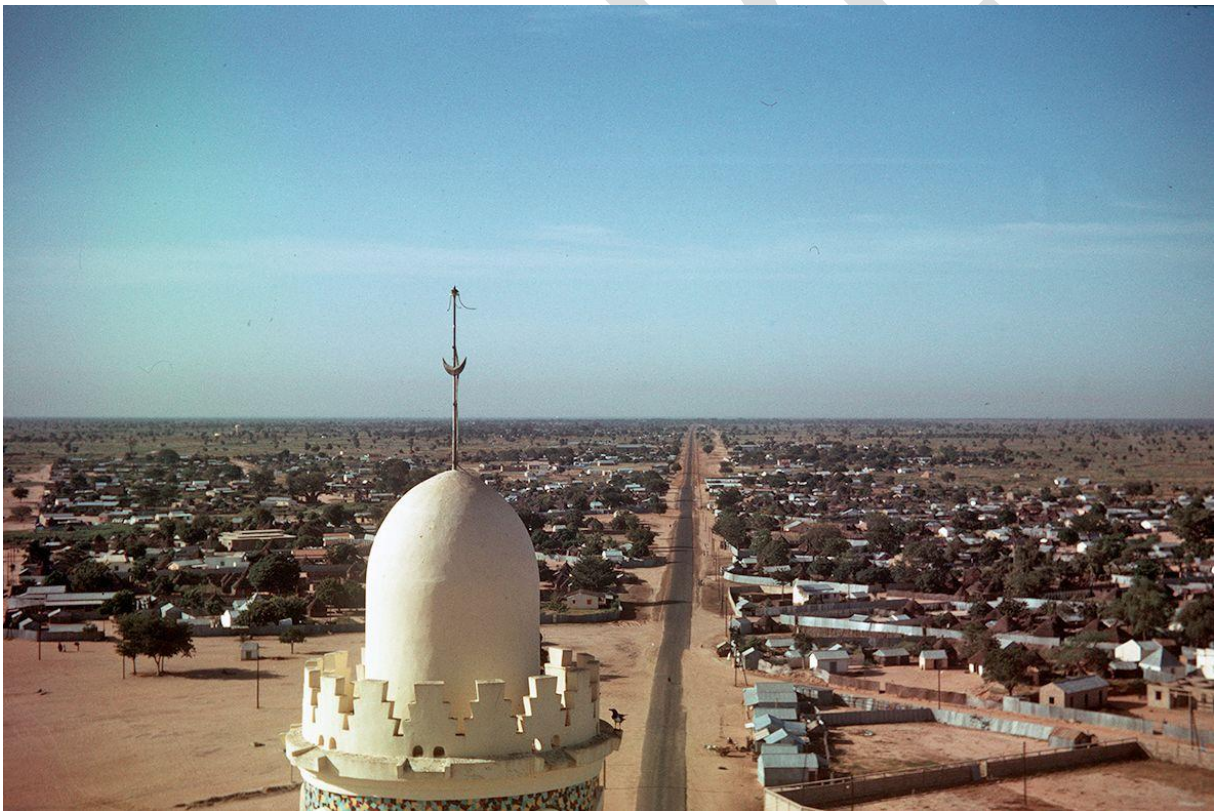


Photo 5. Le village de Touba et la route de Mbacké en 1963 depuis le minaret de la grande mosquée

(© IRD / Laurence Porgès, 1963)

¹¹ La petitesse du marché national sénégalais, des problèmes de gestion, la fraude aux frontières puis, dans les années 1980 et 1990, l'ajustement structurel de l'économie et l'ouverture du marché aux flux massifs d'importation ont eu raison de la plupart de ces industries.



Photo 6. La ville de Touba au tournant des années 2000
(Cliché Jérôme Lombard, 2001)

Encadré 2 : Détour méthodologique sur le calcul du taux d’urbanisation des départements de Mbacké et Bambey (région de Diourbel)

Dans les statistiques officielles, le département de Mbacké a longtemps été considéré comme l’un des plus faiblement urbanisés du pays, encore en 2013 avec un taux extrêmement bas de 5 % (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2014b). Hormis celle du chef-lieu de département, le reste de la population appartenant à des communautés rurales était considéré comme non urbaine. Il en est ainsi des 753 313 habitants de la communauté rurale de Touba Mosquée, soit plus de 80% de la population du département. Cette image entre en contradiction avec les données statistiques qui montrent la densification progressive et l’attractivité du département. Pour une mise en cohérence des données avec la réalité démographique, nous avons réévalué le taux d’urbanisation de la circonscription administrative, en reconstituant la population urbaine de la communauté rurale de Touba Mosquée. L’exercice repose sur une définition géographique de la ville (continuum bâti, activités et services)¹². En partant des

¹² Voir Denis, Moriconi-Ebrard (2009). Au Sénégal, jusqu’à nos jours, les enjeux politiques ont prévalu sur les considérations techniques dans la définition d’une agglomération urbaine. Celle-ci a toujours été adossée au statut de commune, attribué à un territoire en fonction des enjeux locaux. Le seuil minimal de 5000 habitants, requis en 1976, a été porté à 10 000 en 1988, avant de disparaître en 2002 à la suite de l’adoption du statut de commune urbaine en 1996 (loi sur les collectivités locales). Celui de commune, en place actuellement, ne permet

travaux de Cheikh Gueye (2002) et d'Ousmane Thiam (2009), ainsi qu'en s'appuyant sur les répertoires des localités utilisés lors des recensements de la population de 2002 et 2013 et sur le Programme National de Développement Local (PNDL), les données démographiques ont été confrontées aux sources cartographiques pour identifier systématiquement toutes les localités incluses dans le continuum bâti de l'agglomération de Touba. Ainsi a été reconstituée la population urbaine, en excluant celle des villages situés en dehors du continuum bâti à ces deux dates. L'exercice donne les résultats suivants sur les deux derniers recensements :

- En 2002, sur une population de la communauté rurale de 463 204 habitants, l'agglomération de Touba abritait 413 763, soit un taux d'urbanisation de 89,3%.
- En 2013, dans l'agglomération de Touba résident 714 848 individus pour une population de la communauté rurale de 753 315 personnes, soit un taux d'urbanisation de 95%.

En cumulant la population de Touba et celle de la ville de Mbacké, le taux d'urbanisation du département de Mbacké est de 95%, le situant comme étant le plus urbanisé après ceux de Dakar et Pikine. Avec un taux d'urbanisation avoisinant les 10%, le département de Bambey, qui ne dispose pas des retombées de l'aura religieuse dont bénéficie celui de Mbacké, constitue aujourd'hui un des « déserts urbains » du centre-ouest du Sénégal. Toutefois, il s'ouvre à des perspectives positives, synonymes de mutations, avec l'implantation de l'université de Bambey déployée dans plusieurs sites du territoire départemental.

De nombreux travaux soulignent l'ampleur du développement des villes de l'intérieur dont la dynamique structure de longue date le peuplement (Sar, 1973 ; Kane, 1977). Rayonnant sur l'espace environnant, elles bénéficient des allées et venues des habitants se rendant dans les marchés ou mobilisant les services urbains, ainsi que du développement des filières agricoles locales (bananes à Tambacounda : Badji, 2017 ; maraîchage à Ziguinchor : Diedhiou *et al.*, 2018). Le long du littoral entre Dakar et Saint-Louis, dans les dépressions inter-dunaires (ou « niayes »), la croissance du maraîchage est à la base du développement de petites villes attractives pour nombre de ruraux (Fall, Fall, 2001 ; Diop *et al.*, 2019). La dynamique des transports intérieurs et internationaux est également gage de changement. La thèse de Djib Faye sur les transports dans les villes secondaires sénégalaises ne dit pas autre chose que l'émergence de problématiques urbaines bien au-delà la région du Cap-Vert et de l'agglomération dakaroise (Faye, 2013). Le développement du trafic routier à destination du Mali favorise la croissance des bourgades situées sur l'axe Dakar-Tambacounda-Kidira-Kédougou, en particulier celle des capitales régionales (Ninot, 2003).

La figure 7 montre la progression, dans de nombreux départements du Sénégal, du taux d'urbanisation qui est lié à l'existence d'un pôle principal, parfois chef-lieu de département ou de région : par exemple Mbacké, Kaffrine ou encore Bakel dans la vallée du fleuve Sénégal. Dans le sud-est du pays, on constate aussi combien l'urbanisation progresse, les départements de Kolda, Vélingara, Kédougou ou encore Tambacounda changeant de niveau d'urbanisation d'un recensement à l'autre.

plus de définir le caractère urbain d'une agglomération. Pourtant, le ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat (M.U.H) avait estimé en 1988 à 5000 habitants le niveau de population correspondant à un besoin réel de gestion de l'espace (article 188 du Code de l'urbanisme et article 69 de la loi N°88-05 du 20 juin 1988). De même, le département de géographie de l'université de Dakar et l'Institut des Sciences de l'Environnement préconisaient en 1986 de définir comme ville tout établissement humain de plus de 5000 habitants dont moins de 60% de la population active est employée dans le secteur primaire, et s'il possède des équipements et réseaux divers fonctionnels et un dynamisme social permettant la diffusion des systèmes de valeurs d'origine urbaine (Sakho, 2014).

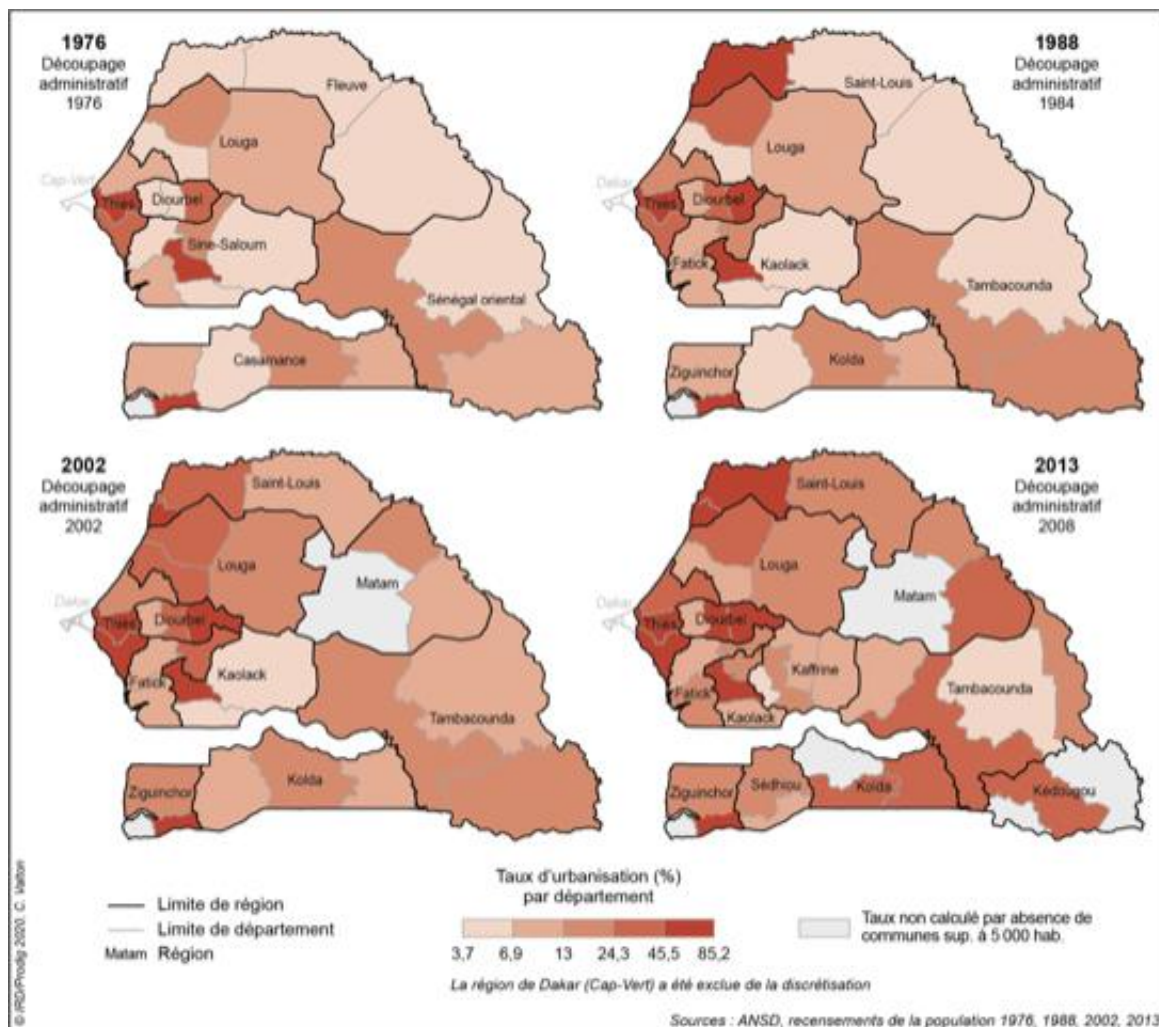


Figure 7. Évolution 1976-2013 du taux d'urbanisation par département

Décentralisation et communalisation à l'œuvre

Le développement urbain au Sénégal a été consolidé par la politique de décentralisation menée par l'État. Celle-ci s'est notamment caractérisée par la généralisation progressive du statut de commune pleine et entière pour de nombreuses bourgades petites et moyennes (fig. 8)¹³. Jusqu'aux années 1990, ce processus de communalisation a surtout touché les villes de l'ouest et du sud-ouest du pays, c'est-à-dire les zones densément peuplées, à l'occasion de la mise en œuvre de la réforme territoriale de 1984, qui a divisé le Sine-Saloum en régions de Kaolack et de Fatick et la Casamance en basse- et haute-Casamance¹⁴.

¹³ L'acte III de la décentralisation de 2013 stipule que les communautés rurales deviennent communes à part entière, au même titre que les anciennes communes dites urbaines.

¹⁴ Les villes de Fatick ou de Kolda, préfectures de département, devenant capitale de région et, avec elles, les niveaux inférieurs changeant de position dans la hiérarchie.

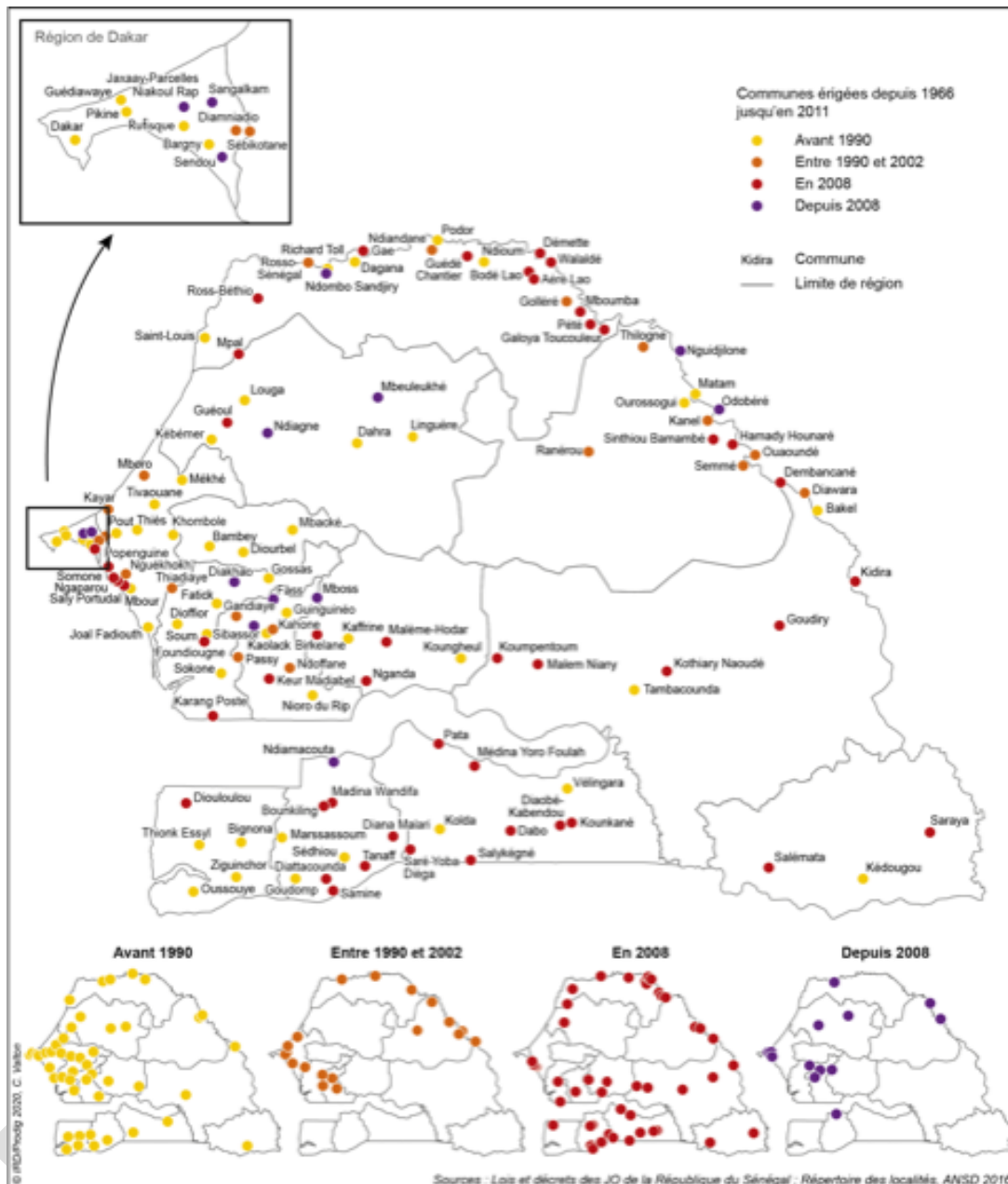


Figure 8. Évolution de la communalisation sur la période 1966-2011

Le découpage fin du territoire sénégalais s'est poursuivi avec la consolidation de la décentralisation à partir des années 1990 (réformes territoriales de 1992 et 1996). Celles-ci ont profité dans un premier temps à la moyenne vallée du fleuve, avec la création de la région de Matam, foyer d'importantes concentrations de populations et enjeu de luttes politiques (à l'occasion des élections législatives et locales de 1998). Puis, dans un second temps - la décennie 2000 - la densification du maillage administratif territorial s'est opérée sur l'ensemble du Sénégal, se traduisant par la subdivision des régions de Kaolack, Tambacounda et Ziguinchor, érigeant de fait en préfectures de département d'anciennes sous-préfectures des nouvelles régions de Kaffrine, Kédougou et Sédhiou, intégrant en définitive au mouvement général l'est et le sud-est du pays (Touré, 2013).

Le maillage de l'espace par les communes urbaines trouve son ancrage principal le long des routes d'envergure nationale (fig. 9) : entre Kaolack, Tambacounda et la frontière malienne, sur le rebord des terres inondables de la vallée du fleuve Sénégal, ainsi qu'entre Ziguinchor et

Tambacounda. La nouvelle commune de Diaobé-Kabendou, sise dans le département de Vélingara, illustre l'interdépendance entre évolution administrative et territoriale et économie mondialisée (Fanchette, 2011). Le marché hebdomadaire de Diaobé, créé dans les années 1990, est devenu le lieu d'échanges massifs entre commerçants de la région et des pays voisins, se traduisant politiquement par la transformation de la communauté rurale (dans laquelle est situé le marché) en commune urbaine (photo 7). Aujourd'hui, le marché s'étend sur plusieurs kilomètres le long de la route nationale et déborde du jour initialement prévu pour sa tenue (le mercredi).

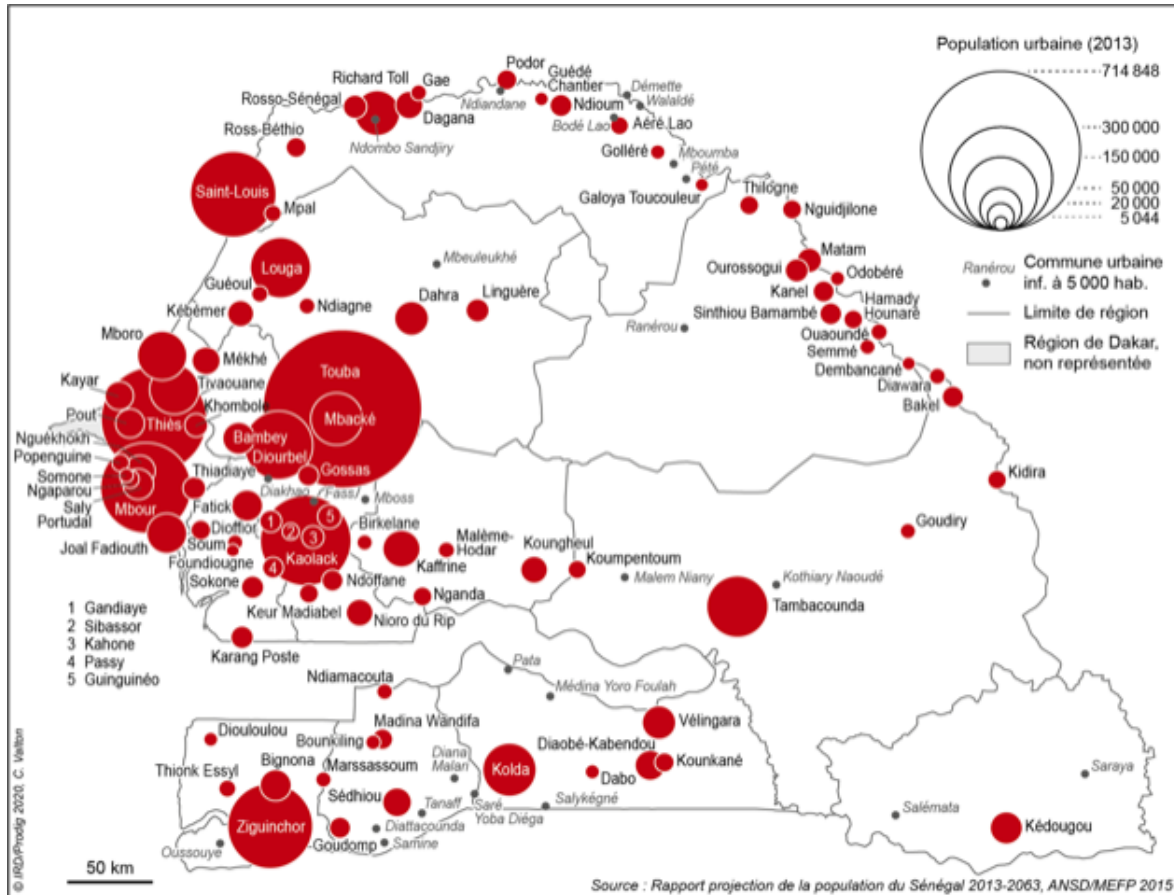


Figure 9. Population des localités urbaines en 2013 (Touba comprise)

Le déséquilibre entre ouest et est du pays reste cependant considérable. Les villes concentrent les grandes masses de population là où les densités humaines sont élevées, dans la partie occidentale du pays, dans une bande de 200 kilomètres de largeur. À l'est, seules les capitales régionales comme Tambacounda ou Kolda émergent.



Photo 7. Le marché de Diaobé et son emprise sur la route nationale
(Cliché : Aliou Ndao, 2013)

L'impact des axes routiers sur la croissance urbaine

La polarisation de la vie sociale et économique a été pensée dans les régions comme devant être pilotée par les centres administratifs. Des marchés y ont été créés, de même que l'équipement en services de santé ou d'éducation ; des connexions téléphoniques et par internet ont été réalisées. L'impact du transport routier apparaît décisif dans le tissu urbain : commerces de restauration, hôtellerie de passage, activités mécaniques se déploient le long des routes dès l'ouverture de l'axe (Ndao, 2017). Dans les bourgades rurales, l'effet du transport est également perceptible, même dans le cas où les pistes ne sont pas bitumées.

La carte de l'évolution des infrastructures routières, selon la date du bitumage de l'axe (fig. 10), souligne la progression vers l'intérieur du pays des opérations de modernisation du réseau, en parallèle du développement urbain. La première période, avant 1970, rassemble les chantiers mis en œuvre par le pouvoir colonial, par exemple les routes Dakar-Mbour-Kaolack ou Ziguinchor-Bignona, ainsi que les travaux importants débutés après l'indépendance : Thiès-Louga-Saint-Louis, vallée du fleuve jusqu'à Matam, Thiès-Diourbel-Touba-Linguère, la Trans-gambienne, les axes Kaolack-Banjul et Ziguinchor-Kolda, autrement dit une politique de rapprochement des capitales régionales de Dakar (hormis Tambacounda). Cette période est celle du basculement modal, débutée après la Seconde Guerre mondiale : du train, privilégié avant l'indépendance, on passe progressivement à la route, plus à même de favoriser dans les villages reculés l'évacuation des graines (photo 8). S'y ajoutent quelques transversales internes dans le centre, pour faciliter les transports vers Touba. Les

investissements se concentrent dans la partie ouest du pays et traduisent avec clarté les choix politiques en cours (Lombard, 2015).

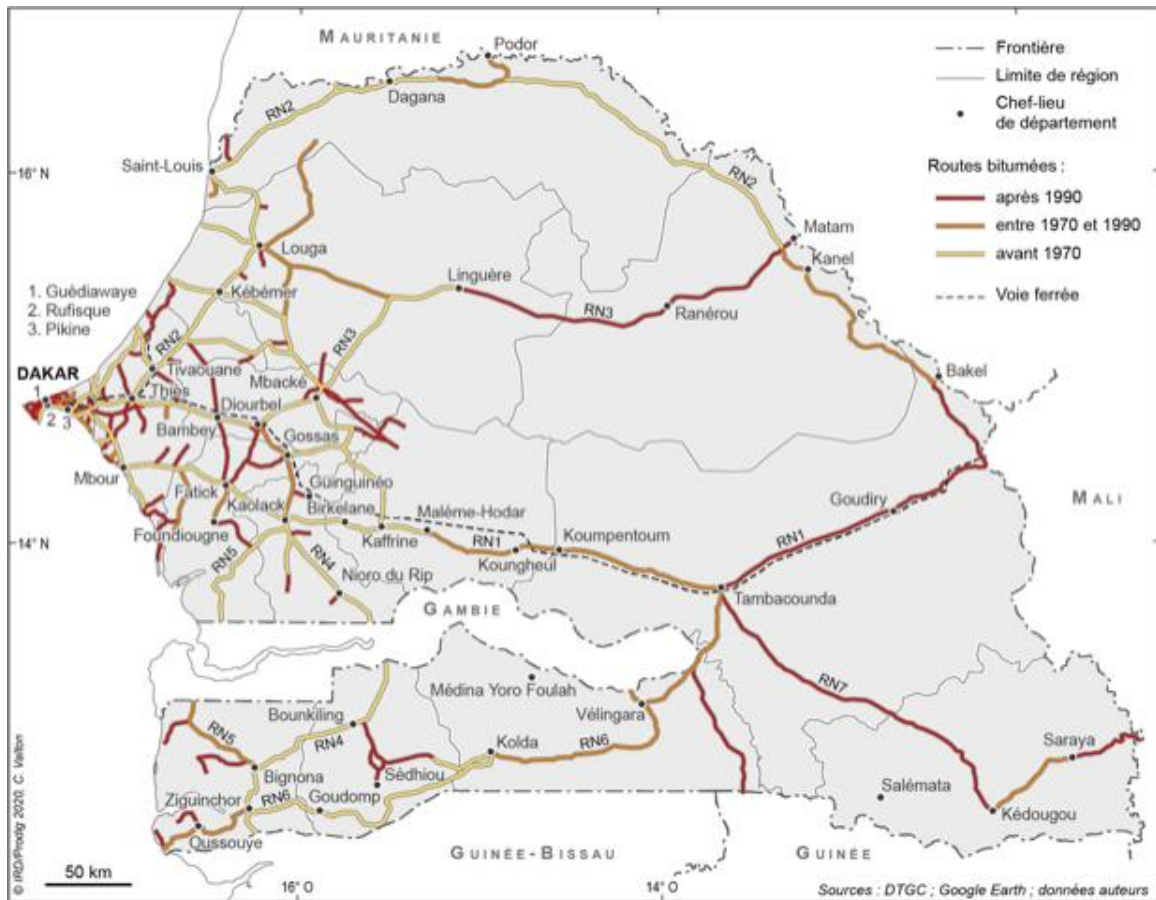


Figure 10 : Évolution du réseau d'infrastructures routières bitumées avant 1970, entre 1970 et 1990 et après 1990



Photo 8. La domination du camion dans les villages reculés
(Cliché Jérôme Lombard, 1984)

Entre 1970 et 1990, la politique est à la consolidation des tendances de la période précédente : densification du réseau dans la partie orientale du bassin arachidier, réalisation des axes manquants (Louga-Linguère, Diourbel-Kaolack, et surtout Kaffrine-Tambacounda), qui sont tracés parallèlement à la voie ferrée, signant la fin des transports intérieurs de marchandises par train (Lesourd, Ninot, 2006). La couverture complète du territoire national par le réseau routier est en voie de réalisation, avec la prolongation des axes de la vallée du fleuve et en direction de Tambacounda à partir de Ziguinchor ; plus aucune capitale régionale n'est isolée, le contournement de la Gambie par l'est est même rendu possible.

Dans la période récente (depuis 1990), l'achèvement du processus de maîtrise du territoire national à l'aide du réseau routier est réalisé : les axes Linguère-Matam, vers la haute vallée du fleuve Sénégal, Tambacounda-Kidira (vers le Mali) et Tambacounda-Kédougou sont construits et traduisent l'achèvement d'un vaste chantier lancé dans les années 1960, à savoir la jonction par la route goudronnée des espaces frontaliers du Sénégal. Ces travaux annoncent aussi l'entrée du Sénégal dans le réseau routier ouest-africain (Dakar-Bamako par Kayes, Dakar-Bamako par le lac de Manantali, Tambacounda-Koundara en Guinée). Des transversales internes au bassin arachidier occidental, attendues depuis des décennies¹⁵, complètent le dispositif : Mekhe-Fatick par exemple, Fatick-Diourbel ou encore Thiès-Sindia. Est aussi conforté le réseau permettant l'accès à la cité de Touba et, dans une moindre mesure, aux autres cités religieuses de Tivaouane et Médina Gounass.

L'effet de la densification du réseau routier sur l'évolution de la hiérarchie des villes au sein de l'armature urbaine reste cependant à mesurer. Dans un pays qui privilégie les grands projets agro-industriels pilotés de la capitale (Sy, 2014), et délaisse les petites exploitations familiales, l'entraînement de l'économie locale et des filières de commercialisation des

¹⁵ Voir dans la presse sénégalaise : « Pour le bitumage de 145 km de route : marche des populations de Bambey, Khombole, Mékhé et Fatick le 30 décembre », *Sud Quotidien*, 19 décembre 2000.

produits agricoles par le développement administratif est à questionner. Le bitumage des pistes, certes utile, butte sur l'absence de politiques de soutien aux régions de l'intérieur et à leur économie¹⁶.

Conclusion

Au moment même où la presque île de Dakar apparaît comme la partie la plus dynamique du territoire sénégalais, illustrant avec vigueur le processus de littoralisation de la population et des activités, le pays est de plus en plus intégré en un seul ensemble. Différents processus sous-tendent cette évolution sur le temps long : la densification humaine du territoire national, y compris dans les espaces les moins peuplés, à partir de mouvements d'immigration, mais aussi de retours d'émigrés vers les petites villes et gros villages ; la croissance des villes secondaires et notamment des capitales régionales, au premier rang desquelles se situe désormais la cité de Touba ; la transformation de petites bourgades en communes de plein droit, faisant de certaines d'entre elles des sous-préfectures de mieux en mieux équipées ; enfin, le raccourcissement des distances-temps, avec le bitumage depuis plus de cinquante ans d'un nombre impressionnant d'axes latéritiques, érigeant le Sénégal comme un des pays les mieux dotés en infrastructures routières d'Afrique de l'Ouest¹⁷.

Cette dynamique démographique et urbaine globale s'exprime particulièrement dans l'est du pays. En premier lieu, l'ancien Sénégal oriental, en tant qu'interface spatiale avec les pays voisins, devient central dans les échanges internationaux avec le Mali et la Guinée. L'importance du trafic routier sur les deux grands axes Tambacounda-Kidira et Tambacounda-Kédougou-Kéniéba (Mali) rappelle au quotidien sa position charnière au sein de l'espace ouest-africain. En second lieu, le développement de l'extraction aurifère, dans la région de Kédougou, place le Sénégal oriental à l'agenda gouvernemental et international, suscitant convoitises et mouvements de populations (notamment d'orpailleurs).

La question qui se pose aujourd'hui est la suivante : comment faire en sorte que les changements à l'œuvre sur le « front urbain oriental » traduisent avec force l'intégration des périphéries dans le Sénégal contemporain ? Le développement économique, social et territorial de l'ensemble du pays demeure en suspens¹⁸. En dépit de la croissance des densités humaines dans les périphéries, certains déséquilibres avec les centres demeurent. L'attractivité renforcée des deux régions de Tambacounda et de Kédougou par exemple, par le développement des infrastructures, par les programmes agricoles et les projets communautaires, par le soutien des émigrés, par la croissance des petites villes et des capitales régionales, doit permettre de dépasser l'image qui est accolée aux périphéries sénégalaises, à savoir des terres de conquête des réserves foncières et des filons miniers.

¹⁶ Dans son travail sur les escales de l'arachide, P. Sakho (1991) soulevait cette impasse, l'abandon du transport ferroviaire n'étant en rien compensé par des programmes de développement de l'activité économique, notamment dans les bourgades concernées par la disparition des gares et de l'activité de fret (comme de voyageurs).

¹⁷ La densité routière du Sénégal, de l'ordre de 7,4 km / 100 km², est supérieure à la moyenne africaine (4,2 km / 100 km² (Mbow, 2017, p. 561).

¹⁸ Pour être complet, il faudrait mesurer ce qu'apportent les programmes de développement de pistes rurales et d'équipement en infrastructures de base (forages, dispensaires, écoles), opérés dans le cadre du Programme national d'infrastructures rurales (PNIR), puis du Programme National de Développement Local (PNDL), ainsi que les projets agricoles portés par les sociétés nationales de développement. Voir l'état des infrastructures rurales établi en 2017 dans une note du gouvernement du Sénégal : <http://www.p2rs.sn/content/le-sous-secteur-des-infrastructures-rurales#>.

Références

- AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DÉMOGRAPHIE (2008). *Sénégal. Résultats définitifs du troisième recensement général de la population et de l'habitat (2002). Rapport national de présentation*. Dakar : ANSD, 163 p.
- AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE (2014a). *Rapport définitif RGPFAE 2013. Migration et urbanisation*. Dakar : ANSD, 418 p.
- AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE (2014b). *Situation économique et sociale de la région de Diourbel 2014*. Dakar : ANSD, 209 p.
- ASSOCIATION SENEGALAISE POUR LA PROMOTION DU DEVELOPPEMENT PAR LA BASE AU SENEGAL-ASPRODEB, INITIATIVE PROSPECTIVE AGRICOLE RURALE-IPAR (2007). *Dimensions structurelles de la libéralisation pour l'agriculture et le développement rural. Programme RuralStruc - Phase I*. Dakar, 255 p.
- ASSOCIATION SENEGALAISE POUR LA PROMOTION DU DEVELOPPEMENT PAR LA BASE AU SENEGAL-ASPRODEB, INITIATIVE PROSPECTIVE AGRICOLE RURALE-IPAR (2009). *Changements structurels des économies rurales dans la mondialisation. Programme RuralStruc - Phase II*. Dakar, 196 p.
- BA C. O., NDIAYE O., SONKO M. L. (2002). « Le mouvement paysan (1960-2000) ». In Diop M. C. (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris : Karthala, p. 257-283.
- BADJI S. (2017). *Le sud du Sénégal à l'heure de la culture irriguée de la banane : innovations agricoles et dynamiques territoriales*. Saint-Louis-Paris : Université Gaston Berger-Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, thèse de doctorat, 316 p.
- BECKER CH., DIOUF M., MBODJ M. (1987). « L'évolution démographique régionale du Sénégal et du bassin arachidier (Sine-Saloum) au vingtième siècle, 1904-1976 ». In Cordell D. D., Gregory J. W. (ed.), *African Population and Capitalism. Historical Perspectives*. Madison: The University of Wisconsin Press, p. 76-94.
- BECKER CH., MBODJ M. (1994). « Dynamiques régionales au XXème siècle ». In Charbit Y., Ndiaye S. (éd.), *La population du Sénégal*. Dakar-Paris : DPS-Centre d'études et de recherches sur les populations africaines et asiatiques, p. 467-486.
- CLUB DU SAHEL (1998). *Pour préparer l'avenir de l'Afrique de l'Ouest : une vision à l'horizon 2020. Étude des perspectives à long terme en Afrique de l'Ouest*. Paris : OCDE, 158 p.
- DENIS E., MORICONI-EBRARD F. (2009). « La croissance urbaine en Afrique de l'Ouest : de l'explosion à la prolifération ». *La Chronique du CEPED*, p.1-5 [<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00371263>].
- DIA H. (2007). « Les investissements des migrants dans la vallée du fleuve Sénégal : confiance et conflits d'intérêts ». *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 23, 3, p. 29-49.
- DIALLO M. L. (2017). *Le Sénégal des mines. Les territoires de l'or et du phosphate*. Paris : L'Harmattan, 352 p.
- DIEDHIOU S. O., SY O., MARGETIC Ch. (2018). « Agriculture urbaine à Ziguinchor (Sénégal) : des pratiques d'autoconsommation favorables à l'essor de filières d'approvisionnement urbaines durables ». *Espace-Populations-Sociétés*, 3
[URL : <http://journals.openedition.org/eps/8250>].
- DIOP KH., FAYE C. T. A., SOW S. A. (2019). « La Grande Niaye de Pikine, un espace humide à haute valeur agronomique au cœur de l'agglomération urbaine de Dakar : analyse des enjeux socioéconomiques ». *Belgeo*,1 [URL: <http://journals.openedition.org/belgeo/31319>].

- DUBOIS J.-P. (1971). *L'émigration sévère vers les zones arachidières orientales. Contribution à l'étude de la colonisation agricole des Terres neuves au Sénégal*. Dakar : ORSTOM, 204 p.
- DUBOIS J.-P. (1975). « Les Sereer et la question des Terres Neuves au Sénégal ». *Cahiers ORSTOM, série Sciences humaines*, XII, 1, p. 81-120.
- FALL S.T., FALL A.S. (2001). *Cités horticoles en sursis ? L'agriculture urbaine dans les Grandes Niayes au Sénégal*. Ottawa : CRDI, 126 p. et annexes.
- FANCHETTE S. (2011). *Au pays des Peuls de Haute-Casamance : l'intégration territoriale en question*. Paris : Karthala, 393 p.
- FAYE D. (2013). *Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis*. Bordeaux : Université Michel de Montaigne, thèse de doctorat, 269 p.
- FAYE V. (2016). *Économie arachidière et dynamiques du peuplement au Sénégal. Kaffrine et le Saloum oriental de 1891 à 1960*. Paris : Karthala, 324 p.
- FREUD C., HANAK-FREUD E., RICHARD J., THÉVENIN P. (1997). *L'arachide au Sénégal, un moteur en panne*, Paris-Montpellier : Karthala-CIRAD, 166 p.
- GARENNE M., LOMBARD J. (1991). « La migration dirigée des Sereer vers les Terres neuves (Sénégal) ». In Quesnel A., Vimard P. (éd.), *Migration, changements sociaux et développement*. Paris : ORSTOM, p. 317-332.
- GUEYE Ch. (2002). *Touba. La capitale des Mourides*. Dakar-Paris : ENDA-Karthala-IRD, 536 p.
- KALING Ch. (2011). *La modernisation de la culture arachidière au Sénégal de 1930 à 1973 : enjeux économiques, sociaux et politiques*. Dakar : Université Cheikh Anta Diop, thèse de doctorat, 277 p.
- KANE A. F. (1977). *Matam et sa région*. Dakar : Université Cheikh Anta Diop, thèse de doctorat, 363 p.
- LAKE L.-A., TOURE S. N. (1985). *L'expansion du bassin arachidier, Sénégal 1954-1979 : approche cartographique et interprétation dynamique*. Paris : INSEE, note Amira, 48, 102 p.
- LERICOLLAIS A. (1975). « Peuplement et migration dans la vallée du Sénégal ». *Cahiers ORSTOM, série Sciences humaines*, XII, 2, p. 123-135.
- LERICOLLAIS A., ROQUET D. (1999). « Croissance de la population et dynamique du peuplement au Sénégal depuis l'indépendance ». *Espace-Populations-Sociétés*, 1, p. 93-106.
- LESOURD M., NINOT O. (2006). « Un divorce au Sénégal. Le chemin de fer Dakar-Niger et la route nationale ». In Chaléard J.-L., Chanson-Jabeur Ch. (éd.), Béranger Ch., *Le chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala-PRODIG-SEDET, p. 105-125.
- MAINET G. (1997). « Création et volontés urbaines à la base. Le cas du Sénégal ». In Bertrand M., Dubresson A. (éd.), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*. Paris : Karthala, p. 111-123.
- MBODJ M. (1978). *Un exemple d'économie coloniale, le Sine-Saloum (Sénégal) de 1887 à 1940 : culture arachidière et mutations sociales*. Paris : Université de Paris II, thèse de doctorat, 691 p.
- MBOW L.S. (2017). *Quand le Sénégal fabrique sa géographie*. Dakar : Presses universitaires de Dakar, 806 p.
- MORICONI-EBRARD F., HARRE D., HEINRIGS Ph. (2016). « L'urbanisation des pays de l'Afrique de l'Ouest 1950-2010 : Africapolis I ». *Cahiers de l'Afrique de l'Ouest* [Éditions OCDE].
- NDAO A. (2017). *Vie de relations, mutations territoriales et disparités socio-économiques et spatiales au Sénégal : l'exemple du bassin arachidier*. Saint-Louis : Université Gaston Berger, thèse de doctorat, 382 p.

- NINOT O. (2003). *Réseaux de transport et de circulation des biens et pôles d'échanges dans les pays en développement. Le cas de la Région de Tambacounda (Sénégal)*. Rouen : Université de Rouen, thèse de doctorat, 465 p.
- PEHAUT Y. (1961). « L'arachide au Sénégal ». *Cahiers d'Outre-Mer*, 53, janvier-mars, p. 5-25.
- PELISSIER P. (1966). *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Saint-Yrieix : Imprimerie Fabrègue, 969 p.
- ROCHETEAU G. (1975). « Pionniers mourides au Sénégal : colonisation des Terres Neuves et transformation d'une économie paysanne ». *Cahiers ORSTOM, série Sciences humaines*, XII, 1, p. 19-53.
- SAKHO P. (1991). *Évolution des escales ferroviaires du bassin arachidier oriental jusqu'à la fin des années 1980 (Sénégal)*. Dakar : Université Cheikh Anta Diop, thèse de doctorat, 169 p.
- SAKHO P. (2014). *La production de la ville au Sénégal : entre migrations internes, mobilités urbaines et migrations internationales*. Dakar : Université Cheikh Anta Diop, thèse de doctorat d'État, 2 tomes, 127 p. et 14 p.
- SAKHO P., DIAGNE A., SAMBOU P. C. (2017). « Le bassin arachidier, du réceptacle de flux internes au foyer d'émigration interne et internationale ». In Tedesco J.C., Kleidermacher G. (éd.), *A imigração senegalesa no Brasil e na Argentina: múltiplos olhares*. Porto Alegre : EST Edições, p. 21-40.
- SAR M. (1973). *Louga et sa région (Sénégal) : essai d'intégration des rapports ville-campagne dans la problématique du développement*. Dakar : IFAN, 308 p.
- SIDIBE M. (2005). *Migrants de l'arachide : la conquête de la forêt classée de Pata, Casamance, Sénégal*. Paris : IRD, 301 p.
- SY K. (2014). *Industrie et développement territorial : l'insertion des sociétés agro-industrielles dans le Delta et la Basse Vallée du fleuve Sénégal (rive gauche)*. Nanterre : Université Paris Nanterre, thèse de doctorat, 308 p.
- THIAM O. (2009). *L'axe Dakar-Touba (Sénégal) : analyse spatiale d'un corridor urbain émergent*. Avignon : Université d'Avignon et des pays du Vaucluse, thèse de doctorat, 308 p.
- TOURE I. (2013). « Démocratie participative, décentralisation, finances publiques et aide au développement ». In Diop M. C. (éd.), *Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*. Dakar-Paris : CRES-Karthala, p. 789-833.
- VAN CHI-BONNARDEL R.-N. (1978). *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens*. Dakar : IFAN, 927 p. + planches.

Atlas

- ATLAS NATIONAL DU SÉNÉGAL* (1977). Dakar : IFAN, 148 p., 65 planches.
- LA CONSTRUCTION DE L'ESPACE SÉNÉGALAIS DEPUIS L'INDÉPENDANCE, 1960-2000* (2000). Bondy : <http://www.cartographie.ird.fr/SenegalFIG>.
- ATLAS DU SÉNÉGAL* (2000). Paris : Éditions Jeune Afrique, 84 p.
- ATLAS DU SÉNÉGAL* (2007). Paris : Éditions Jeune Afrique, 136 p.