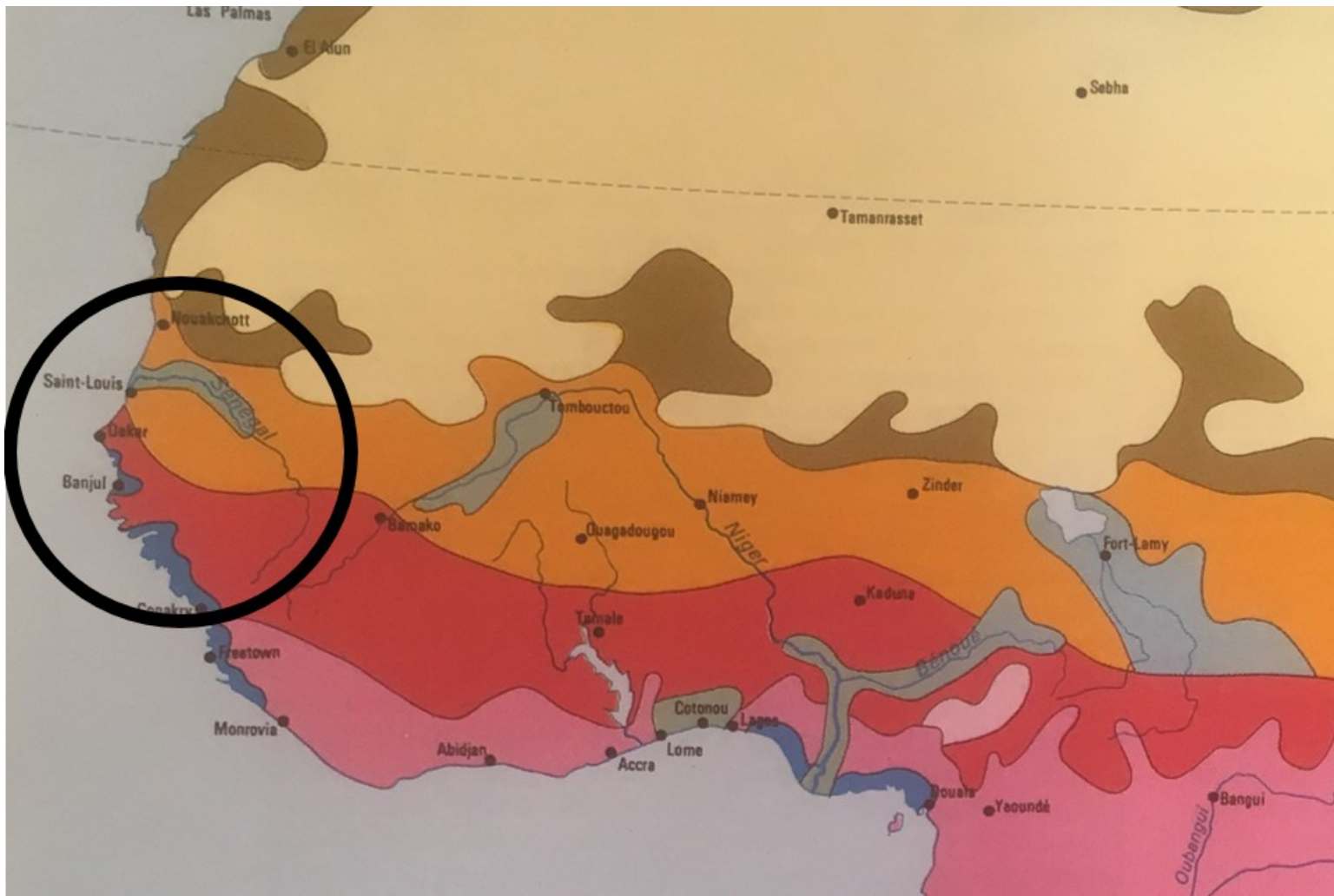


Couverture : « Bakel. Baigneurs noirs, le frère et la sœur. » Cliché réalisé par MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460.

Au premier plan, on distingue l'épaule d'un Français en tenue coloniale. Au second plan, deux Africains jouent dans les eaux du Sénégal sous l'égide du drapeau tricolore. Cette photographie est à l'image de notre sujet, à savoir l'étude d'un regard français sur un fleuve d'Afrique de l'Ouest en période de colonisation.

Repérage du fleuve Sénégal à petite échelle :



Tiré de l'ouvrage de BONNARDEL Régine, *Grand atlas du continent africain*, Paris, édition Jeune Afrique, 1973. On repère une zone grisée qui correspond à la vallée du Sénégal.

Repérage du fleuve à grande échelle :



Tiré de l'ouvrage de DUMONT-LE CORNEC Elisabeth, *Les fleuves mythiques*, Paris, Belin, 2014, p. 110.

**Les « nouveaux maîtres » du fleuve Sénégal.
Une vallée ouest-africaine sous la colonisation française
(années 1870 – années 1910)**

Mémoire de recherche en master II d'histoire, civilisations, patrimoine, parcours histoire
et civilisations contemporaines

Présenté par FIARD Antoine

Sous la direction de PEREZ TISSERANT Emmanuelle

Membre du jury : CANTIER Jacques

Université Toulouse II – Jean Jaurès

Soutenu le 1^{er} juillet 2020

Remerciements

Mes remerciements vont en premier lieu à ma directrice de recherche de Master II Emmanuelle Perez-Tisserant. Je suis fier d'avoir travaillé sous sa direction, soutenu par sa curiosité et son enthousiasme. J'ai tenté de produire un mémoire de recherche au niveau de ses attentes.

En second lieu, je remercie Jacques Cantier qui a bien voulu évaluer ce travail en tant que membre du jury.

Je souhaite également remercier Sophie Dulucq, qui a été ma directrice de recherche de Master I. Je termine ce mémoire de Master II avec une grande joie et lui dit ma gratitude de m'avoir accompagné lors de ma première année de recherche.

Je remercie l'ensemble des personnels de l'Université Jean Jaurès, qui rendent possible cette aventure intellectuelle.

Je remercie Henri Lacoste, mon ancien professeur de français du lycée publique Guez de Balzac à Angoulême. Je reconnais son influence dans ma recherche d'une écriture soignée et de qualité.

Je salue mon camarade et aîné Edwin Carro Alcala, pour ses conseils et son amitié depuis un autre continent.

Ce travail est dédié à Michelle Billon.

« L’histoire comprise, non comme le blocage du présent dans la survivance du passé, mais comme son ouverture, infinie, à l’avenir¹. »

Charles David

¹ DAVID Charles, Présentation de l’édition de 2002 des *Travailleurs de la mer* de V. Hugo, Paris, Librairie Générale Française, p. 33.

Résumé du mémoire :

Le Sénégal est un fleuve moyen d'Afrique de l'Ouest qui se jette par Saint-Louis dans l'Océan Atlantique. Au XIX^e siècle, les Français de l'Afrique Occidentale Française (AOF) ont été très actifs dans la vallée sénégalaise. Le fleuve a constitué pour eux une porte d'entrée sur les pays de l'Afrique intérieure. C'est par ce vecteur que les Français vont porter la guerre contre les royaumes qui leur sont rebelles, et c'est aussi par lui que transite un commerce licite qui succède à la traite négrière. Au-delà d'un discours magnifié sur la réussite de l'œuvre coloniale vantant la suprématie blanche hors de l'Europe, l'histoire de la vallée du fleuve Sénégal est en réalité un constat d'échecs répétés pour les colonisateurs. Elle dévoile la valeur stratégique et symbolique de la maîtrise du fleuve qui doit servir à « désensauvager » les territoires d'Afrique de l'Ouest et y instaurer une domination sans partage.

Summary :

The Sénégal is a medium river located in West Africa. Through Saint-Louis its water runs down into the Atlantic. In the XIXth century the french settlers from Afrique Occidentale Française (AOF) showed a vivid activity in the Sénégal valley, using the river as a gate to the inner african territories. Through the river the french brought war and trade, fighting against african kingdoms and selling their goods, which are no longer human lives as with the slave trade, but raw materials. The history of the River Sénégal shows a repetition of failures that contradicts an ambient speech of self-righteousness and primacy of the white race outside of Europe. This survey reveals both strategical and symbolical uses of the river in order to "unwild" its territories and eventually build up a complete domination over West Africa.

Sommaire

INTRODUCTION.....	10
PROPOSITION DE PLAN.....	56
DEVELOPPEMENT.....	59
CONCLUSION.....	214
CORPUS DE SOURCES.....	219
BIBLIOGRAPHIE.....	226
ANNEXES.....	253
TABLE DES MATIÈRES.....	274

Abréviations et sigles

ANOM : Archives nationales d'outre-mer

A.O.F : Afrique Occidentale Française

Bnf : Bibliothèque nationale française

IAGF : Initiative pour l'Avenir des Grands Fleuves

M.A.S : Mission d'Aménagement du fleuve Sénégal

OMVS : Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal

SFC : Société Française de Cabotage à vapeur

Lexique²

Affouillement : Action de creusement due aux remous et aux tourbillons engendrés dans un courant fluvial ou marin butant sur un obstacle naturel ou artificiel.

Affluent : Cours d'eau qui rejoint un autre cours d'eau généralement plus important en un lieu appelé *confluent*.

Amont : Par rapport à un point considéré, partie d'un cours d'eau comprise entre ce point et la source.

Aval : Par rapport à un point considéré, partie d'un cours d'eau comprise entre ce point et l'embouchure ou le confluent.

Aviso : Navire de faible tonnage chargé de porter le courrier.

Bassin-versant : Unité géographique naturelle recevant les précipitations qui alimentent un cours d'eau.

Bief : Secteur d'une voie navigable compris entre deux écluses.

Bras : Subdivision latérale d'un cours d'eau séparé des autres par des îles.

Chaland : Bateau à fond plat destiné à assurer le transport de marchandises sur des fleuves ou rivières.

Confluent : Lieu de réunion de cours d'eau, de glaciers ou de courants marins.

Drague : Engin de terrassement destiné à enlever, du fond d'un cours d'eau ou du fond de la mer, du sable, du gravier ou de la vase.

Endoréique : Se dit des régions dont les eaux fluviales ne gagnent pas la mer.

Embouchure : Partie terminale, simple (estuaire) ou ramifiée (delta) d'un fleuve.

² Réponses aux entrées du dictionnaire larousse.fr.

Épi en mer : Prolongement d'une digue de protection contre la mer ou d'un quai d'accostage.

Escale : Point d'arrêt ou de relâche d'un navire ou d'un avion.

Étiage : Niveau moyen le plus bas d'un cours d'eau, parfois marqué par un zéro pour mesurer la hauteur des eaux au-dessus de ce point au moyen de chiffres inscrits sur une échelle.

Hydrographie : Topographie maritime qui a pour objet de lever le plan du fond des mers et des fleuves.

Hydraulique : Qui se rapporte à l'eau.

Hydrique : Relatif à l'eau.

Hydrologie : Science qui traite des propriétés mécaniques, physiques et chimiques des eaux.

Intumescence : Action par laquelle une chose enfle ; augmentation de volume.

Lazaret : Du latin *lazarus* « lépreux » : lieu réservé dans les ports à la désinfection des marins de retour d'une région où sévit une maladie contagieuse³.

Lit : Partie du fond de vallée où s'écoulent les eaux d'un cours d'eau.

Nautonier : Personne qui conduit un navire, une barque.

Palplanche : Pièce en bois, acier, béton, etc., de section spéciale, permettant de l'emboîter à une autre et généralement utilisée à la constitution de parois étanches en terrains meubles, aquifères ou immergés.

Patente de santé : Certificat sanitaire délivré dans les ports aux navires qui partent

Tonnage : Quantité de marchandises exprimée en tonnes.

Vallée : Dépression allongée, plus ou moins évasée, creusée par un cours d'eau ou par un glacier.

³ Définition apportée par David Charles dans la présentation de l'édition de 2002 des *Travailleurs de la mer* de V. Hugo.

« Elle a fait son devoir ! C'est-à-dire que oncque
Elle n'eut de souhait impossible, elle n'eut
Aucun rêve de lune, aucun désir de jonque
L'emportant sans rameurs sur un fleuve inconnu⁴ »

« Take almost any path you please, and then ten to one it carries you down in a dale⁵. »

Introduction

Le poids de l'eau pour les sociétés humaines

*Hoc elementum ceteris omnibus imperat*⁶. L'eau est « cet élément qui commande à tous les autres », écrit-on du temps des Romains. L'eau a été un des premiers outils de mesure du temps. Les Grecs de l'agora ouvraient les exordes et achevaient les discours en se basant sur le temps d'écoulement des clepsydras. « L'essentiel est bien dans l'eau » écrivaient-ils (*μὲν ὕζωρ*⁷). Aujourd'hui, dans un mouvement inverse, les historiens étudient l'eau pour dévoiler les temps qui nous précèdent. Le passé des océans, mers, lacs, fleuves côtoie l'histoire humaine.

Le 9 février 2019, l'académicien Ghislain de Marsily s'entretenait avec Étienne Klein dans le cadre de l'émission radiophonique « La conversation scientifique ». Après avoir rappelé à quel point la maîtrise de l'eau est cruciale pour les sociétés humaines, Ghislain de Marsily déclarait avec un brin de provocation : « Personne ne s'intéresse vraiment à l'avenir des grands fleuves ».

Il est vrai que des efforts restent à faire dans l'hexagone et dans le monde pour la préservation des eaux. On dit par exemple du Citarum – qui court sur 300 kilomètres en Indonésie – qu'il serait le fleuve le plus pollué du monde ; le 5 août 2015, le fleuve Colorado a fait les frais d'une manœuvre accidentelle de l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) : 11 millions de litres de déchets chargés en métaux lourds et en arsenic y avaient été déversés par négligence. Le vendredi 29 mai 2020, un accident industriel en Arctique, génère un rejet dans le fleuve Ambarnaya de près de 20 000 litres de carburant, ce

⁴ RICHEPIN Jean, adaptation par BRASSENS Georges, *Les Oiseaux de passage*, Disque 10, 1969.

⁵ MELVILLE Herman, *Moby Dick*, Londres, Richard Bentley, 1851, p. 2. [Traduction : « Quel que soit le chemin qui vous plaise et que l'on a choisi, neuf fois sur dix, il vous mène à l'eau »].

⁶ [L'eau], cet élément qui commande à tous les autres.

⁷ L'essentiel est bien dans l'eau.

pousse Vladimir Poutine à déclarer un état d'urgence national pour répondre à cette catastrophe climatique. On estime encore que 90% du plastique retrouvé dans les océans a d'abord été charrié par dix grands fleuves du monde, dont deux sont des fleuves africains (à savoir le Nil et le Niger)⁸.

Mais, comme le rappelle le philosophe Raphaël Enthoven dans *Morales provisoires*, une inflexion en faveur de la santé des fleuves est déjà à l'œuvre. « Le fleuve Whanganui (en Nouvelle-Zélande), [...] considéré comme sacré par les Maoris, est (depuis mars 2017) le premier fleuve à être reconnu comme une entité vivante par un Parlement. C'est la victoire du philosophe Michel Serres⁹. » Ce dernier, dans son *Contrat Naturel*, avait en effet plaidé pour que « l'homme mette la nature sous sa protection ». L'évolution récente du droit en est une preuve sensible. Par exemple, en 2010, l'ONU reconnaît l'accès à l'eau potable comme un droit humain. En 1999, le géographe Jacques Bethement écrit : « Le problème des grands fleuves pourrait bien être, en définitive, l'un des grands défis qu'affrontera l'humanité au XXI^e siècle. » Dix-neuf ans plus tard, en 2018, à Dakar, au cours d'une conférence de l'organisme Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves (IAGF), le ministre sénégalais de l'hydraulique et de l'assainissement Mansour Faye recevait l'académicien Erik Orsenna. Lors de la conférence, ce dernier déclarait : « On a grâce au fleuve [Sénégal] l'occasion de réfléchir¹⁰ ».

Les fleuves, mythes et réalité

L'eau, en effet, est une matière qui donne à penser. Les fleuves en particulier sont associés classiquement à des symboliques fortes et diverses. Dans l'Antiquité, par exemple, le fleuve Alphée (*Ἄλφειός*) du Péloponnèse est vénéré par les Éléens comme un « dieu fleuve ». Inspiré par son mouvement de reflux qui le repousse à sa source, Roland Barthes a vu en ce fleuve l'image de l'introspection. On le dit aussi reflet de l'intériorité.

⁸ KLEIN Étienne, JOST Thomas « Allons-nous bientôt manquer d'eau sur Terre ? », *La conversation scientifique, France Culture*, diffusé le 9 février 2019. Auteur anonyme, « Indonésie : le fleuve le plus pollué au monde en passe d'être nettoyé », *Sciences et Avenir avec AFP*, [en ligne], diffusé le 4 mars 2018, consulté le 12 mars 2019.

LACAZE Julie, « Les dix fleuves du monde qui charrient le plus de plastique », [en ligne], *National Geographic*, date de publication non mentionnée, consulté le 15 mars 2019.

⁹ Disparu le premier juin 2019.

ENTHOVEN Raphaël, *Morales provisoires*, chapitre « Le droit et la superstition », Paris, Le livre de poche, 2019.

¹⁰ SERRES Michel, *Le contrat naturel*, Paris, Champs, Essais, 1990.

BETHEMONT Jacques, *Les grands Fleuves, entre nature et société*, Armand Colin, Paris, 1999, p. 298.

Youtube, (12 avril 2018), « M. Erik Orsenna et M. le ministre Mansour FAYE à l'ouverture de l'IAGF à Saint Louis du Sénégal », [en ligne].

Voir ORSENNA Eric, *L'avenir de l'eau*, Le livre de Poche, 2010.

Qu'ils incarnent un dieu, une idée, ou encore qu'ils appartiennent au réel, les fleuves occupent une place privilégiée dans la vie comme dans la mort : chez les Grecs, le nautonier Charon conduit d'une rive à l'autre les défunts sur l'Achéron (*Ἀχέρων*) l'une des branches du mythique fleuve souterrain que l'on appelle le Styx. Il s'agit d'une frontière entre le monde des vivants et celui des morts. Par de riches iconographies, ces fleuves mythiques ont été célébrés en Europe, comme dans le splendide tableau de Joachim Patinier *La Traversée du Styx*, conservé au Prado de Madrid [annexe 1, page 255]

Les fleuves ont particulièrement excité l'imagination des poètes romantiques du XIX^e siècle. L'illustre Hugo a vanté leur beauté et la force des sentiments qu'ils suscitent : « Vous savez, je vous l'ai dit souvent, j'aime les fleuves. Les fleuves charrient les idées aussi bien que les marchandises. Tout à son rôle magnifique dans la création. Les fleuves, comme clairons, chantent à l'océan la beauté de la terre, la culture des champs, la splendeur des villes et la gloire des hommes¹¹ ». Il se construit un rapport apologétique au fleuve qui est pris comme illustration de la victoire de la culture sur la nature.

On pense ordinairement que le fleuve qui chemine dans son lit est une image simple du temps qui passe : on dit d'ailleurs d'une progression lente qu'elle se fait au fil de l'eau. L'eau sonne donc plus ou moins à l'oreille comme une mesure du temps. Dans l'émission radiophonique *LSD* de France Culture du 8 août 2019, une voix anonyme s'exprime en des termes éloquentes : « La rivière apaise le paysage et elle crée un effet de parenthèse dans le temps et l'espace. Tout le monde se moque des pêcheurs à la ligne : les gens qui vont pêcher à la ligne le jour des élections moi je n'ai jamais trouvé que ce soit un crime. Ils se mettent entre parenthèse du cours de l'histoire. Le cours des rivières et des fleuves ne correspond pas du tout au cours de l'histoire. Le cours des rivières et des fleuves éloigne de la brutalité du monde. Ce temps dilaté par les rivières... inutile de signaler à quel point c'est précieux dans un monde aux mains des compresseurs du temps¹². »

Non content d'être seulement un moyen de transport, le Sénégal, prince africain des fleuves, a aussi été le support des rêves de Français en Afrique comme de leurs désillusions.

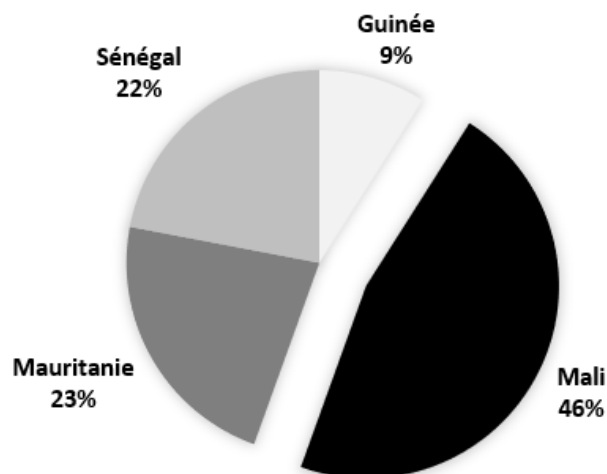
¹¹ HUGO Victor, *Le Rhin, lettres à un ami*, Lettre XV, XXXIII et XXXVIII, 1842.

¹² Anonyme, L'usage du fleuve, *LSD, La Série Documentaire, France Culture*, Épisode « le fleuve sauvage », écouté le 8 août 2019.

Portrait du fleuve Sénégal

Le Sénégal est un grand fleuve d'Afrique de l'Ouest peu étudié en histoire. On l'appelle la « Venise africaine¹³ ».

RÉPARTITION SPATIALE DU BASSIN DU FLEUVE SÉNÉGAL



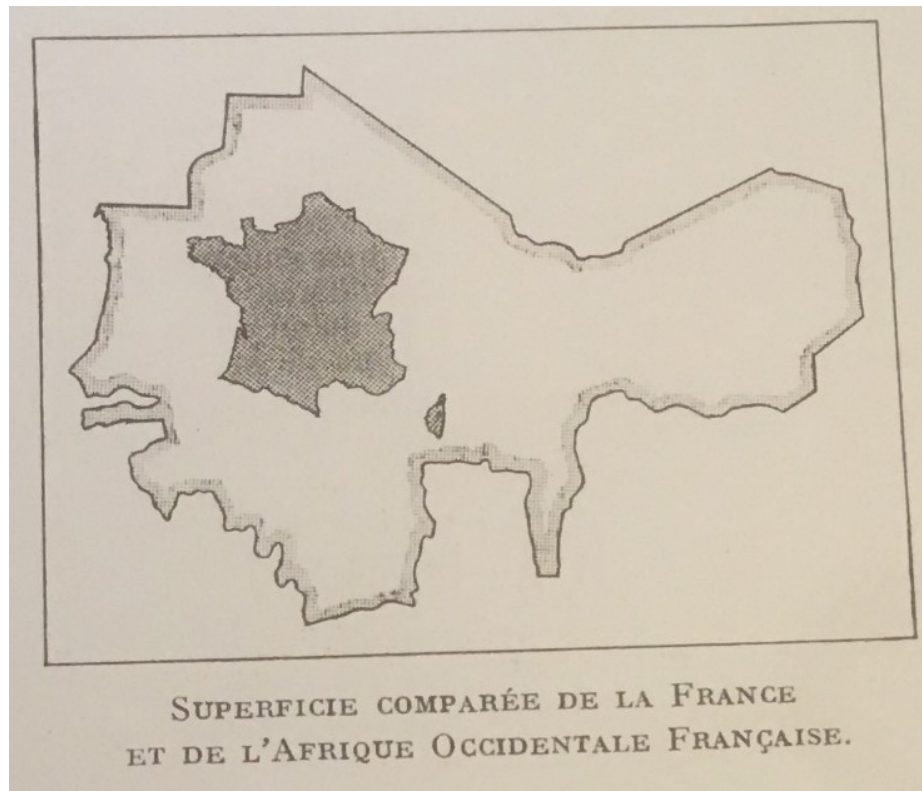
Graphique réalisé par FIARD Antoine à partir des données de ROCHETTE C., *Monographie hydrologique du fleuve Sénégal*, Paris, ORSTOM, 1974, 218 p.

Le Sénégal est l'artère principale de l'Afrique Occidentale Française dans sa portion sénégalaise. Il bénéficie d'un débit de 640m³ par seconde en moyenne, ce qui fait de lui un fleuve moyen comparativement au Rhin et ses 2200 m³/sec. Il y gagne toutefois par sa longueur, courant sur environ 1700 kms (contre 1300 pour le Rhin) et trace la frontière actuelle entre le Sénégal et la Mauritanie. C'est une étendue à laquelle les Français ne sont pas habitués puisqu'en métropole, un des plus grands fleuves, la Loire, ne fait qu'un millier de kilomètres¹⁴. En termes de rapport aux distances, les Français font donc l'expérience d'un inconnu, comme

¹³ MAILLARD Matteo, « Au Sénégal, la « Venise africaine » lutte contre l'inexorable avancée de l'océan », *Le Monde* [en ligne], mis en ligne le 03/02/18, consulté le 01/05/19.

¹⁴ BABONAUX Yves, « La Loire moyenne, Touraine, Blésois, Orléanais et perspectives géographiques », *thèse de géographie*, 1966, 743 p.

on peut s'en rendre compte avec le croquis suivant, qui présente la surface de la France comparée aux espaces de l'Afrique Occidentale Française.



GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949, p. 8.

Les chercheurs Jean-Pierre Raison et Géraud Magrin donnent une définition claire du Sénégal : « Long de 1800 km, le [Sénégal] est constitué par la confluence à Bafoulabé, au Mali, du Bafing (branche mère) et du Bakoye. Il prend sa source dans le massif du Fouta Djallon, en Guinée, traverse la partie occidentale du Mali et forme à la sortie de ce pays une frontière entre le Sénégal et la Mauritanie sur près de 900 km¹⁵ » [annexe 2, page 256]. En 1963, lors de la conférence de Bamako, le Sénégal est reconnu officiellement fleuve international, dont la ressource doit être partagée entre les nations naissantes en Afrique de l'Ouest. En 2002 on signe une charte qui doit garantir le respect écologique de ses eaux.

Alain Rey, dans son *Dictionnaire historique de la langue française*, propose une explication sur l'origine du nom Sénégal. Il découlerait peut-être d'une déformation du nom de la ville Sanghana ou de l'arabe *as-siniçal*, ce qu'une locutrice arabophone que nous avons

¹⁵ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009, p. 32.

sollicitée reconnaît comme *sini*, « leur dieu », et *gal*, « eau ». Pour l'abbé et explorateur du XIX^e siècle David Boilat, ce nom viendrait du wolof *suñu gaal*, « notre pirogue ». L'explorateur Charles Mazérand croit quant à lui que le terme provient d'une dérivation de Lenaga, le nom d'une population maure installée, écrit-il, « vers 1450 » sur la rive droite du bas-fleuve¹⁶.

L'historien Assane Seck reconnaît au Sénégal qu'il est le « premier fleuve ouest-africain atteint par les navigateurs venus du Nord¹⁷ ». En 1446, son embouchure est atteinte par les Portugais. Au XIX^e et XX^e siècles, les Français utilisent son eau pour irriguer les terres cultivables, mais aussi pour rallier l'intérieur des terres de l'Afrique, « qui exerçaient alors un attrait considérable sur les chercheurs de produits exotiques¹⁸ ». Au XVII^e siècle, « en échange de la gomme », « les traitants offraient de la serge bleue, des fusils, de la poudre, de l'ambre jaune, du corail, des bassins de cuivre, du papier très recherché par les marabouts pour écrire les prières qui écartent le mauvais sort¹⁹. » Ces terres étaient restées bien secrètes aux Européens du fait de la barrière saharienne. Pour les mettre à jour, les embouchures des fleuves servent alors de têtes de pont pour servir une expansion plus vaste vers l'Afrique intérieure : c'est le cas du Sénégal pour l'AOF. Isabelle Surun décrit le processus qui mène les Européens à se mettre en contact avec les régions peu accessibles d'Afrique de l'Ouest :

« L'expansion se déploie ensuite par incorporation successive de territoires contigus, comme en Inde, ou selon des lignes de pénétration qui peuvent se confondre avec le cours d'un fleuve, franchir une ligne de partage des eaux, établir une jonction entre plusieurs territoires ou permettre l'accès à un débouché maritime et fluvial. Ainsi le « Plan Niger » conçu par Faidherbe, gouverneur du Sénégal (1854–1861, puis 1863–1865), et mis en œuvre par toute une série de gouverneurs et de commandants dans les années 1880 et 1890, visait à assurer une jonction entre les parties navigables du haut-Sénégal et du haut-Niger, appuyée sur une ligne de forts et renforcée par une ligne de chemin de fer qui devait en faciliter la logistique²⁰. »

Dans un premier temps, ce sont des explorateurs isolés qui naviguent sur le Sénégal : ils y reconnaissent un véritable corridor qui mène vers l'Afrique inconnue et tant rêvée. Puis, petit à petit, la colonie prend forme et le fleuve est employé pour le fret commercial mais aussi

¹⁶ REY Alain, *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2016, p. 2196.

BOILAT David (abbé), *Esquisses Sénégalaises*, Paris, Karthala, rééd. 1984, 499 p.

MAZÉRAND Charles, *Mission hydrographique du Sénégal : rapport succinct de la mission Mazérand (15 août 1904)*, p. 1, FM/ITP/47, ANOM.

¹⁷ SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale*, n°1-2, 1965, p. 73.

¹⁸ SECK Assane, *Ibid.*, p. 73.

¹⁹ GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949, p. 46.

²⁰ SURUN Isabelle, dans SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 53.

par les militaires, qui en font un moyen de transport pour les troupes et les approvisionnements. On se situe en effet dans un contexte de course à l'Afrique qui fait suite à la traite négrière, et où les nations européennes se disputent des territoires riches en ressources exportables et en main d'œuvre.

L'historien Abdoulaye Bathily résume cette ambition française : « La nécessité du développement des relations commerciales et de leur extension aux contrées avoisinant le fleuve, aux richesses réputées immenses, de même que les dangers de la concurrence anglaise, [incite] la France à mettre en œuvre une politique qui, prenant le haut-fleuve comme plateforme, [doit] drainer vers Saint-Louis les trésors agricoles et miniers de la Sénégambie et du Soudan nigérien²¹ ». De plus, il faut mettre en connexion deux colonies françaises : celle du Sénégal et celle du Soudan français, un territoire qui correspond à l'actuel Mali.

De 1800 à 1850 s'instaure au Sénégal l'économie de traite négrière. Elle est suivie de ce que Catherine Coquery Vidrovitch appelle une période *d'incubation précoloniale*. L'ère coloniale à proprement parlé début vers les années 1880. C'est le moment où les systèmes coloniaux des territoires hors-Europe sont bien en place et ont supplanté aux régimes existants. Vers la moitié du XIX^e siècle, on pense que l'intérêt du Sénégal se révélera sur le long terme, dans un avenir proche : « Le Sénégal se présente à nous non seulement comme colonie d'un proche avenir, mais encore comme la clé de la colonisation française²² » écrit le docteur Ricard en 1865.

L'historienne Monique Lakroum estime que c'est justement à partir de la date 1865 que la voie fluviale est établie, au moins jusqu'à Bakel²³. Le temps des premières explorations sont passées, reste à rendre cette voie pérenne et en régulariser l'usage. Pour repousser plus loin les limites du commerce, il faut passer par le fleuve Sénégal : on fait alors route à l'Est pour rallier Bamako et le fleuve Niger, voire jusqu'à la lointaine Tombouctou, ville « mythifiée qui n'est déjà plus grand-chose au XIX^e siècle²⁴ » selon Isabelle Surun, qui s'exprime au micro d'Emmanuel Laurentin. Les uns s'enfoncent plus loin dans l'intérieur des terres de l'Afrique de l'Ouest, les autres au contraire s'en retournent vers Saint-Louis, l'embouchure du fleuve. De là, ils gagnent l'Atlantique et rentrent à Bordeaux ou Marseille chargés notamment de la gomme

²¹ BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », A.N.O.M., BIB/AOM/20099, *B.I.F.A.N*, B., XXXIV-I, 1972, p. 69.

²² MAZENOT Georges, *Sur le passé de l'Afrique Noire*, Paris, Harmattan, études africaines, 2005, p. 229.
Dr. RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 11.

²³ LAKROUM Monique, L'armée coloniale en Afrique occidentale française, dans COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, p. 166.

²⁴ SURUN Isabelle, « Histoire des Outre-mers (1/4) : L'exploration de l'Afrique, un phénomène historique complexe », *La fabrique de l'histoire*, par LAURENTIN Emmanuel, *France Culture*. Diffusé le 6 mai 2019.

– qui est employée en production industrielle –, puis de l’arachide – dont on extrait l’huile –, et qui fait concurrence à la palme britannique. « Les Blancs ne s’intéressèrent à ce que produisaient les esclaves que quand ils s’aperçurent qu’il existait des marchés extérieurs pour ces produits. Cela fut clairement le cas pour l’arachide. Les Noirs cultivaient et vendaient souvent des cacahuètes, mais les Blancs n’y prêtèrent guère attention avant que les chocolatiers européens se mettent à réclamer ce produit donnant une huile fade²⁵ » écrit l’historienne Joyce Chaplin.

Les Français ambitionnent dès le départ d’aménager le Sénégal en vue d’y naviguer « aussi simplement que sur la Seine ». Force est de constater qu’à la fin XIX^e siècle, le projet n’est pas abouti. Le Sénégal se révèle être une voie particulièrement contraignante. L’amplitude de ses crues est grande et son débit changeant. La majeure partie de l’année, il y a si peu d’eau que les navires à vapeur ne peuvent circuler. Longer à pied ses rives est le plus souvent chose impraticable du fait des obstacles qui s’y trouvent, comme les arbres, rocs, dénivelés etc. On utilise alors des moyens alternatifs pour se déplacer. Par exemple, on fabrique des chalands, ces petits navires à fonds plats qui doivent être régulièrement soulevés à bout de bras pour franchir les bancs de sables, rapides et rochers qui encombrant le Sénégal. Les Français, qui attendent beaucoup de leur colonie, vont donc chercher à corriger ce qui apparaît à leurs yeux comme les défauts du fleuve.

Jean-Pierre Raison et Géraud Magrin décrivent les deux destinées que les Français imaginent pour l’avenir du Sénégal : « L’aménagement du Sénégal est un vieux rêve colonial [...] S’affrontent [d’une part] une vision prométhéenne, technicienne, voir techniciste d’un côté, et [de l’autre] des conceptions soucieuses du respect des équilibres anciens entre les sociétés et leur milieu. La première entend notamment maîtriser le fleuve afin de moderniser l’agriculture par l’irrigation, et ainsi favoriser l’émergence d’une Californie ouest-africaine. La seconde se préoccupe davantage de la préservation d’activités diversifiées, des intérêts locaux et de l’environnement²⁶ ». C’est la première de ces deux visions qui a prévalu au moins jusqu’aux années 1910.

²⁵ CHAPLIN Joyce, *An Anxious Pursuit, Agricultural innovation and modernity in the Lower South*, University of North Carolina Press, 1993, p. 156.

²⁶ RAISON, *Op. cit.*, p. 34.

Le projet du mémoire

Ce travail doit être perçu avant tout comme une étude hydrohistorique à associer aux savoirs existants et à venir sur l'histoire des fleuves du monde. Plutôt que d'une focale sur la doctrine de guerre de la France au Sénégal et des violences coloniales qui y ont été perpétrées, il s'agit plutôt de comprendre comment les Français de la fin du XIX^e siècle ont occupé et administré la vallée du Sénégal. On cherche à déterminer comment ils ont cherché à transformer ce territoire pour servir leur intérêt, et les effets qu'ils en ont obtenu ; quelle a été leur perception de cette vallée réputée dangereuse et de ceux qui y habitent ?

Notre sujet mêle histoire et géographie. L'eau y est une préoccupation constante. Elle comprise ici comme est une ressource que l'on consomme, et qui peut faire défaut. Elle est également un moyen de transport. Enfin elle est une identité. Aux yeux des Français, l'eau du Sénégal essentialise le pays Sénégal. Comme lui, elle paraît néfaste. En d'autres mots l'eau est ici un support des représentations. À en croire le géographe Christian Daudel, les habitants de la vallée du Sénégal entretiennent une relation charnelle à l'eau de leur fleuve : « [L]a coutume veut que dans les campagnes égyptiennes comme dans celles de la vallée du Sénégal, le rite d'accueil vous oblige à boire de cette eau sacrée, au demeurant d'une qualité bactériologique plus que douteuse. » Cette relation privilégiée est pas en lien avec des considérations métaphysiques. Pour le dire autrement le fleuve n'est pas vu comme un objet inerte mais plutôt comme un lieu habité : « [L]e *dialtabé*, maître de la pêche chez les Gae-Gae du fleuve Sénégal, pense [...] qu'un pêcheur qui se noie est transformé en génie des eaux qui protège les autres pêcheurs²⁷ ». Aux yeux des Européens, le lieu où habitent ces êtres magiques, concurrentiels, doit-être conquis sans retard.

Cette étude cherche donc à dévoiler tout ce que le fleuve Sénégal a pu agiter dans l'esprit des Français qui voyagent et s'arrêtent sur ces rives à la fin du grand XIX^e siècle. Étudier un fleuve en histoire revient à travailler sur son eau et sur ses rives ; on comprend donc notre étude comme une histoire de la vallée du Sénégal.

Cette recherche sur le Sénégal naît d'abord d'une intuition. On fait le pari que l'étude d'un fleuve est une affaire qui intéressera le citoyen, et que le XXI^e siècle ne se passera pas d'un élan réflexif sur sa relation à une ressources si précieuse à la vie. Ce lien entre histoire et présent est une évidence pour de nombreux historiens. Dans *La connaissance historique*, Henri Irénée Marrou écrivait : « Tout problème historique, même s'il concerne un lointain passé, est

²⁷ DAUDEL Christian, *Jacques Bethemont, Géographe des fleuves, Ibid.*, 304.

un drame qui se joue dans la conscience d'un homme d'aujourd'hui²⁸ ». Il faut se rendre compte que si les ingénieurs d'aujourd'hui élaborent des projets pour gérer et faire fructifier ce capital essentiel que sont pour nous les fleuves, il en était presque de même hier et *a fortiori* dans les colonies africaines de l'Empire colonial français. Cette étude naît aussi d'une méconnaissance : c'est l'idée que l'histoire fluviale serait encore un domaine vierge pour l'historien. Or, nous ne sommes pas les premiers à nous intéresser à l'histoire de la vallée du fleuve Sénégal, ce qui est un signe encourageant.

Aujourd'hui, du fait d'une sensibilité nouvelle, on cherche à mieux connaître les fleuves et les protéger. Qu'en était-il hier ? Les Français avaient-ils vu, déjà, ce qu'il pouvait tirer de la maîtrise du Sénégal pour leur conquête de l'Afrique ? Si oui, l'ont-ils réellement employé à leur profit et sont-ils parvenus au résultat espéré ? Qu'ont-ils vu du Sénégal et des habitants qui peuplent ces rives ? Qu'ont-ils vu en ce fleuve pour avoir tant écrit sur lui ? Il existe en effet des sources historiques abondantes sur le Sénégal, entre récits de voyages et documents officiels.

La première application de ce raisonnement serait de voir comment les colons ont cherché à aménager ce fleuve difficile et quel emploi ils en ont fait. À un second niveau de réflexion, on se demande pourquoi les français affichent tant de détermination et d'audace à administrer et aménager le Sénégal, alors qu'ils bénéficient de moyens limités. On se demande à ce stade si l'aménagement fluvial est seulement une affaire de transport et de commerce. Il est aussi une affaire symbolique où se joue la domination coloniale sur l'Afrique. En quelque sorte, dompter ce fleuve qui apparaît bien sauvage, c'est affirmer un pouvoir sur des hommes et leur territoire. En bref, la maîtrise du fleuve a-t-elle été pour les Français un véritable moyen d'affirmation de leur domination au Sénégal ?

Notre étude porte sur près de quarante ans, entre les années 1870 et les années 1910. Cette période correspond au moment où l'on trouve des sources témoignant d'un intérêt remarquable de la part des Français à l'égard du Sénégal. Elle correspond au dernier quart du grand XIX^e siècle qui se prolonge jusqu'à la rupture causée par la Grande Guerre de 1914-1918.

Ce travail est orienté dans trois directions.

D'abord, la première grande partie de notre étude portera sur l'histoire des transports et permettra de se faire une idée de la vie des Français dans la vallée du fleuve. On traitera des tentatives d'améliorations de l'accès à la route fluviale. Nous y étudierons comment les Français s'y prennent pour pérenniser la navigation. On abordera le problème posé par l'embouchure du

²⁸ MARROU I. Henri, *De la connaissance historique*, Paris, Seuil, 1954, pp. 205-206.

fleuve, dont l'accès est rendu très limité à cause des sables et des vagues de l'Océan Atlantique. Dans une dernière sous-partie on rendra compte de la vie difficile des militaires stationnés aux escales et des modifications qu'ils apportent à la vallée.

La seconde grande partie de notre travail concerne l'histoire de la santé dans la vallée du Sénégal. Les Français font l'expérience d'une variété inquiétante de pathologies. Les soins et les remèdes qu'ils emploient pour s'en débarrasser seront mis en lumière. On verra alors que les structures de soin et les personnels de santé manquent le plus souvent. La question sanitaire de l'accès à l'eau pour les habitants de la ville de Saint-Louis sera également traitée.

Notre troisième et dernière grande partie sera élaborée par le biais de l'histoire des représentations ainsi que de l'histoire des corps. On y rencontrera Raymonde Bonnetain, une exploratrice en voyage sur le Sénégal lors de l'année 1892–1893. Elle livre en témoignage le regard particulier d'une Parisienne dans la vallée sénégalaise. Une seconde sous-partie révèle des regards échangés entre Européens et Africains, regards réciproques qu'il faut contextualiser et comprendre. Enfin on traitera d'un problème peu connu qui est celui du retour en métropole des dépouilles des Français morts au Sénégal.

Bilan historiographique

L'intérêt pour l'eau est renouvelé au XX^e siècle par ce qu'on peut appeler une prise de conscience environnementale. Cette sensibilité populaire en faveur de ce qu'on appelle la nature²⁹ semble s'élargir pour toucher un public de plus en plus large au sein de l'opinion publique. Le sujet n'est pas laissé non plus de côté par les universitaires et élites intellectuelles. Ces derniers s'en saisissent et s'y investissent dans plusieurs directions, notamment l'hydrohistoire ; un sous-champ historique qu'il convient de définir. Puis, nous allons voir de quelle façon on a traité des fleuves du monde et de ceux d'Afrique. Enfin, on rappellera comment s'est développée une histoire européenne de l'Afrique de l'Ouest et plus spécifiquement de la vallée du Sénégal.

I) Un nouvel intérêt pour l'environnement

a) L'histoire environnementale

L'hydrohistoire est un regard sur le passé de la ressource hydraulique. En 1987, le géographe et spécialiste de l'étude des fleuves Jean-Paul Bravard remarque que « la société retourne au fleuve, valorise son énergie, utilise son eau, découvre son identité écologique³⁰ ». Cette prise de conscience de la rareté de l'eau mène naturellement à ces interrogations : comment l'homme a-t-il géré l'eau dans l'histoire, et avec quelles conséquences sur son environnement ? Comment cette sensibilité pour l'eau s'est-elle développée jusqu'à devenir un sujet de recherche scientifique ?

Pour l'expliquer, il faut aborder cette spécialité jeune encore qu'est l'histoire environnementale. Également appelée écologie rétrospective, l'histoire environnementale est le fruit d'un postulat : l'homme, au sens d'être humain, a un impact sur son environnement et réciproquement, l'environnement a un impact sur l'homme. Pluridisciplinaire et transversal, ce courant étudie les rapports entre l'homme et ce qui l'entoure. En somme, on interroge en histoire le lien entre nature et culture, entre les éléments qui ne dépendent pas de l'homme et ceux qui sont nés de son ingéniosité, de son artisanat ou de son industrie³¹.

²⁹ Selon le Larousse, l'ensemble de ce qui dans le monde physique, n'apparaît pas comme trop transformé par l'homme.

³⁰ BRAVARD Jean-Paul, *Le Rhône. Du Léman à Lyon*, Lyon, La Manufacture, 1987.

³¹ BURNOUF J., LEVEAU P., « Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes », *Sud-Ouest européen*, tome 19, 2005, pp. 132-134.

On pourrait penser que personne ne s'intéresse à la préservation de l'environnement avant peut-être le XIX^e siècle... Mais comme l'historien et professeur du monde Atlantique de l'université de Pittsburg Marcus Rediker le montre, il existe des exceptions. Le visionnaire Benjamin Lay, au début du XVIII^e siècle, se montre sensible à des problématiques qui nous occupent encore : il est abolitionniste de l'esclavage, partisan de l'égalité des sexes, de l'égalité homme-animal, et conscient de la détérioration possible de l'environnement par les appétits industriels effrénés³². On ne citera pas tous les jalons de l'histoire de la prise de conscience environnementale, mais on peut encore rappeler qu'en 1949 paraît aux États-Unis un livre reconnu comme la référence de l'éthique environnementale, l'*Almanach d'un comté des sables*, que l'on doit à Aldo Leopold, un forestier du Wisconsin. Ce travail pose les bases des mouvements de protection de la nature qui émergent Outre-Atlantique. Car c'est aux États-Unis que l'histoire environnementale prend son envol. On situe en 1972 la naissance du mouvement avec un article de l'historien états-unien Roderick Nash intitulé *American environmental history : a New Teaching Frontier*³³. Nash y affirme que les territoires et leurs biotope – c'est-à-dire les milieux stables dans lesquels évoluent êtres humains, la faune et la flore – seraient des « classes oubliées ». Il faudrait, écrit-il de concert avec Donald Worster, donner la parole à ce qui ne parle pas, plutôt que de se rigidifier sur l'histoire des rois, celle des grands hommes, des grandes batailles, des inventions ou des idées³⁴.

Cette proposition intervient dans un contexte intellectuel particulier : celui, nous l'avons rappelé, de l'émergence d'une prise de conscience environnementale par une part croissante de l'opinion publique. Le 2 avril 1970 est organisée Outre-Atlantique une manifestation écologiste, le premier *Earth Day*, qui réalise l'exploit de réunir quelque 20 millions de personnes de part et d'autre des États-Unis. En 1972, un groupe de scientifiques du Club de Rome annonce la raréfaction prévisible de nombreuses ressources, l'eau y compris, qui subiront un « déséquilibre offre-demande ». Sous l'influence de Carol Gilligan aux États-Unis, on commence à se soucier (to care, terme qui donnera son nom au mouvement environnementaliste Care, traduit aussi par l'éthique de la sollicitude) de la santé d'êtres ou d'entités non-humaines comme les arbres, les animaux, les rivières. Une revue de sensibilisation à l'écologie, *Environmental Review*, est fondée en 1976. Son nom évolue en 1990 pour devenir *Environmental History Review*, puis *Environmental History* en 2016. Elle s'insère au sein d'un

³² REDIKER Marcus, *Un activiste des lumières, le destin de Benjamin Lay*, Paris, Seuil, 2019.

³³ NASH Roderick, « American environmental history : a new teaching frontier », *Pacific Historical Review*, 41-3, août 1972, pp. 362-372.

³⁴ WORSTER Donald, « History as natural history : an essay on theory and method », *Pacific Historical Review*, 53-1, février 1984.

corpus classique de l'histoire environnementale qui se constitue dans les années 1980 avec des auteurs comme l'historien Richard White, qui soutient qu'il y a eu une forte influence de l'environnement et de ses transformations sur la vie de certaines populations américaines à l'arrivée des *conquistadors*³⁵.

On sait aussi, depuis le livre d'Alfred Crosby paru en 1993, ce que la rencontre entre différentes populations peut générer comme bouleversements environnementaux. Crosby use du concept d'ecological imperialism pour désigner l'introduction volontaire ou accidentelle de plantes ; animaux ; virus, d'une région du monde à une autre. Il prend pour exemple les voyages des Européens vers le Nouveau Monde, qui ont entraîné une perturbation violente du milieu dans lequel vivaient certaines populations indiennes avec des conséquences démographiques sur ces populations parfois radicales³⁶. On notera une autre étude réalisée dans le même esprit et à la même période, mais sur l'Afrique cette fois : celle de James L. Gibling qui cherche à montrer les effets de la conquête sur l'équilibre écologique des territoires tanzaniens³⁷.

Jusque-là, on admettait l'idée que l'empreinte anthropique sur l'environnement appartenait à l'ordre du négligeable. Dipesh Chakrabarty, dans le *Climat de l'histoire* explique l'origine de cette croyance³⁸. Pour lui, c'est depuis l'époque moderne que l'on tient pour acquises les limites de l'agir humain sur les structures naturelles. L'histoire coloniale, on le comprend, est donc un terrain d'investigation légitimement sollicité par l'histoire environnementale. L'hydrohistoire, comme on le verra, y trouve également son compte.

Ce courant historiographique novateur s'achemine lentement de l'Amérique à l'Europe, avec un peu plus de vitalité et d'écho du côté britannique comme le notent Fabien Locher et Grégory Quenet : « L'histoire environnementale coloniale s'est [...] structurée, dans le monde anglo-saxon, comme un sous-champ académique doté de cursus, de manuels et de rendez-vous savants³⁹ ». En 1995, Richard Grove, qui est une des têtes de file de l'histoire environnementale, fonde à Cambridge la revue *Environment and History*. Avec ses ouvrages *Green Imperialism ou Les îles du Paradis*, il introduit le concept d'impérialisme vert⁴⁰. L'impérialisme ne

³⁵ WHITE R., *Land Use, Environment, and Social Change : The Shaping of Island County*, Seattle, University of Washington Press, 1980.

³⁶ CROSBY Alfred, *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, Cambridge University Press, 1993.

³⁷ GIBLIN L. James, *The politics of environmental control in Northeastern Tanzania, 1840-1940*, Philadelphia, University of Pennsylvania press, 1992.

³⁸ CHAKRABARTY Dipesh, « Le climat de l'histoire : quatre thèses », *Revue internationale des livres et des idées*, 15, 2010, pp. 22-31.

³⁹ LOCHER Fabien, QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 56-4, no. 4, 2009, pp. 7-38.

⁴⁰ GROVE H. Richard, *Green Imperialism: Colonial Expansion, Tropical Island Edens and the Origins of Environmentalism, 1600-1860*, Cambridge University Press, 1995, 540 p.

s'exprimerait pas uniquement par la culture ou par la force, mais aussi par l'écologie, avec des conséquences parfois bien lourdes sur le vivant.

Enfin, c'est avec un retard que la France se tourne vers cette sous-discipline historique. Locher et Quenet estiment que les historiens français ne s'attaquent véritablement à la question que dans les années 1990⁴¹. Les années 2000 marquent la confirmation de cet intérêt, avec l'influence des *Subaltern Studies* et des travaux de Ramachandra Guha sur la forêt indienne. Jacques Pouchepadass, en France, s'en inspire particulièrement.

Nous devons beaucoup à ces cheminements intellectuels. C'est une base dont s'inspire la démarche hydrohistorique. Comment définir ce courant de l'histoire ? Que nous apprend-il ?

b) La discipline hydrohistorique

L'hydrohistoire est un sous-genre à part entière à distinguer de l'histoire environnementale. Assemblage du grec *húdrios* « d'eau, aqueux » et de *historía* « enquête, compte-rendu », l'hydrohistoire, c'est l'histoire qui se rapporte à l'eau. On ne saurait mieux introduire ce courant qu'en citant les mots de Patrick Boucheron, qui donne à voir les possibles qu'offrent l'étude de l'eau : « [L]orsqu'il s'agit d'eau, ce n'est pas seulement d'eau dont il s'agit », écrit-il en préface de *La soif de Jérusalem* de Vincent Lemire⁴². Comment comprendre cette affirmation ?

Id., *Les Îles du Paradis. L'invention de l'écologie aux colonies 1660-1854*, Paris, La Découverte, 2013, coll. « Futurs antérieurs », 164 p.

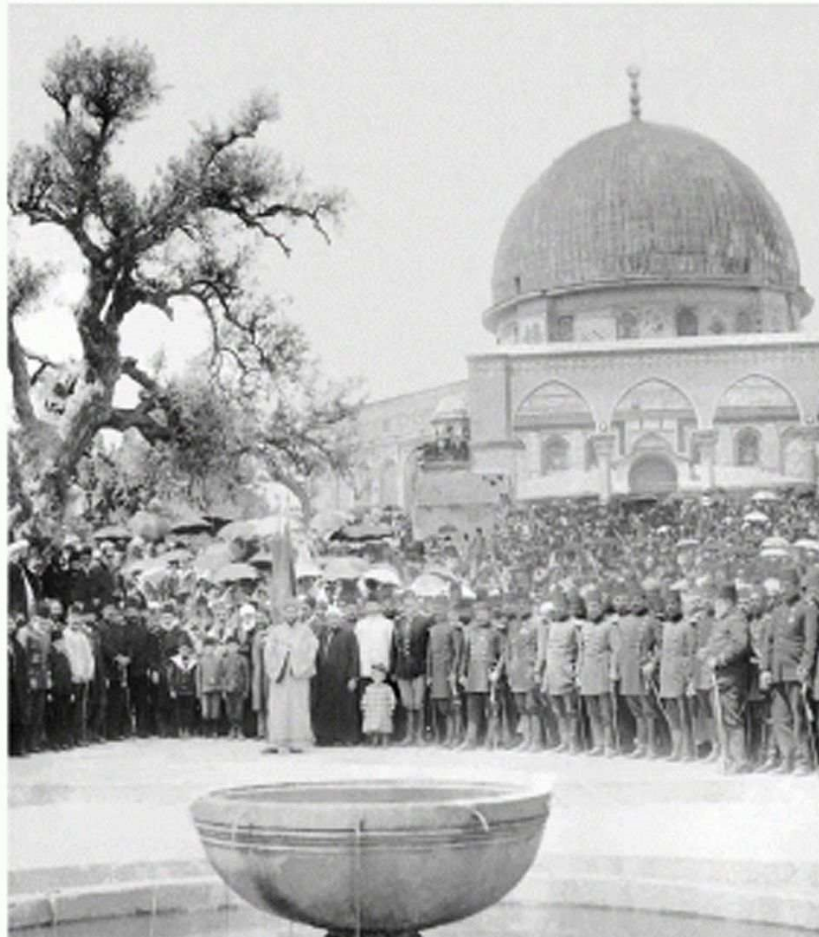
⁴¹ LOCHER Fabien, QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 56-4, no. 4, 2009, pp. 7-38.

⁴² LEMIRE Vincent, *La soif de Jérusalem : Essai d'hydrohistoire (1840-1948)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2011.

VINCENT LEMIRE

LA SOIF DE JÉRUSALEM

Essai d'hydrohistoire (1840-1948)



ICATIONS DE LA SORBONNE

Il faut comprendre que l'hydrohistoire prend l'eau non pas comme un sujet d'étude en soit : elle lui est utile à d'autres fins. L'eau est un instrument dont on fait l'hypothèse qu'il permettrait de visiter sous un jour nouveau, entre autres, des relations de domination et de contingence entre les hommes. Mais également des attentes, des idées, des espoirs, des déceptions... Elles disent enfin un regard sur le monde. « L'hydropolitique exprime l'état des problèmes de développement, les inégalités et les déséquilibres de celui-ci, tout autant que les relations des hommes et de l'écologie (Waterbury⁴³ J., 1979) ».

⁴³ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009, p. 9.

Le travail de Karl Wittfogel démontre que la gestion de l'eau est une forme de pouvoir parmi d'autres. Faut-il le préciser, cet intérêt pour l'eau manifesté par les historiens contemporains n'est ni une lubie de savants déconnectés ni le fruit d'une pensée *in abstracto*. Elle s'appuie au contraire sur une relecture de certaines sources historiques, où l'eau et ses réseaux ont déjà toute leur place. Après Karl Wittfogel qui a proposé l'idée selon laquelle les grands travaux hydrauliques, organisés de façon centralisée, sont le fondement social du despotisme oriental, demandons-nous ceci : existe-t'il un impérialisme occidental de l'eau⁴⁴ ?

On attribue généralement à Guy Lemeunier la paternité de l'hydrohistoire. Ses travaux sur l'irrigation dans l'Espagne médiévale révèlent un intérêt naissant pour ce courant dans les années 1980. De fait, il y eut des travaux antérieurs à cette période qui portaient sur l'eau et ses réseaux techniques : Patrick Boucheron écrit à propos de son maître Yvon Thébert qu'il « faisait de l'hydrohistoire sans le savoir⁴⁵. »

Pourtant, cette sous-discipline, comme l'histoire environnementale, progresse lentement en France. Jacques Bethemont note une inflexion dans les années 1980 avec la parution d'une collection *Des fleuves et des hommes* (Ramsay). Des articles de revues scientifiques sont publiés, qui traitent de l'histoire de certains fleuves. À ce titre, on notera l'étude sur la Garonne de l'historien spécialiste de la Catalogne Pierre Bonnassie en 1983, ou encore celle de Jean-Pierre Poussou sur l'eau dans l'Aveyron d'après-guerre⁴⁶.

À ce stade, on pourrait se demander pourquoi l'étude des fleuves devrait se conjuguer au passé. Pourquoi faire appel à l'histoire, alors que les fleuves d'aujourd'hui nécessitent toute notre attention ? Pourquoi s'attarder sur l'histoire d'aménagements anciens qui déjà ne subsistent plus ou alors que sous la forme de vestige ?

En 2007, Jacques Bethemont salue la recherche la « plus approfondie » que l'on ait faite sur un fleuve en citant l'ouvrage de Jean-Jacques Rossiaud sur le Rhône au Moyen-Âge.

WATERBURY J., *Hydropolitics of the Nile Valley*, New York, Syracuse University Press, 1979.

⁴⁴ WITTFOGEL Karl, *Oriental Despotism. A Comparative Study of Total Power*, New Haven, Yale University Press, 1957.

⁴⁵ LEMEUNIER GUY, « Quelques leçons d'une hydrohistoire. Le royaume de Murcie (v. 1450-v. 1650) » dans CRESSIER Patrice (dir.), *La Maîtrise de l'eau en Al-Andalus*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006, pp. 125-148.

THÉBERT Yvon, *Thermes romains d'Afrique du Nord et leur contexte méditerranéen : études d'histoire et d'archéologie*, Rome, École française de Rome, 2003, 733 p.

⁴⁶ BETHEMONT Jacques, *Les grands Fleuves*, *Op. cit.*, p. 15. BONNASSIE Pierre, *La Garonne au fil des siècles : Une histoire de la Garonne*, sous la direction de Janine Garrisson-Estebe et de Marc Ferro, Paris, Ed. Ramsay, Coll. « Des fleuves et des hommes », 1982, dans *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 95, N°164, 1983. Eaux, forêts et biens communaux (XVIIIe-XXe siècle), pp. 494-496. POUSSOU Jean-Pierre. Pour l'histoire de l'eau : Garric-Gausserand (Yvette et Paul), *L'aventure de l'eau : de l'Aubrac au Causse de Montbazens-Rignac (1945-1973)*, Rodez, Imprimerie Carrère, 1981, *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 95, N°164, 1983, Eaux, forêts et biens communaux (XVIIIe-XXe siècle) pp. 493-494.

Rossiaud y explique que « l'onde, tout à la fois passé, présent, et avenir, permet de regarder le temps ; elle devient de l'histoire liquide⁴⁷ ».

Ce regard sur le temps intéresse davantage l'historien que l'histoire hydraulique n'intéresse les aménageurs de fleuve d'aujourd'hui. L'hydrohistoire, en effet, n'a pas vocation à donner des réponses pour l'avenir, mais cherche plutôt à connaître ou reconnaître scientifiquement le caractère crucial joué par la ressource hydraulique pour les hommes. Elle cherche plutôt à y lire leurs liens, leurs difficultés et disputes. On compte des milliers de fleuves sur terre, ce qui laisse à l'hydrohistoire une matière presque infinie.

c) Des exemples d'hydrohistoire

Les fleuves du monde ont été inégalement traités par les historiens. Il n'est pas chose aisée de s'informer sur les histoires fluviales, qui sont des sujets très spécifiques, et *a fortiori* quand elles concernent des fleuves de pays lointains dont la culture nous est étrangère. En entrant une requête Google en français sur le fleuve Mississippi, et en la comparant aux maigres résultats que l'on peut trouver sur le Yangzi Jiang chinois, on remarquera une inégalité de l'information immédiatement disponible.

On note de nombreux exemples d'études historiques de fleuves métropolitains. En 2016, Isabelle Backouche publie une histoire de la Seine du Moyen Âge à nos jours. L'historienne Laure Beaumont-Maillet l'avait précédée sur le sujet avec *L'eau à Paris*, ouvrage publié en 1991. Le Rhin a été traité dès 1931 par Lucien Febvre qui mettait déjà en lumière tout le rôle symbolique de ce fleuve frontalier. En 1925, Maurice Pardé soutenait sa thèse de géographie sur le Rhône. Il est même celui qui fonde ce qu'on appelle la potamologie, science des cours d'eau et des fleuves, du grec « ποταμός, *potamos*, le fleuve ». On note une démarche plus précoce de la part de Charles Lenthéric, qui en 1892 déjà, avec son ouvrage intitulé *Rhône, histoire d'un fleuve*, avait perçu l'intérêt à aborder l'histoire sous l'angle de l'eau. Jean-Pierre Bravard, près d'un siècle plus tard, en 1987, apporte sa pierre à cet édifice historiographique commencé de longue date. Notons par ailleurs qu'il n'y a pas que les fleuves les plus prestigieux ou les plus connus qui ont été traités : on a fait par exemple une histoire de l'Adour aquitain ou encore de la Charente. Citons quelques travaux réalisés sur les fleuves du monde : on a fait une histoire du Fleuve Rouge (1976) qui coule entre Chine et Viêt-Nam. Mais aussi de l'Indus, ce

⁴⁷ ROSSIAUD, Jacques *Le Rhône au Moyen Age*, Paris, Flammarion, 2007.

fleuve qui prend sa source dans l'Himalaya et se jette en Mer d'Arabie, ou encore sur le fleuve Colombia, cheminant entre Canada et États-Unis.

L'étude du passé de l'eau trouve une matière riche dans l'histoire du colonialisme ou du fédéralisme. La présence de lacs, de rivières ou encore de zones humides peut jouer une influence considérable sur le devenir des territoires où se jouent ces disputes, ces impérialismes. Par exemple, dans la vallée centrale de la Californie, les populations autochtones et les Étatsuniens « se heurtèrent à [un] immense territoire complexe de zones humides [...] Cet écosystème, très dynamique, fut en effet à la fois extrêmement favorable aux populations autochtones, qui s'y adaptèrent en développant des savoirs spécifiques, et défavorable à des projets de maîtrise de la nature par la connaissance, le quadrillage, la transparence, la facilité des circulations, la cartographie et le développement de l'agriculture » écrit Emmanuelle Perez Tisserant, historienne à l'Université Jean Jaurès, à Toulouse⁴⁸.

Aujourd'hui, l'hydrohistoire est encore perçue comme une démarche originale. C'est qu'elle puise cette singularité dans l'influence lointaine de Fernand Braudel. Braudel a révolutionné la façon de faire de l'histoire en travaillant sur le lien entre la Méditerranée et le règne de Philippe II. Ce rapport entre pouvoir et espace maritime porte la signature méthodologique de l'hydrohistoire. Braudel emploie dans cet ouvrage une temporalité ternaire qui s'écartent du cadre chronologique traditionnel : le premier temps est celui d'une histoire quasi « immobile » presque « hors du temps ». C'est le temps long de l'homme « dans ses rapports avec le milieu qui l'entoure ». Le second temps est celui d'une histoire lente, une histoire « sociale, celle des groupes et des groupements ». Le troisième et dernier temps intervient à l'échelle des individus. Les travaux sur l'histoire des techniques hydrauliques d'André Guillerme sont également remarquables pour l'évolution de l'historiographie car ils étudient les eaux dans leur temps long⁴⁹. Un cheminement intellectuel depuis les eaux vives du Moyen-Âge aux eaux stagnantes de l'époque moderne de la part d'un ingénieur et historien.

Des jeux d'échelle de temps et d'espaces semblent donc possibles : Braudel a fait l'histoire d'une mer ; le travail de Lemeunier porte sur un royaume (le royaume de Murcie) ; celui de Jean-Jacques Pérennes sur l'eau au Maghreb⁵⁰. Vincent Lemire, lui, positionne son

⁴⁸ PEREZ TISSERANT Emmanuelle. « La conversion d'une zone humide en région agricole. La colonisation de la vallée centrale de Californie 1769-1873 », *Études rurales*, vol. 203, no. 1, 2019, pp. 82-101.

⁴⁹ BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 2^e éd. rév. 1966 [1^{re} éd. 1949], II, 505 p.

Voir LÉVÊQUE Christian, *La mémoire des fleuves et rivières, l'histoire des relations entre les hommes et les cours d'eau à travers les siècles*, Paris, Ulmer, 2019.

GUILLERME André, *Les Temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques*, Seyssel, 1983.

⁵⁰ PÉRENNES Jean Jacques, *L'eau et les hommes au Maghreb*, Paris, Karthala, 1993, 664 p

regard à l'échelle d'une ville. Il n'est pas le premier : Elisabeth Crouzet-Pavan avait avant lui réalisé une étude sur le lien entre eau et urbanité au Moyen Âge à Venise⁵¹.

La démarche de Vincent Lemire est pour nous très inspirante. Son étude révèle Jérusalem, une cité « trois fois sainte » où le manque d'eau se fait peut-être plus brûlant qu'ailleurs, et conditionne dans une certaine mesure les rapports entre les hommes⁵². Il a su démontrer que l'eau y a été au XIX^e et XX^e l'objet d'une attention, sinon d'une tension toute particulière entre ses administrateurs et la population. Grâce à l'étude des réseaux hydrauliques, on y lit les divisions communautaires (entre les habitants des quartiers historiques et ceux de la périphérie), religieuses (entre chrétiens, juifs, orthodoxes, musulmans), politiques (sionistes et palestiniens), spatiale entre Jérusalem Ouest et les quartiers est. Ces tensions polycéphales sont entretenues aussi du fait des ingérences colonialistes des philanthropes et des ingénieurs européens. Le passé de l'eau croise avec le passé biblique et l'héritage hydraulicien ottoman. Ces travaux apportent une réponse sur l'intérêt que revêt l'hydrohistoire : elle permet de penser des temporalités complexes qui se superposent. Il y a le temps politique des gouvernements et des hommes, le temps économique des usages techniques de la ressource et parfois sa commercialisation, et enfin le temps de l'environnement ; temps climatique, social, hydrologique.

La démarche hydrohistorique consiste à faire parler l'eau, qui est un véritable « personnage » selon Jacques Rossiaud. Pour Vincent Lemire, « ce qui fonde et justifie l'hydrohistoire, c'est l'attention portée au contrôle de la ressource hydraulique sur la longue durée et, partant, à la question des acteurs qui s'y investissent. L'hydrohistoire est une science de l'homme ». Une science qui questionne la gestion des moulins à eaux, le tracé des rivières, la mise en place des canaux, ponts, digues, des réseaux d'adductions... en somme, ce que la gestion de l'eau véhicule de proprement humain. Pour preuve, on peut faire grâce à ce courant une histoire des métiers liés à l'eau. Tout comme on sait la fonction cruciale qui est assurée au XIX^e siècle par les chiffonniers de Paris pour le traitement des déchets, il existe un panel de professions aux prises avec l'eau : on pense aux fontainiers, puisatiers, éclusier, caboteurs, porteurs d'eau, etc. Comme l'explique Antoine Compagnon, dès que l'on parle d'ordure, de problèmes pratiques comme celui de la gestion des déchets en milieu urbain, alors on dévoile

⁵¹ CROUZET-PAVAN Elisabeth, *Sopra le acque salse. Spazi, poteri e società a Venezia alla fine del Medioevo*, Rome, École française de Rome, Istituto Italiano per il Medio Evo, 1992.

⁵² LEMIRE Vincent, *Op. cit.*

« la situation d'une cité, ses tensions sociales, ses périls sanitaires, ses fantasmes collectifs ». Nous n'en attendons pas moins avec l'étude du fleuve Sénégal⁵³.

Tous ces éléments nourrissent une histoire de la technique, et ce que Patrick Fournier appelle l'histoire de « la conquête de l'eau ». Mais ils nourrissent aussi la sociologie ou l'ethnographie, et sont autant d'apports pour l'hydropolitique, l'histoire économique ou celle des transports. On peut également envisager l'eau par thème : on a fait une histoire des inondations mais aussi une histoire des eaux usées⁵⁴. Le géographe du XIX^e siècle Élysée Reclus ne défendait-il pas déjà avec verve le rôle des savoirs sur les fleuves pour la connaissance : « Qui nierait [...] que fleuves et cours d'eau furent, à toute époque, un enjeu pour les conquérants, les césars et leurs stratèges, sur la ligne de front, aux postes de péages, ou à la limite des États ? Qui serait assez étourdi pour ne pas s'apercevoir que toutes les dimensions de la vie humaine et sociale – spirituelles et esthétiques, c'est entendu, mais également politiques et économiques – se révèlent le long de leurs berges qui virent, et verront, des eaux rougies de sang charrier des cadavres⁵⁵ ? »

Que dire de l'histoire des aménagements hydrauliques ? C'est très tôt que l'homme s'est fait aménageur : en Chine, le Grand Canal, creusé au V^e siècle avant J.-C, relie Shangai à Pékin. Pour l'économiste danoise Ester Boserup, les essais de maîtrise hydraulique des fleuves sont nés de la nécessité, de la pression démographique dans des milieux écologiques contraignants. Par exemple, l'idée du projet du canal de Suez date de 610 et 595 avant Jésus Christ sous le règne du Pharaon Nékaou II. De tels travaux se transmettent de souverains en souverains : on continue d'essayer de relier Méditerranée et Mer Rouge sous le roi perse Darius Ier (582–486 avant J.-C.), puis sous Ptolémée II (283-246 avant J.-C.) ou encore sous l'empereur Trajan au premier siècle de notre ère.

Les grands empires hydrauliciens, par leur maîtrise remarquable de l'eau, ont pu générer les conditions propices au développement voire à l'hégémonie... jusqu'au mythe. Ces civilisations dont on note l'ingéniosité et le savoir-faire technique ont pu étonner par leur

⁵³ LEMIRE Vincent, *Ibid.*, p. 573.

DURAND Aline (dir.), *Jeux d'eau. Moulins, meuniers et machines hydrauliques, XI^e-XX^e siècle. Études offertes à Georges Comet*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2008.

COMPAGNON Antoine, *Les Chiffonniers de Paris*, Paris, Gallimard, Bibliothèque illustrée des histoires, 2017. Mais aussi de SILGUY Catherine, *Histoire des hommes et de leurs ordures. Du Moyen Âge à nos jours*, éd. Le Cherche midi, 2009.

JEANNENEY Jean-Noël, <https://www.franceculture.fr/emissions/concordance-des-temps/au-defi-de-la-fange-les-ordures-de-paris>, épisode de Concordance des Temps du 17 février 2018.

⁵⁴ MANEGLIER H., *Histoire de l'eau : du mythe à la pollution*, Paris, 1991.

DESAILLY Bertrand, « Crues et inondations en Roussillon : le risque, le discours et l'aménagement », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 61, fascicule 4, 1990, pp. 515-519.

⁵⁵ RECLUS Elysée, cité dans CORNUAULT Joël, *Elisée Reclus, géographe et poète*, Gardonne, fédérop, 2002.

longévité. Le géographe Alain Musset a établi que les mythes aztèques ont eu une influence sur la mise sur pied d'une « civilisation de l'eau » organisée par un système de canalisations autour de la cité lacustre Tenochtitlan (Mexico). On trouve là-bas la trace de la mise en valeur de la ressource halieutique, ou encore celle de l'usage de l'eau pour le transport. À une échelle plus modeste, on peut noter l'exemple de l'aménagement du Canal du Midi, étudié par Nicolas Marqué ou encore par Jean-Michel Minovez⁵⁶.

On remarque que c'est à partir du moment où les nouveaux arrivants Espagnols perturbent cet équilibre structurel que ces populations vont voir leur mode de vie être compromis. On pourrait donc supposer qu'il existerait une corrélation entre la bonne gestion d'un réseau hydraulique et la pérennité d'un empire, à la suite de Patrick Fournier qui parle de « relations de pouvoir et de rivalité ». Ailleurs les Romains ont fait un usage remarquable des aqueducs⁵⁷. Cet héritage n'est pas seulement archéologique mais juridique avec le droit romain qui est mondialisé par la colonisation. En France, c'est en 1669, avec l'Ordonnance des Eaux et Forêts, que l'on voit une codification légale des cours d'eau : les rivières navigables appartiennent au Roi, les rivières non navigables aux seigneurs et les sources aux particuliers. Or, on sait que ce qui est sujet à législation, bien souvent, couvre également des enjeux de pouvoir.

Les perspectives de l'hydrohistoire ont de quoi enthousiasmer. Aujourd'hui, l'actualité de l'hydrohistoire et sa pertinence réside dans le fait qu'elle est utile à une perspective environnementale et sociale. Environnementale, en effet, car elle permet de comprendre les conséquences de l'agir anthropique sur le temps long. Sociale, enfin, car la gestion de l'eau génère une « grammaire des relations » entre les hommes dans le temps et l'espace⁵⁸.

Pour finir, il ne suffit pas de travailler sur la baie d'Hudson ou sur le Gange pour faire de l'hydrohistoire : il faut encore y chercher des éléments qui explicitent des relations de pouvoir et des représentations. En somme, dépasser la simple glanerie historique pour chercher à lire de l'intelligible sur le passé de l'eau et des hommes.

⁵⁶ BOSERUP Ester, *Évolution agraire et pression démographique*, Paris, Flammarion, 1972.

MUSSET Alain, *De l'eau vive à l'eau morte. Enjeux techniques et culturels dans la vallée de Mexico (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, 1991.

MARQUÉ Nicolas, *1667 Canal du Midi, Début d'un long chantier*, Cette année-là, Toulouse, éditions Midi-Pyrénées, 2018.

MINOVEZ Jean-Michel, *Garonne et Canal du Midi, le système de navigation autour de Toulouse*, Toulouse, Presses Universitaire du Mirail, 2018, 177p.

⁵⁷ FOURNIER Patrick, *Ibid.*

FABRE Guilhem, FICHES Jean-Luc, LEVEAU Philippe, « Recherches récentes sur les aqueducs romains de Gaule Méditerranéenne », *Gallia*, 2005, vol. 62, n° 1, pp. 5-12.

⁵⁸ FOURNIER Patrick, « Les leçons d'une hydrohistoire : quelques pistes de réflexion », *Siècles* [En ligne], 42, 2016, mis en ligne le 17 mars 2016, consulté le 16 mars 2019. [<http://journals.openedition.org/siecles/2970>]

II) L'histoire de la France en Afrique

a) L'histoire de l'Afrique

L'Afrique a été particulièrement discriminée en matière historique. On a parfois dit à tort que ses sociétés, puisqu'elles étaient sans écriture, étaient sans histoire. Ce sont des préconceptions que corrige Catherine Coquery-Vitrovitch : « Il s'agit d'un continent et de peuples qui n'avaient pas attendu la visite d'étrangers pour exister⁵⁹ ». Par exemple, l'historien François-Xavier Fauvelle fait la critique du « Régime de la découverte », une façon d'appréhender l'histoire en niant les singularités individuelles, sociétales ; en niant enfin l'historicité fondamentale de toute société.

Il est vrai que non seulement la connaissance sur l'Afrique coloniale ou même précoloniale n'a jamais été aussi foisonnante, mais elle doit aussi aujourd'hui aux œuvres d'historiens africains. À quelle date commence-t-on à contribuer scientifiquement à cette œuvre inépuisable ?

Au XVIII^e, le continent africain est encore relativement méconnu des Européens. Les régions côtières ou périphériques sont certes fréquentées, mais l'intérieur des terres relève encore du mystère⁶⁰. On invente le principe du blanc sur la carte pour désigner les zones non explorées, ce qui participe également à exciter la curiosité pour ces zones à découvrir. Cette « offense à la volonté de connaître le monde », selon l'expression d'Isabelle Surun, motive les explorateurs européens à pousser plus loin leurs investigations, à combler le blanc de la carte. « Les premières cartes des colons étaient pleines de zones blanches qui n'attendaient que d'être occupées par les Anglais. [...] Elles constituaient la formulation graphique de l'idée largement répandue selon laquelle l'expansion coloniale était légitime si elle avait lieu sur des terres « désertes, inoccupées »⁶¹». « De telles cartes font plus que donner une image de la colonisation [...] Elles constituent un discours d'acquisition et de dépossession ancré au cœur même du colonialisme⁶². » Cette dépossession s'exerce au détriment des peuples vivant sur ces territoires. C'est à ce moment que les Européens « inventent l'Afrique » selon l'expression de

⁵⁹ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *La découverte de l'Afrique, L'Afrique noire atlantique des origines au XVIII^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 1.

⁶⁰ SURUN Isabelle, *Dévoiler l'Afrique ? Lieux et pratiques de l'exploration (Afrique occidentale, 1780-1880)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 27.

⁶¹ PYENSON Lewis, « Cultural imperialism and Exact Science : German Expansion Overseas, 1900-1930 », *History of Science*, vol. X, 1982, p. 188.

⁶² PYENSON Lewis, *ibid.*, p. 187.

l'historien Valentin-Yves Mudimbe dans un ouvrage de 1988⁶³. Inventer l'Afrique signifie, du point de vue européen, unifier un ensemble pour en faire un objet de connaissance, une identité.

Le 6 mai 2019 Emmanuel Laurentin convie Isabelle Surun à son émission radiophonique *La fabrique de l'histoire*⁶⁴. La chercheuse explique que « l'Afrique reste [au cours de la période moderne] un objet de fascination et d'ignorance. À la fin du XVIII^e siècle cela devient un problème et une honte pour les sociétés européennes de voir ce continent si proche et si méconnu à l'intérieur ».

Le XIX^e siècle est marqué par ce que l'on appelle l'africanisme, soit la constitution par les Européens d'un corpus plus ou moins savant sur l'Afrique, et inspiré par la curiosité orientaliste. Certains de ces textes au sein de cet ensemble peuvent être jugés recevables pour la discipline historique en termes de scientificité. Cette période est celle de l'accumulation de la connaissance sur l'Afrique. C'est le temps de savoirs spécifiques, au carrefour de la « curiosité historique, savoirs et savoir-faire disciplinaires, intérêts idéologiques, stratégies institutionnelles » comme indiqué par l'historienne Sophie Dulucq dans *Écrire l'histoire de l'Afrique à l'époque coloniale*⁶⁵. En 1880, les colons européens sont installés sur une bonne partie du continent. Les chantres du colonialisme ont la voie libre pour écrire l'histoire à leur mesure. Ils traitent de l'Afrique selon deux angles essentiellement : le premier étant sa découverte par les Européens, le second sa colonisation⁶⁶. Cette façon eurocentrée d'écrire l'histoire de l'Afrique perdure jusqu'aux décolonisations.

La plupart des historiens considèrent que l'histoire de l'Afrique est produite véritablement à partir des années 1960, ce qui correspond à la période des décolonisations⁶⁷. Pekka Masonen situe en 1841 les deux premiers ouvrages scientifiques écrits sur l'Afrique : *The Negroland of the Arabs* de William Desborough Cooley, et *Untersuchungen über die Negerländer der Araber* de Johann Eduard Wappaüs. Quelque trente années plus tard, Étienne Berlioux soutient à Paris la première thèse d'histoire coloniale. Pour de plus amples informations, on peut se référer à l'article de Victor Karady sur les thèses de doctorat consacrées à l'Afrique dans les universités françaises de 1884 à 1961⁶⁸.

⁶³ MUDIMBE Valentin-Yves, *The Invention of Africa, Gnosis, Philosophy and the Order of Knowledge*, Londres, James Currey, 1988.

⁶⁴ LAURENTIN Emmanuel, SURUN Isabelle, « Histoire des Outre-mers (1/4) : L'exploration de l'Afrique, un phénomène historique complexe », *La fabrique de l'histoire, France Culture*. Diffusé le 6 mai 2019.

⁶⁵ DULUCQ Sophie, *Ecrire l'histoire de l'Afrique à l'époque coloniale (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Karthala, 2009, p. 24.

⁶⁶ COQUERY, *Op. cit.*, p. 2.

⁶⁷ DULUCQ Sophie, *Op. cit.*, p. 7.

⁶⁸ MASONEN Pekka, *The Negroland Revisited. Discovery and Invention of the Sudanese Middle Ages*, Helsinki, Finnish Academy of Science and Letters, 2000.

Ce sont les Britanniques qui, les premiers⁶⁹ se sont attachés à faire une histoire rigoureuse de l'Afrique : en 1947, deux chaires d'histoire de l'Afrique sont créées. La première est fondée à Londres, sous la direction de Roland Olivier. Il est aussi celui qui crée la *School of Oriental and African Studies* (SOAS). L'autre est située à la University of Ghana, Legon, sous le patronage de John Fage. Ce dernier met également sur pied un centre d'histoire africaine à Birmingham. En 1959 le journaliste britannique Basil Davidson publie *Old Africa Rediscovered. The Story of Africa's Forgotten Past* traduit en Français par *l'Afrique avant les blancs*⁷⁰, ce qui amène à une prise de conscience que l'Afrique « vivait » effectivement son histoire (pour reprendre l'expression de Catherine Coquery-Vitrovitch) bien l'histoire avant la colonisation.

La Gambienne Florence Mahoney fut la première Africaine à atteindre le statut de docteur en recherche à l'université de Londres en 1963. Pour ce qui est de la communauté historienne francophone, on retiendra Abdoulaye Ly, le premier Sénégalais à devenir docteur d'État en histoire. Il s'est rendu célèbre en 1985 par son travail de recherche novateur en 1958 sur la traite négrière du XVIII^e siècle. Militant politique, chercheur, ministre de la santé du Sénégal (1963-1970), il est aussi un des pères de ce que l'on appelle l'école de Dakar : expression qui désigne les disciples de l'égyptologue Cheick Anta Diop⁷¹.

Ce dernier est le second Africain, Sénégalais comme Ly, à obtenir le diplôme de docteur d'État en 1960, alors que sa thèse avait été refusée une première fois en 1954. On note également le travail de Boubacar Barry (docteur en histoire en 1971), un chercheur africain qui acquiert une stature internationale pour ses travaux sur l'histoire de la Sénégalie du XV^e au XIX^e siècle. En 1962, en France, les deux premières chaires d'histoire africaine sont créées à la Sorbonne.

COOLEY D. William, *The Negroland of the Arabs*, Londres, 1841.

WAPPAÜS E. Johann, *Untersuchungen über die Negerländer der Araber*, Göttingen, 1841.

BERLIOUX Étienne, « André Brûe ou l'origine de la colonie française » thèse de doctorat, Faculté des Lettres de Paris, 1874.

KARADY Victor, « Note sur les thèses de doctorat consacrées à l'Afrique dans les universités françaises, de 1884 à 1961 », *Informations sur les sciences sociales*, 11/1, 1972, pp. 65-80.

⁶⁹ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, « L'historiographie africaine en Afrique », *Revue Tiers Monde*, vol. 216, no. 4, 2013, pp. 111-127.

⁷⁰ DAVIDSON Basil, *L'Afrique avant les blancs*, Paris, 1962, 326 p.

⁷¹ BARRY Boubacar, *La Sénégalie du XV^e au XIX^e siècle, Traite négrière, Islam, Conquête coloniale*, Paris, L'Harmattan, 1988.

LY Abdoulaye, *La compagnie du Sénégal de 1673 à 1696. L'évolution du commerce français d'Afrique noire dans le dernier quart du XVII^e siècle*, Université de Bordeaux, 1955, 310 p.

BARRY Boubacar, « Écrire l'histoire dans l'Afrique post-indépendance. Le cas de l'école de Dakar », *Mélanges d'archéologie, d'histoire et de littérature offerts au doyen Oumar Kane*, Dakar, Presses Universitaires, 2001, pp. 228-252.

Après les décolonisations, c'est l'Afrique du Nord qui suscite l'attention des chercheurs. L'Afrique subsaharienne suit. En 1965, l'histoire africaine, pour Catherine Coquery-Vidrovitch, demeure « balbutiante⁷² ». En 1975 Abdoulaye Bathily rédige un article sur Faidherbe et son œuvre au Sénégal. C'est un point remarquable de l'historiographie sur l'histoire coloniale en Afrique⁷³.

Mais ces lumières qui s'allument sur le passé de l'histoire africaine sont trop sporadiques, et ce n'est que dans les années 1980 avec les *post-colonial studies* que l'on s'intéresse avec plus de constance à l'histoire coloniale. Ce courant vise à une déconstruction des savoirs jugés acquis et dont il faudrait dénoncer les *a priori*. Cette dynamique favorise l'arrivée de nouvelles générations mieux formées d'historiens africanistes, qu'ils soient Africains ou non. Du reste, l'anthropologie historique a permis de produire de l'histoire à partir des traces issues de la tradition orale. Le projet consiste à recueillir des témoignages oraux à partir desquels on peut construire un savoir historique. Cette méthode est particulièrement utile pour fixer les récits issus de langues non écrites, et essayer de faire la lumière sur les « siècles obscurs » de l'Afrique, soit les temps qui précèdent le XVIII^e siècle.

Même les sujets qui ont été le plus abondamment traités par l'historiographie africaine semblent profiter d'une relecture contemporaine : en 2018, Isabelle Surun publie aux Éditions de la Sorbonne un ouvrage qui revisite l'histoire de l'exploration européenne en Afrique. Elle insiste sur l'intérêt que représente pour la recherche historique la géographie des voyages d'exploration : « Les travaux portés par les études post-coloniales d'inspirations saïdienne⁷⁴ ou foucauldienne⁷⁵, considèrent les productions textuelles et graphiques issues de l'exploration comme un tournant critique qui a souligné le pouvoir des cartes et leur effectivité dans la construction de l'image du monde et des territoires⁷⁶ ».

Aujourd'hui, l'histoire de l'Afrique profite des travaux éminents d'Africains soucieux de rattraper un certain retard. Les chercheurs sur l'Afrique subsaharienne ont encore du travail

⁷² On note ici l'ouvrage de Catherine Coquery-Vidrovitch intitulé COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, 460 p., précieux notamment pour mieux connaître l'historiographie de l'Afrique. + l'ouvrage de Dulucq.

⁷³ BATHILY Abdoulaye, « Aux origines de l'africanisme. Le rôle de l'œuvre ethno-historique de Faidherbe dans la conquête française du Sénégal » in *Le Mal de voir. Ethnologie et orientalisme : politique et épistémologie, critique et autocritique*, Cahier Jussieu n°2, Paris, 10/18, 1976, pp. 77-107.

⁷⁴ Inspirées des travaux d'Edward Saïd. Voir SAÏD W. Edward, *Orientalism, Western Conceptions of the Orient*, Londres, Penguin Books, 2003 [1978].

⁷⁵ Inspirés de ceux de Michel Foucault. Voir FOUCAULT Michel, « L'œil du pouvoir », entretien avec J.-P Barou et M. Perrot, dans FOUCAULT M., *Dits et écrits II, 1976-1988*, Paris, Gallimard (Quarto), 2001, pp. 190-207.

⁷⁶ SURUN Isabelle, *Op. cit.*

devant eux pour compléter des savoirs parfois lacunaires, surtout pour les périodes antérieures aux indépendances. Dans cette optique, l'usage de technologies innovantes laisse entrevoir des perspectives dans des champs disciplinaires comme l'archéologie. Par exemple, en 2019, grâce à l'usage d'une technologie laser des archéologues sud-africains ont mis à jour la cité oubliée de Kweneng. Une façon efficace, avec l'histoire orale, pour aborder le passé des peuples sans écriture. Pour découvrir l'histoire de l'Afrique, on privilégiera *Les Africains. Histoire d'un continent* de John Iliffe (1997), ou encore *Afrique. Histoire et civilisations : XIX-XXe siècles* de Élikia M'Bokolo (1994)⁷⁷.

b) L'histoire des fleuves africains

Pour ce qui est de l'Afrique, les études historiques axées sur les fleuves semblent limitées et peu en adéquation avec l'intérêt éprouvé par les colonisateurs à exploiter ces voies de communications. En 1890, l'instituteur genevois William Rosier écrit d'ailleurs : « L'histoire de l'exploration africaine se réduit à la prise de possession par la science d'une succession de bassins fluviaux ». La sentence est exagérée mais elle traduit l'importance stratégique que revêt pour certains la conquête des fleuves africains. Il continue : « Dans l'Antiquité déjà, les Égyptiens adoraient le Nil auxquels ils devaient de vivre, et ils chantaient des hymnes en son honneur ; aujourd'hui, les nègres de l'Afrique centrale composent des poèmes informes célébrant la gloire du fleuve qui résume pour eux tout l'univers⁷⁸. »

Cette essentialisation de l'individu par le fleuve révèle en tout cas son intérêt aux yeux des Européens. Elle en dit plus, en vérité, sur les représentations des Français que sur celles des Africains. En 1770, l'explorateur britannique James Bruce fait un voyage sur le haut Nil Bleu (Soudan actuel). En 1788, à Londres, est fondée *l'African Association*, qui promeut l'exploration de l'Afrique de l'Ouest en attribuant des primes aux explorateurs. Cette association vise aussi à découvrir la source du Niger, fleuve qui a été étudié par Jean Gallais. John Waterbury, quant à lui, a écrit un ouvrage d'hydropolitique sur le Nil⁷⁹.

⁷⁷ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Op. cit.*

FÉRARD Emmeline, « Une cité perdue depuis 200 ans refait surface en Afrique du Sud », *Géo*, [en ligne], mis en ligne le 05/02/19, consultée le 23/03/19, ILIFFE John, *Les Africains. Histoire d'un continent*, Paris, Aubier, 1997, 459 p.

M'BOKOLO Elikia, *Afrique. Histoire et civilisations : XIX-XXe siècles*, Paris, UREF, Université francophone, Hatier-Aupelf, 1994, 271 p.

⁷⁸ ROSIER William, « Les caractères généraux de l'hydrographie africaine », *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, tome 29, 1890, p. 28.

⁷⁹ WATERBURY John, *Hydropolitics of the Nile Valley*, New York, Syracuse University Press, 1979.

GALLAIS Jean, *Le delta intérieur du Niger. Étude régionale*, Dakar, IFAN, 1967.

Cependant l’Afrique semble accuser un net retard en hydrohistoire. Faut-il y voir un manque d’intérêt de la part d’historiens africanistes ? Ce qui est sûr, c’est que les fleuves africains ne sont pas moins essentiels qu’ailleurs, au contraire. Aussi ce constat est-il une invitation au travail et semble justifier notre enquête. En revanche, il est faux de dire que l’on n’a pas écrit en sciences sur les fleuves africains : ces derniers ont été l’objet de nombreuses études issues de disciplines comme l’hydrologie, dont on attend des retombées pratiques pour l’aménagement de l’Afrique.

III) La vallée du fleuve Sénégal

a) Une voie pour l’exploration

En 1697, André Brûe effectue en pionnier une des premières incursions françaises dans la vallée du Sénégal.

Cette vallée est parfois présentée tantôt comme une unité, tantôt comme une multiplicité⁸⁰. Une unité, certainement, dans le sens où elle forme un ensemble géologique unifié autour du fleuve. Une multiplicité, bien sûr, car elle abrite des populations hétérogènes. Cette zone est aujourd’hui largement étudiée et prise en considération par des chercheurs, toutes disciplines confondues : on relèvera des études d’hydropolitique ou de géopolitiques, des analyses littéraires... comme avec le travail de Naye Bathily sur le rôle des légendes ou bien celui de Marin Lorin sur la poésie peule au Sénégal⁸¹.

Jusqu’où peut-on remonter pour trouver la trace de cet engouement, et particulièrement pour la discipline historique ? Dès les années 1920, sont soutenues les premières thèses qui portent sur l’Afrique subsaharienne. Au sein de ce vaste territoire, le Sénégal a été relativement

⁸⁰ Pr FAYE Ousseynou, dans BA Daha Chérif, *Crimes et délits dans la vallée du fleuve Sénégal de 1810 à 1970*, Dakar, L’Harmattan-Sénégal, 2010. Voir BOUTILLIER, CANTRELLE, CAUSSE, LAURENT, N’DOYE, *La vallée moyenne du Sénégal*, Paris, P.U.F, 1962, 370 p. ; CROUSSE B., MATTHIEU P., SECK S.M, *La Vallée du Sénégal, évaluation et perspectives d’une décennie d’aménagement*, Paris, Karthala, 1991 ; DIA Abdou, « Les aspects de la gestion des ressources en eau dans le delta du fleuve Sénégal », Thèse de doctorat du IIIe cycle, Montpellier III, 1986.

⁸¹ BATHILY Naye, « La légende comme genre dans la littérature orale africaine : étude comparée de légendes de crocodiles le long du fleuve Sénégal » *Thèse de doctorat*, Paris XIII, 2008.

GNOKANE Adama, « La politique française sur la rive droite du Sénégal : le pays maure 1817-1903 », Thèse de doctorat d’histoire, sous la direction de Jean Devisse, Paris I, soutenue en 1987 ;

DIA Amadou Hamath, « Décentralisation et développement local : le cas de la vallée du fleuve Sénégal ». *Thèse de doctorat de sociologie*, sous la direction de Jean-Yves NEVERS et Issiaka-Prospère LALÉYÉ, Toulouse II, 2006.

SECK Sidi Mohamed, LERICOLLAIS André, MAGRIN Géraud, *L’aménagement de la vallée du Sénégal, Logiques nationales, crises et coopération entre les États riverains*, pp. 31-76 dans RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d’hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009, 296 p.

LORIN Marie. *La poésie orale peule des pêcheurs de la vallée du Fleuve Sénégal (Pékâne) : Approche géopoétique*, Université de la Sorbonne, Paris, 2015.

bien étudié en comparaison d'autres pays d'Afrique, plus instables sur le plan politique ou économique. En 1921, Georges Hardy publie un ouvrage sur les débuts de la France au Sénégal au XIX^e siècle. En 1925, Camille Alexandre Sabatié fait une histoire de la conquête du pays. Isabelle Surun inclut le Sénégal dans ce qu'elle appelle la « zone 1 », celle de l'ouest africain qui, la première, a été l'objet de l'attention des Européens⁸².

Les pays de la vallée du Sénégal figurent parmi les premiers espaces à être mieux connus par les explorateurs. Pourtant, la découverte de l'Afrique n'a pas été chose aisée dans l'Ouest du continent. Du fait de l'absence d'embouchure des fleuves, « l'Afrique est restée inaccessible à toutes les recherches nautiques », comme l'écrit l'explorateur James Rennel à la fin du XVIII^e dans son mémoire de géographie africaine. L'historien François-Xavier Fauvelle, dans son cours au Collège de France, affirme qu'il y a eu pendant longtemps une méconnaissance de l'Afrique par les explorateurs, qui se sont limités à une connaissance des côtes, au point qu'il parle d'une « géographie de la méconnaissance ». De son côté, Christian Grataloup a formulé une idée très intéressante en disant que la géographie « du contour » est la géographie du propriétaire. Ainsi les Européens envisagent-ils progressivement un continent qui leur sont nouveau, d'abord en en circonscrivant le périmètre, puis en s'appropriant son contenu⁸³.

Au sein de cet espace politique du Sénégal, il faut identifier ce que représente exactement la vallée : c'est la zone qui a été creusée par le lit du fleuve et s'étend sur ses berges. Elle englobe donc le fleuve et les territoires qui lui sont riverains, depuis sa source jusqu'à son embouchure sur l'océan Atlantique. Cet espace est relativement intégré au commerce international, et cela de longue date comme l'explique Odile Goerg dans un article de la revue *Genèses* et paru en 1991. Du temps des colonisateurs, la vallée du Sénégal, dans sa partie la plus en amont, est comprise comme le morceau d'un ensemble plus vaste appelé le Soudan Français, qui n'a rien à voir avec l'actuel Soudan⁸⁴.

Du VII^e au XVI^e siècle, la vallée du fleuve Sénégal est un espace tampon pour les échanges d'or et d'esclaves : elle s'insère dans le commerce triangulaire, qui est mondialisé.

⁸²SABATIÉ A., *Le Sénégal, sa conquête et son organisation (1364-1925)*, Saint-Louis, 1925, 435 p.

HARDY Georges, *La mise en valeur du Sénégal de 1817 à 1854*, Paris, Emile Larose, 1921, 376 p.

GOERG Odile, « L'historiographie de l'Afrique de l'Ouest : tendances actuelles », *Genèses*, 6, 1991.

SURUN Isabelle, *Dévoiler l'Afrique ? Op. cit.*, p. 38.

⁸³GRATALOUP Christian, *L'invention des continents : comment l'Europe a découpé le monde*, Paris, Larousse, 2009, 224 p.

⁸⁴SURUN Isabelle, *Ibid.*, p. 38.

SURUN Isabelle, *Ibid.*, p. 42.

GOERG Odile, « L'historiographie de l'Afrique de l'Ouest : tendances actuelles », *Art. Cit.*

Au XVIII^e, la somme des savoirs sur la Sénégambie⁸⁵ s'accroît avec par exemple les travaux de Jean-Baptiste Labat. « Après les traités de 1814 et 1815, la France récupère une partie de ses territoires coloniaux perdus dans les guerres franco-britanniques. Cet empire renouvelé compte alors « moins de 5000 habitants pour 7000 km²⁸⁶ ». La France est alors la cinquième puissance coloniale derrière le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Espagne, le Portugal. Pourtant, au XIX^e siècle, le domaine colonial français s'étend. En 1880, il couvre près d'un million de kilomètres carrés.

L'idée d'aménager la vallée du Sénégal remonte au début XIX^e siècle : en ce qui concerne l'irrigation, par exemple, à part quelques sites d'exceptions réalisés sous la colonisation (comme un périmètre aménagé à Richard Toll de près de 6000 hectares), le bilan des aménagements n'est pas à la hauteur des espérances⁸⁷. On se situe à une période où le rapport entre homme et environnement est avant tout un rapport de pouvoir technique donnant tous les droits aux uns sur les autres. Ce n'est que plus tard, dans les années 1980, que les acteurs du mouvement environnementaliste états-unien cherchent à redéfinir cette relation verticale homme-nature en une morale, une éthique de l'environnement, comme le rappelle la philosophe Catherine Larrère en 2015 lors d'une conférence à l'Institut Émilie du Châtelet.

Après l'indépendance de 1960, le fleuve Sénégal a été pensé en histoire selon trois axes. Le premier est l'axe économique où l'on étudie le développement du commerce au Sénégal sous la colonisation en interrogeant le rôle du fleuve. C'est l'étude du commerce licite, comme dans *Le Sénégal sous le second Empire*, d'Yves-Jean Saint-Martin. On y pense notamment le fleuve en tant que moyen de transport pour l'économie de traite basée sur la gomme puis sur l'arachide. La photographie suivante présente des Maures installés à bord de chalands chargés de sacs de gomme.

⁸⁵ La Sénégambie est une aire géographique qui correspond aux bassins du fleuve Sénégal et de la Gambie, c'est-à-dire le territoire où se rencontrent les affluents d'un fleuve pour ne former qu'un bras qui chemine vers le littoral.

⁸⁶ LABAT Jean-Baptiste, *Nouvelle relation de l'Afrique Occidentale*, Paris, 1728, 5 vol.

BERSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire du XIX^e siècle*, Paris, Hatier, Initial, 1996, p. 147.

⁸⁷ SECK Sidi Mohamed, LERICOLLAIS André, MAGRIN Géraud, *Ibid.*, p. 40.



« Maures apportant de la gomme (Médine) », photographie réalisée par le capitaine d'infanterie coloniale PÉRIGNON Aristide Auguste François, *Album de 100 photographies du Sénégal, du Soudan français, du Dahomey*, 1900.

« [L']implantation de *corridors impériaux* destinés à faciliter l'exportation des ressources de la colonie compose des territoires centrés sur les ports et dans lesquels le développement des voies de communication obéit essentiellement aux besoins économiques » écrit Hélène Blais. La seconde voie mobilisée pour comprendre le fleuve est celle des sciences politiques : après les affrontements intercommunautaires de 1989, c'est le moment où l'on se demande si le fleuve n'est pas aussi un facteur aggravant qui pèse sur les relations humaines dans la vallée. Le dernier axe est le plus récent. C'est celui de l'histoire environnementale où l'on s'intéresse aux impacts des aménagements dans la région. En 1995, Claire Bernard publie une thèse d'histoire à teneur environnementale sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch. Cette étude porte sur les aménagements de la vallée du fleuve sous la période coloniale. Notons encore le travail du chercheur Chérif D. Ba qui porte en 2010 un regard de sociologue sur la vallée du fleuve en y compilant les crimes et délits survenus au cours de ces deux derniers siècles. Tout récemment, en 2018, le docteur en histoire Adama Aly Pam publie *Colonisation et santé au Sénégal (1816-1960)*, qui porte sur les épidémies et les questions de

santé dans la vallée sous l'autorité des colonisateurs⁸⁸. Notre investigation fait donc suite à une riche série de travaux.

b) L'histoire de la vallée du fleuve Sénégal

Peut-on penser que, parce qu'il est moins connu que certains grands fleuves africains comme le Nil ou Niger, le Sénégal a été moins bien traité par l'historiographie ? Jean-Pierre Raison, dans l'introduction de son ouvrage sur la géopolitique des grands fleuves africains, évoque un fleuve « modeste », dont le bassin et le débit annuel d'eau reste loin derrière ceux des Congo et Zambèze⁸⁹. On pourrait penser que ce sont d'abord les fleuves les plus majestueux, puissants ou disputés qui intéressent les historiens. Surtout, certains ont indéniablement un poids géopolitique supérieur à d'autres, du fait notamment de leur valeur de frontière, de l'abondance de leur débit... bref, de leur identité. Au sein de ce panthéon des fleuves problématiques ou mythiques, le modeste Sénégal pourrait sembler quelque peu disqualifié. En réalité, c'est plutôt par son faible débit que le Sénégal génère des difficultés non moins intéressantes. Et puis, il ne faut pas l'oublier, ce fleuve se trouve au croisement de plusieurs pays : il prend sa source en Guinée et arrose le Mali, trace la frontière entre Sénégal et la Mauritanie, une délimitation qui n'a pas toujours été si tranquille. Le Sénégal véhicule l'image d'un fleuve moyen, laborieux : une image que l'on retrouve dès les descriptions données par les sources du XIX^e siècle. Ce fleuve difficile, au débit annuel inégal, échappe de justesse à un phénomène d'endoréisme⁹⁰ par un brusque coude qui le mène à l'océan Atlantique. C'est aussi vrai de dire que ce fleuve a été marginalisé à l'arrivée du train dès la fin du XIX^e siècle et surtout de la route en Afrique.

Toutefois, pour Géraud Magrin et Jean-Pierre Raison, l'Orange et le Sénégal sont des exceptions en Afrique, du fait de la régularité de leurs aménagements contemporains par rapport à d'autres fleuves où les travaux se font plus erratiques. Ils accordent au fleuve Sénégal une

⁸⁸ W. DEL TESTA David, « Imperial Corridor : Association, Transportation and Power in French Colonial Indochina », *Science, Technology and Society*, vol. 4, 1999, p. 319-354.

BLAIS Hélène, dans SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 180.

BERNARD Claire, « Les aménagements du bassin du fleuve Sénégal pendant la colonisation, 1850/1960 », thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch, Paris VII, 1995.

BA Daha Chérif, *Op. cit.*

ALY PAM Adama, *Colonisation et santé au Sénégal (1816-1960), Crises épidémiques, contrôle social et évolutions des idées médicales*, Dakar, L'Harmattan Sénégal, 2018, 270 p.

⁸⁹ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Op. cit.*, p. 7.

⁹⁰ Du grec *endo*-dedans et *rhein*-couler, soit le fait pour un cours d'eau de fonctionner en circuit fermé, de retenir ses eaux en courant à un risque d'assèchement.

singularité : celle d'être l'unique exemple en Afrique de fleuve « intégré », autrement dit réunissant modernisation de la navigation, usage énergétique de l'eau et irrigation. Et puis il y a la question du climat politique qui règne dans la vallée du fleuve. Les auteurs ont là-dessus des opinions contrastées : c'est un fleuve du « compromis » pour Magrin et Raison, car, selon eux, les populations parviennent à une entente sur la répartition de la ressource. Leur argument est que le Sénégal n'est pas concerné avec la même urgence par le risque de sécheresse que dans d'autres régions de l'Afrique : sa situation dans une région au régime pluvial sub-tropical l'y en préserverait. Pour d'autres auteurs comme Christian Vandermotten, le fleuve Sénégal, au contraire, est un fleuve de la « discorde ». Nous étudions donc un fleuve à l'identité double. Cette ambiguïté entre discorde et compromis, on la retrouve au cinéma : en 1999, Marcel Dalaise monte *Le Fleuve Sénégal, les eaux du partage*. Il fait suite à une œuvre de fiction de Bernard Giraudeau, *Les Caprices du fleuve*, réalisée en 1996. Elle met en scène la modeste colonie française du Sénégal au XVIII^e, où razzieurs et moustiques porteur de la fièvre jaune sont des « caprices » mettent à mal des Français désabusés⁹¹.

De ces histoires de fleuves ou de territoires dont on vient de voir la densité et la richesse, on tire des conclusions : notre démarche est en continuité avec une tendance historique récente qui vise à mieux comprendre les relations entre les hommes et leur environnement.

Nous choisissons de passer par la question de l'eau pour essayer de révéler quelques-unes de ces aspérités, entre discorde et partage, caprices et compromis. Aussi ce mémoire n'a-t-il pas seulement l'ambition de faire l'histoire d'un fleuve ; il vise également à faire la lumière sur des projets, des espoirs, des échecs... en somme, d'éclairer les représentations des hommes qui ont navigué sur ces eaux.

Il manquait qu'on dédie à ce fleuve une étude d'inspiration holiste, plus englobante. Ce mémoire entend dévoiler une histoire qui ne se limiterait pas seulement aux quelques aménagements réalisés par les Français au Sénégal. Par l'angle de l'histoire des transports et des aménagements pratiques pour mettre en circulation un fleuve, mais aussi par l'étude des

⁹¹ VANDERMOTTEN Christian, *Géopolitique de la vallée du Sénégal. Les flots de la discorde*, Paris, L'Harmattan, 2004, 165 p.

DALAISE Marcel, *Fleuve Sénégal, les eaux du partage*, 1999.

GIRAUDEAU Bernard, *Les caprices d'un fleuve*, 1996.

représentations et de la santé, comme de la logistique de l'eau, nous entendons apporter à cet édifice historique quelques éléments complémentaires pour l'élaboration de nos savoirs.

Présentation du corpus de sources

L'étude historique du fleuve Sénégal repose sur des sources produites à l'époque coloniale. On distingue les documents d'archives, les sources imprimées et les sources iconographiques.

I) Les sources d'archives

a) Le fonds ministériel « Missions 1796-1932 » des Archives nationales d'outre mer (ANOM)

Nous avons porté notre attention au fonds du ministère des Colonies (fondé en 1894, soit quarante ans après celui du Royaume Uni) qui concerne les missions conduites en Afrique de l'Ouest, dont le Sénégal : ce fonds de 17 mètres linéaires intitulé « ministère des Colonies, missions 1796-1932 » regroupe l'activité de plusieurs services et bureaux. Les dossiers proviennent du Service Géographique, du cabinet du ministre des colonies et des services qui suivent les Affaires militaires. Nous avons à notre disposition quatre cartons qui appartiennent à ce fonds d'inégale qualité.

Le carton FM MIS//16 porte sur une mission hydrographique menée de Bakel à Médine par le lieutenant d'artillerie de marine Pol et qui s'étend de 1880 à 1883. Cette mission sur le haut-fleuve est ordonnée le 27 janvier 1880 par Louis Brières de l'Isle, alors gouverneur du Sénégal. Le lieutenant Pol tient un journal de la mission avec soin. Quotidiennement, du 29 février au 22 juin 1880, il y note les villages qu'il rencontre et décrit leur population. Il y intègre des croquis des profils des berges du Sénégal dont il mesure le degré d'inclinaison et rapporte s'ils sont cultivés, laissés en friches, boisés etc. Par ailleurs, on trouve la correspondance de l'année 1883 de Pol au sujet de l'avancement de la mission. C'est pour nous un état des lieux qui rend compte de l'aspect du cours du fleuve au début des années 1880 et qui nous est utile pour le chapitre 1 et 3.

Le carton FM MIS//50 contient 550 pages sur la campagne soudanaise de 1881-1882. Alors que le fleuve devient impraticable à partir de Kayes, les troupes ont pour objectif d'établir des postes militaires de Médine à Bamako. Le rapport, ordonné en dix chapitres, est rédigé de la main de Gustave Borgnis-Desbordes⁹², qui est lieutenant-colonel d'artillerie de marine et commandant supérieur du haut-Sénégal. Il y rend compte des travaux effectués aux escales de

⁹² Le nom est parfois orthographié sans le « s » final.

l'hivernage de 1882 à Bafoulabé, Badumbe, Kita, Kayes. Il présente les plans du pavillon des officiers du fort de Bafoulabé, puis recense les personnels, les moyens et infrastructures dont disposent les militaires aux escales principales du haut-fleuve. Ces documents couplent donc paragraphes et tableaux statistiques. Puis, on peut y lire son rapport sur la topographie, sur le système de ravitaillement des troupes, sur le service médical, le service vétérinaire (dont l'usage des chevaux pour le transport de matériels), ainsi que sur le personnel combattant. Ces sources serviront utilement le chapitre 3.

Le carton FM MIS//15 contient 3 liasses dont le rapport d'une centaine de pages du Directeur des Colonies sur les aménagements et déplacements entrepris sur le haut-fleuve entre 1879 et 1882. Ces documents sont adressés au ministre des colonies. On y trouve notamment un bilan détaillé de la circulation sur le fleuve de l'année 1878. Puis, pour l'année 1881, on peut y lire les notes du commandant du haut-fleuve le colonel Desbordes qui explique l'utilité d'envoyer des troupes au Soudan et fait un bilan sur l'état de la colonie et les budgets et dépenses des escales du fleuve pour les années 1881, 1882 et 1883. Desbordes recommande en mai 1882 au ministre des colonies le chef de bataillon d'infanterie de marine Boilève pour accéder au poste de commandant des postes de Bakel à Médine. Ces documents seront mobilisables pour les chapitres 1 et 3.

b) Le fonds ministériel du Comité des travaux publics

Ce fonds du ministère des Colonies s'intitule « Inspection générale des Travaux Publics (XIX^e siècle-1965) ». Ses 415 mètres linéaires sont d'une grande richesse : ils sont composés de documents purement techniques comme des plans et profils d'ouvrages d'art, mais aussi de devis de travaux, documents financiers, études, projets et rapports.

Le carton FM 1TP/47 comporte le rapport de 160 pages dactylographiées du capitaine du génie Mathy qui est chef de la mission topographique de 1903-1904 et rédige un mémoire sur le fleuve Sénégal. On compte également un rapport d'une cinquantaine de pages produit par le lieutenant de vaisseau Charles Henri Mazérand qui mène une mission à son nom en 1904 et signe son rapport le 15 août de la même année. Par ailleurs, il comporte le dossier d'une dizaine de pages du projet de 1896 de jonction des bassins du Sénégal et du Niger par le Kaarta. Ce carton sera utile pour le chapitre 1.

Le carton FM 1TP/751 porte sur la période de 1886 à 1907. On y traite des améliorations de la « barre du Sénégal », c'est-à-dire la barre de Saint-Louis, le bras de sable qui se forme à

l'embouchure du fleuve et perturbe les activités portuaires. Les liasses représentent en tout près de 370 pages dactylographiées. La notice est incomplète et ne rend pas compte de la variété d'auteurs des documents. Nous y trouvons des cartes, dessins, bordereaux des prix, notices... relatifs à la fixation et l'abaissement de la barre de 1886. Mais également une vingtaine de pages de propositions pour l'amélioration de la barre par l'ingénieur hydrographe français Anatole Bouquet de la Grye, ainsi que sa correspondance et dessins techniques. Le reste du document regroupe deux projets d'amélioration : l'un en 1905 et l'autre en 1908. Dans le premier, on trouve plans, tableaux et notes du directeur des Travaux Publics A. Delpis. Le second projet interroge la possibilité de construire un épi en mer à Saint-Louis, c'est-à-dire un ouvrage hydraulique rigide destiné à faire opposition aux vagues et courants. Ce carton va nourrir notre chapitre 2.

Le carton FM/1TP/22 présente une cinquantaine de documents sur double page rédigés entre 1935 et 1936 dans le cadre de la mission Demongin. Ce carton est postérieur aux principaux documents de notre étude toutefois il est particulièrement intéressant car on peut y lire un bilan historique du balisage du Sénégal, ce qui permet de vérifier la véracité des récits antérieurs et donc de croiser nos sources.

c) La série géographique du Soudan français

Cette série de 4 mètres linéaires concerne les missions sur le haut-fleuve et les campagnes menées pour pacifier la colonie du Soudan français, qui correspond à l'actuel Mali. Une partie de la série a été modifiée par un certain Christian Schefer au début du XX^e siècles : sa proposition de nouveau classement s'est révélée être erronée, entraînant des incohérences au sein de nombreux dossiers. Les quatre cartons que nous avons dépouillés semblent avoir été épargnés.

Le carton du FM SG SOUD/XVI/6 contient une centaine de pages qui couvrent trois années, de 1891 à 1893. On y lit un contentieux entre l'Administration des Colonies et la Société française de Cabotage à Vapeur du Sénégal et des Rivières du Sud. À l'origine, il s'agit d'une rixe survenue à bord du navire *Le Dakar* entre le capitaine du bord, qui est employé par la compagnie, et un officier militaire. Cette affaire nous est connue par les lettres et rapports que l'on lit dans ce dossier. On le destine au chapitre 3.

Le carton FM SG SOUD/XIX/2 contient un plan du bâtiment administratif de Kayes en 1890 ainsi que le rapport d'une vingtaine de pages de la mission Picanon du haut-Sénégal de

1888 à 1890. L'Inspecteur de 1^{ère} classe Picanon s'adresse le 1^{er} septembre 1890 au Secrétaire d'État des Colonies et rapporte les arguments de la Commission du haut-fleuve, opposée à au maintien de la ligne de chemin de fer entre Kayes et Bafoulabé. Ces documents sont utiles pour le chapitre 3 pour traiter des travaux effectués aux escales.

On trouve dans le carton FM SG SOUD/IX/7 une soixantaine de pages de données statistiques parfois commentées sur le commerce par voie fluviale au Sénégal. On dispose donc de chiffres précis des importations et exportations sur le fleuve pour les années 1897 et 1898. Ces sources sont directement mobilisables pour le chapitre 1.

Le carton FM SG SOUD/XII/5 nous renseigne sur la mise en place d'un service postal du haut-fleuve pour les années 1990-1993 et également sur l'emploi de nouveaux moyens de transports, les chalands en aluminium, pour acheminer des personnels et des matériels sur le fleuve au-delà de sa section navigable, soit à partir de Kayes. Nous disposons d'une centaine de pages dans lesquelles on trouve des échanges avec la maison Lefebvre que l'on sollicite pour construire les chalands en aluminium, mais aussi des documents sur les budgets à allouer aux Services des Postes et Télégraphes. Ce carton nous sera utile pour le chapitre 1.

Le carton FM SG/SOUD/XII/4 offre environ 450 pages sur le rapatriement par le fleuve Sénégal des corps des militaires décédés au Soudan vers la fin des années 1890. On le destine au chapitre 9.

d) La « série géographique du Sénégal et dépendances I-V, VI-XX 1775, 1783, 1814/1920 »

La description précise de cette série de 48 mètres linéaires n'est pas disponible en ligne mais dans un ouvrage papier intitulé *Guide des sources de l'histoire de l'Afrique au Sud du Sahara*, I, Archives, 1971. Au sein de cet ensemble, le fonds « Navigation sur le fleuve Sénégal, service fluvial 1834-1912 » réunit une quinzaine de cartons.

Le premier carton FM SG SEN/XII/26 comporte 245 pages sur les travaux, les réseaux de communications mais aussi sur la navigation sur le fleuve Sénégal pour les années 1886-1889. Notamment le projet Fournié-Dorre, qui propose de fonder La Sénégalienne, une société privée qui ne voit jamais le jour, mais qui entend établir une circulation permanente sur le fleuve Sénégal. On trouve donc les devis de la société, ses plans, ses frais pour les travaux... ce carton sera utile pour le chapitre 1 et 3.

Le second carton FM SG SEN/XII/27 comporte également le dossier FM/SG/SEN/XII/27bis : en tout, 128 pages sur les travaux, navigation et communications de 1828 à 1895 sur le fleuve. Ainsi qu'une focale sur Saint-Louis avec la construction des quais, des éléments sur la barre. On notera des informations sur les réparations à effectuer à la coque de la drague à vapeur de Saint-Louis. Le dossier 27 bis porte sur les années 1833 à 1893 avec en sus un projet d'établissement d'un service de remorquage des navires de commerce sur la barre du Sénégal. Ce projet donne naissance à une société des remorqueurs du Sénégal (1887-1893). On y trouve des informations sur ses moyens et ses personnels. Un carton mobilisable cette année pour le chapitre 1 et 2.

Par ailleurs, le carton FM SG SEN/XII/115 comporte 182 pages utiles pour nous, avec des informations sur les travaux et communications sur le fleuve pour les années 1901 à 1906. On y trouve des éléments sur l'affaire du *Général Dodds*, un bateau à vapeur échoué le 25 août 1901 près du village de Galomi sur le fleuve Sénégal. On l'emploiera pour le chapitre 1 et 3.

Le carton FM SG SEN/XII/119 contient 120 pages de traités et documents administratifs qui organisent la privatisation de la circulation fluviale entre Saint-Louis et Kayes. L'État français confie à l'entreprise appelée la Participation maritime, représentée par M. Devès et G. Chaumet, la mission d'assurer un service régulier de transport sur le cours du fleuve jusqu'au Soudan français. Cet accord est daté du 28 juin 1893 et nous disposons des traités qui suivent et amendent le premier jusqu'en 1904. Ces documents officiels nourriront le chapitre 1.

Le carton FM SG SEN/XII/112 contient quelque 140 pages ayant trait à une mission confiée en 1897 au lieutenant Schwerer, commandant un navire à voile : l'*Ardent*. Schwerer est chargé de parcourir le Sénégal pour compléter et améliorer les connaissances d'alors du réseau hydrographique.

Le carton FM SG SEN/XI/41 contient une cinquantaine de pages sur l'envoi de vaccins contre la variole au Sénégal en 1868 (chapitre 5).

Le carton FM SG SEN/XII/122 contient une centaine de pages concernant des travaux menés à Kayes en 1907 notamment pour y faire fonctionner une machine à glace à l'usage du personnel hospitalier (chapitre 4)

Le carton FM SG SEN/XII/17 contient une cinquantaine de pages sur les travaux menés à Saint-Louis dans les années 1860 pour doter la ville en eau potable (chapitre 7).

II) Les sources imprimées

a) Les récits de voyages, notices et traités médicaux

Jean-Baptiste Labat, ou le Père Labat, est un missionnaire, savant et soldat. Ordonné prêtre à Paris en 1685, il passe sa vie en voyage dans les colonies françaises. En 1728, il publie un récit de voyage de 34 pages où il décrit le Sénégal, ses habitants et leurs coutumes⁹³.

Sylvain Meinrad Xavier Golbéry est un géographe français et militaire dans le génie. Envoyé en Afrique de l'Ouest par Louis XVI de 1785 à 1787 pour y faire des études de terrain, il publie en 1802 un compte-rendu de 519 pages de son voyage. On y trouve un chapitre dédié au fleuve : « Observations générales sur le fleuve Sénégal ». On l'emploiera pour la partie 1 et 3⁹⁴.

Jean Baptiste Léonard Durand est un administrateur français et directeur de la Compagnie du Sénégal. Il publie en 1802 une étude de 454 pages sur le Sénégal. On y lit une description de la barre du Sénégal au chapitre XVI, et puis, sur une vingtaine de pages, des commentaires sur le fleuve et les populations qui vivent sur ses rives aux chapitre XVIII et XIX⁹⁵.

On utilisera un traité médical paru en 1840 et intitulé *Traité des maladies des Européens dans les pays chauds*. Son auteur est le médecin Jean François Ferdinand Thévenot. Ce traité de 410 pages est inspiré du service qu'il effectue en 1836 dans la plus « malsaine » des colonies : le Sénégal. L'eau du fleuve y est largement décrite⁹⁶.

Léon Faidherbe a personnellement rédigé une notice sur l'état des infrastructures du Sénégal, le coût de leur entretien, les personnels en poste etc. Ce document d'une centaine de pages offre un suivi comptable de la colonie pour l'année 1859⁹⁷.

Nous avons également connaissance du code⁹⁸ de police et d'administration de 239 pages de 1865 qui fixe la loi qui s'applique au port de Saint-Louis, aux escales et sur le cours

⁹³ LABAT J.B, *Nouvelle relation de l'Afrique Occidentale contenant une description exacte du Sénégal et des païs situés entre le Cap-Blanc et la Sierra Leone jusqu'à plus de trois mille lieuës en avant dans les Terres. L'histoire de ces païs, les différentes nations qui y sont répanduës, leurs Religions et leurs mœurs*, Paris, Guillaume Cavelier, 5 tomes, 1728, 340 p.

⁹⁴ GOLBÉRY Sylvain Meinrad Xavier, *Fragmens d'un voyage en Afrique : fait pendant les années 1785, 1786 et 1787, dans les contrées occidentales de ce continent, comprises entre le cap Blanc de Barbarie... et le cap de Palmes*, Paris, Treuttel et Würtz, 1802, 519 p.

⁹⁵ DURAND Jean Baptiste Léonard, *Voyage au Sénégal, 1785-1786*, Paris, 2 volumes, Agasse, 1802, 454 p.

⁹⁶ THÉVENOT Jean Pierre Ferdinand, *Traité des maladies des pays chauds et spécialement au Sénégal, ou Essai statistique, médical et hygiénique, sur le sol, le climat et les maladies de cette partie de l'Afrique*, J.B Baillière, Paris, 1840.

⁹⁷ FAIDHERBE Léon, *Notice sur la colonie du Sénégal*, Paris, A. Bertrand, 1859, 99 p.

⁹⁸ CARRERE Frédéric, *Codification des réglemens d'administration et de police en vigueur au Sénégal et dépendances (2e édition)*, Saint-Louis, 1865, 239 p.

du fleuve. C'est Frédéric Carrere qui en assure la rédaction : il est chef du service judiciaire du Sénégal à Saint-Louis de 1840 à 1866.

En 1886, Anatole Bouquet de la Grye publie une monographie de 38 pages sur l'amélioration de la barre de Saint-Louis. Le chapitre 2 en bénéficiera⁹⁹.

Nous disposons d'une *Instruction sur la navigation dans le fleuve Sénégal* en 70 pages par Henri Pierre Gabriel Buchard et publiée en 1893. C'est un officier de la marine qui commande les avisos *Salamandre* puis *Mésange* au Sénégal. Un ouvrage très détaillé utile pour le chapitre 4 et à mettre en parallèle avec l'ouvrage d'Auguste Foret¹⁰⁰.

Le médecin de première classe des colonies le docteur Lasnet publie en 1900 un rapport de 193 pages de sa mission au Sénégal. Il porte spécifiquement son étude sur le vivant ; faune, flore et populations locales¹⁰¹.

Le capitaine d'infanterie coloniale A. Pérignon publie en 1901 un ouvrage descriptif sur le Sénégal dont le style correspond à certains critères du récit de voyage tout en empruntant au genre de la notice savante. Le fleuve y est peu abordé sur ces 226 pages¹⁰².

On note une « étude documentaire » de 1910 du médecin Abel Lahille de 338 pages qui, outre une présentation classique des colonies en décrivant leur climat, écrit sur les maladies qui sévissent au Sénégal et du Soudan ainsi que leurs causes présumées, avec un chapitre dédié au fleuve Sénégal en tant que voie de pénétration au Soudan. Par ailleurs, nous avons mis la main sur 4 pages du même auteur en 1909 où il traite d'un point de vue médical de l'insalubrité de l'eau du fleuve Sénégal. Il écrit alors pour le bulletin mensuel des sciences pharmacologiques¹⁰³.

On doit également au docteur et biologiste d'Anfreville de la Salle une contribution¹⁰⁴ à la connaissance de pathologies médicales qui frappent le bétail et les populations de la vallée du Sénégal. Avec son collègue André Thiroux, ils traitent en 1911 de la « maladie du sommeil » et la trypanosomiase animale dans cette notice médicale de 205 pages. Mais aussi, d'Anfreville

⁹⁹ BOUQUET DE LA GRYE A., *Étude sur la barre du Sénégal*, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1886. BIB AOM B3308 ; BIB SOM c/BR/4374.

¹⁰⁰ BUCHARD Henri Pierre Gabriel, *Instruction sur la navigation dans le fleuve Sénégal*, Paris, Service hydrographique de la marine, 1893, 70 p. BIB SOM c/Br/1689, ANOM.

¹⁰¹ LASNET, (dr) et al., *Une mission au Sénégal. Ethnographie, Botanique, Zoographie, Géologie*, Paris, Challand, 1900, 193 p.

¹⁰² Capitaine PÉRIGNON A., *Haut Sénégal et Moyen-Niger. Kita et Ségou*, Paris, J. André, 1901, 226 p.

¹⁰³ LAHILLE Abel, *Mes Impressions sur l'Afrique occidentale française, étude documentaire au pays du tam-tam*, Paris, A. Picard, 1910, 339 p.

¹⁰⁴ ANFREVILLE DE LA SALLE, THIROUX André, *La Maladie du sommeil et les trypanosomiasés animales au Sénégal*, Paris, J.-B Baillière et fils, 1911, 205 p.

de la Salle réalise une monographie en 1909 sur le Sénégal. Un chapitre porte sur le fleuve dans cet ensemble de 290 pages¹⁰⁵.

Explorateur et diplomate français, Gaspard Théodore Mollien est une référence citée par de nombreuses sources. Il publie en 1820 un récit de voyage de 355 pages. Il y relate son parcours, la faune qu'il observe, partage la difficulté qu'il a de se faire obéir de ses guides, etc¹⁰⁶.

Anne Jean-Baptiste Reffenel est officier du commissariat de la marine, membre de la société de géographie et de la société ethnologique de Paris. Il publie en 1846 son *Voyage dans l'Afrique Occidentale* de 512 pages¹⁰⁷.

En 1888, Auguste Foret publie une monographie imprimée de 83 pages intitulée *Un voyage dans le haut-Sénégal, description du Fleuve*. Il est propriétaire de la revue *Le Petit Sénégalais, journal républicain hebdomadaire (1886-1887)*, et a été chef du service imprimerie du gouvernement du Sénégal¹⁰⁸.

Le capitaine Binger est chargé en 1887 par le ministre des affaires étrangères Flourens et le Sous-Secrétaire d'État aux colonies, du nom de de la Porte, d'une mission de reconnaissance de deux années. Il doit rallier la boucle du Niger depuis le Sénégal et relier les établissements français du Soudan au golfe de Guinée. Il rapporte son périple dans un récit de voyage de 525 pages publié en 1892. Malheureusement, il passe peu de temps sur le fleuve Sénégal¹⁰⁹.

Jean Baptiste Ernest Noirot est un explorateur et administrateur colonial à la réputation sulfureuse. Il publie en 1893 un récit de 259 pages où il décrit son voyage aux côtés du docteur Bayrol, tout en y apportant des renseignements sur le climat du Sénégal, les traités conclus avec les Français, les missions d'explorations qui y ont été menées, les populations rencontrées, leurs coutumes. On peut y trouver des éléments indirects sur le fleuve Sénégal¹¹⁰.

¹⁰⁵ D'ANFREVILLE DE LA SALLE, *Notre vieux Sénégal : son histoire, son état actuel, ce qu'il peut devenir*, Paris, A. Challamel, 1909, 290 p.

¹⁰⁶ MOLLIN Gaspard Théodore, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique, aux sources du Sénégal et de la Gambie, fait en 1818, par ordre du gouvernement français*, Paris, A Tardieu, 1820, 355 p.

¹⁰⁷ RAFFENEL Anne Jean-Baptiste, *Voyage dans l'Afrique Occidentale, exécuté en 1843 et 1844*, Paris, Arthus Bertrand, 1846, 512 p.

¹⁰⁸ FORET Auguste, *Un voyage dans le Haut-Sénégal, description du Fleuve*, Paris, Challamel et Compagnie, 1888, BIB AOM//40068 ; BIB SOM b21, ANOM.

¹⁰⁹ BINGER Louis Gustave, *Du Niger au golf de Guinée par le pays de Kong et de Mossi par le Capitaine BINGER, (1887-1889)*, Paris, Hachette, 1892, 525 p.

¹¹⁰ NOIROT Ernest Jean Baptiste, *À travers le Fouta-Diallon et Le Bambouc (Soudan occidental)*, Paris, Flammarion, 1893, 259 p.

Louis Songy publie en 1905 des extraits de son carnet de route au Sénégal qu'il compile en un récit de voyage de 250 pages sur les coutumes et les populations du Sénégal. Son auteur est un ancien officier qui est également membre de la Société Géographique d'Alger¹¹¹.

En 1922 paraît une monographie imprimée en 155 pages du médecin André Petit, qui fait un voyage de Saint-Louis à Bamako¹¹².

b) La presse

Pour ce qui est de la presse, nous disposons des éléments suivants :

Trois pages du *Feuille officielle du Sénégal et Dépendance* du 28 août 1860 dans le dossier du capitaine Braouezec. On y lit le compte-rendu de la 5^e séance de la « commission de la carte de la Sénégambie » créée en 1857. Cette commission vise à faire connaître les voyages effectués dans les domaines limitrophes de la colonie.

Par ailleurs, nous avons accès à 7 pages du *Journal Officiel du Sénégal et Dépendances* daté du 4 mars 1893 dans le carton FM SG SOUD/IX/7 : il est question de la vente d'anciens vaisseaux à vapeur du service fluvial et de la répartition de lots de terrains à Kayes.

Nous disposons également de 22 numéros de la *Société de l'Histoire des Colonies Françaises* (1913-1931) de 400 pages chacun environ. C'est une revue annuelle voir biannuelle certaines années que l'on retrouve sur Gallica. Parmi ces 22 numéros, 8 font mention du fleuve Sénégal.

On compte une dizaine de pages du *Moniteur du Sénégal et Dépendances* du 2 et 30 septembre 1886 ainsi qu'une dizaine de pages du 5 mai 1887, que l'on trouve respectivement dans les cartons FM SEN 1TP/751 et FM SEN/XII/26. Dans le premier, on y trouve les conditions d'examen de la marine pour devenir maître du petit et du grand cabotage du fleuve mais aussi un article de Bouquet de la Grye sur l'étude de la barre du Sénégal. Dans le second, un article sur la société La Sénégalienne où l'on décrit les avantages qu'elle devrait apporter au commerce une fois achevée.

Nous collectons sur Gallica 30 numéros du *Le Petit Sénégalais* de Auguste Foret de 1886 et 1887. Chaque numéro fait 4 pages. Le fleuve et la condition des soldats aux escales y sont régulièrement abordés.

¹¹¹ SONGY Louis, *Au Sénégal : la France d'Afrique (2e édition)*, Paris, Librairie d'éducation nationale, 1908, 250 p.

¹¹² PETIT André, *Mon voyage au Soudan français de Dakar (Sénégal), à Conakry (Guinée française), par Bamako (Haut-Sénégal et Niger) : souvenirs d'un voyage au Soudan français*, Paris, E. Larose, 1922, 144 p.

Enfin, on trouve 16 pages de *La dépêche coloniale illustrée* du 15 Octobre 1903, dédiée au Sénégal, avec des descriptions du fleuve.

III) Les sources iconographiques

a) Les cartes et plans

Nous disposons, outre la cinquantaine de cartes et la centaine de plans compris dans les cartons d'archives évoqués plus haut, de 51 productions graphiques disponibles sur Gallica.

Il y a d'abord la production de Michel Adanson intitulée « carte générale de la concession du Sénégal », dont la date de parution n'est pas précise bien que l'on sache qu'elle soit de la mi-XVIII^e siècle.

On compte celle du britannique Joseph Lash éditée au XVIII^e siècle : « A survey of river Senegal ». Mais aussi la carte de Jean Baptiste Bourguignon d'Anville de 1756.

En 1794 Jean-Pierre Sarazin de Montferrier signe une carte intitulée « Plan du cours du Niger, grand fleuve du Sénégal navigable » où l'on retrouve l'historique confusion entre ces deux grands fleuves ouest-africains.

Jean-Baptiste Poirson publie en 1802 un « Plan du fleuve Sénégal depuis son embouchure jusqu'à l'île Saint-Louis ».

En 1849, le lieutenant d'infanterie de marine et cartographe J. Arnier fait un croquis du fleuve Sénégal.

On ajoute à cela 16 plans entre Podor et Saldé par le conducteur des ponts et chaussées Guiot en 1865, ainsi que deux cartes du Sénégal du missionnaire Paul Pellet de 1902.

Également, 36 cartes entre Saint-Louis et Podor de la mission Mazérand de 1907.

Enfin, en 1908, une carte de Bakel à Kayes de E. Fromaget.

b) Les photographies

Nous disposons des photographies de sept photographes :

On compte les 75 clichés publiés en 1875 par le sergent d'infanterie Charles Van Cassel après son voyage au Sénégal, Guinée, Soudan et haute-Volta. Dans cet ensemble, on utilisera 5 clichés pour notre étude. Les sujets de ces compositions sont le plus souvent des portraits de Français et d'Africains. Il faut ajouter à son corpus de photographie 54 photographies prises

lors de la mission Woeffel et Mangin au Sénégal et au Soudan (Gallica) dont une dizaine sont pris sur le fleuve.

98 tirages d'Alfred Muteau dont les trois-quarts ont été pris sur le fleuve Sénégal en 1897 lors de son voyage au Sénégal et au Soudan français. Accompagnant le ministre des colonies André Lebon, il remonte le fleuve depuis Saint-Louis à bord du vaisseau à vapeur appelé *le Borgnis-Desbordes* et fait la visite des escales où des cérémonies militaires sont organisées. Une de ces photographies de belle qualité nous servira pour la couverture du mémoire. Aujourd'hui, ces tirages sont consultables à la Bibliothèque Municipale de Dijon.

Nous avons à notre disposition 36 photographies légendées de la mission « Borgnis-Desbordes » de 1883 au Sénégal. Les tirages sont de bonne qualité, cependant leur auteur est anonyme. Les officiers sont mis en scène, on présente leur baraquement, mais aussi des tirailleurs sénégalais, des rois et chefs maures rencontrés lors de la mission. Ces clichés sont disponibles sur Gallica.

Les photographes Eugène Gallois, Claude-Joseph Portier et Henri Duveyrier font un voyage en A.O.F et A.E.F. Une dizaine de photographies sont prises à Saint-Louis, Kayes, Bakel. On y voit les porteuses d'eau, le pont Faidherbe, etc. On ne sait malheureusement pas lequel des trois photographes est l'auteur de tel ou tel cliché. Ces clichés sont publiés de 1900 à 1928 et sont disponibles sur Gallica.

En 1885, Louis Hostalier publie 43 photographies du Sénégal et du Soudan. C'est un photographe professionnel installé au Sénégal. (Gallica)

Pierre Camille Victor Huas est un médecin de la marine et également photographe : il réalise de 1885 à 1887 132 clichés du Sénégal, Soudan et Guinée. Dans cet ensemble, 13 clichés nous sont directement utiles car elles présentent les escales du fleuve.

56 tirages du capitaine André Adrien Famin. Il photographie militaires, chefs indigènes et ouvrages d'arts au gré de l'expédition en marche vers le Soudan français au côté de Gallieni de 1887 à 1888. De cet ensemble, on retient une vingtaine de photographies prises directement aux abords du fleuve Sénégal. Disponible sur Gallica.

Enfin, 100 photographies du capitaine d'infanterie Aristide Auguste François Pérignon, qui réalise des portraits de personnes de différentes communautés de la vallée du fleuve Sénégal : Peuls, Maures, Malinkés... On relève une dizaine de mises en situation sur le fleuve Sénégal notamment au niveau des chutes du Félou et de Kayes. Ces clichés sont publiés entre 1897 et 1900.

c) Les gravures

On compte 42 estampes de Georges Prevost publiées en 1802 sur la faune et la flore de la vallée du Sénégal ainsi qu'une dizaine de gravures de 1890 de Pierre Georges Jeannot, qui met en scène les batailles contre les indigènes aux rives du fleuves, les inondations de Saint-Louis, les défilés militaires français aux escales.

Proposition de plan

Partie I : les nouveaux « maîtres du fleuve ». Le Sénégal, un axe militaire et commercial (des années 1870 aux années 1910)

Chapitre 1– Une circulation régulière et régulée

- Un parcours mieux connu par les Français
- Réglementer une traversée difficile
- Des services mis en place sur le fleuve

Chapitre 2 – L'aménagement de la barre du Sénégal, un cas d'école pour les ingénieurs hydrauliciens

- Une problématique portuaire
- Une succession de vains projets
- Des moyens d'action limités

Chapitre 3 – Les militaires sur le fleuve

- Garantir la « liberté du fleuve »
- La pénible vie des escales
- De ponctuels travaux militaires

Partie II : Les corps mis à l'épreuve dans la vallée du Sénégal (années 1870 – années 1910)

Chapitre 4 – Tomber malade

- Les mortalité en milieu subtropical
- De l'usage des sangsues
- L'usage de la glace

- Des remèdes obsolètes

Chapitre 5 – Une couverture médicale lacunaire

- La pénurie de vaccins
- La question du recrutement des Africains
- Un manque de moyens structurels
- Les épidémies frappent
- La mise en quarantaine de la vallée

Chapitre 6 – Le problème de l’approvisionnement en eau

- Amener l’eau douce à Saint-Louis
- Exploiter l’eau des marais
- Les pollutions du fleuve

Partie III : Les rudes conditions de la rencontre entre Français et Africains (années 1870 – 1910)

Chapitre 7 – « L’odyssée » d’une femme sur le Sénégal

- Le dépassement du genre
- Captifs et hommes libres
- Le rapport à l’eau
- Le mépris des domestiques

Chapitre 8 – Regards sur les corps dans la vallée du Sénégal

- Un racisme ambiant
- L’érotisation des Africaines
- Des corps à l’effort

Chapitre 9 – Le rapatriement des corps : Ce qu’il advient des « restes mortels »

- Le pénible retour des militaires relevés
- Le retour des cadavres en France
- Les règles de quarantaine pour les dépouilles

« En remontant le fleuve au-delà des rapides
Au-delà des clameurs et des foutes insipides
Où nos corps épuisés sous la mousse espagnole
Ressemblent aux marbres usés brisés des nécropoles
Où nautoniers des brumes dans l'odeur sulfureuse
Des moisissures d'épaves aigres et marécageuses
Nous conduisons nos âmes aux frontières du chaos
Vers la clarté confuse de notre ultime écho
En remontant le fleuve¹¹³ »

« Ô que ma quille éclate ! Ô que j'aïlle à la mer !¹¹⁴ »

Développement

Partie I : Les nouveaux « maîtres du fleuve ». Le Sénégal, un axe militaire et commercial (années 1870 – années 1910)

À partir des années 1870 les Français se font plus présents sur le Sénégal. Ils mettent notamment en places des règles de circulation propres au fleuve et prennent des dispositions pour améliorer la navigation. Nonobstant ces efforts, le voyage n'est pas sans risque pour les navires à vapeur, qui s'exposent à des collisions, des échouages, des avaries. Mais les difficultés commencent avant même que de s'aventurer sur ce fleuve tortueux et aux eaux imprévisibles. En effet, la barre de Saint-Louis, cette langue de sable qui empêche les navires de franchir l'embouchure du fleuve, nécessite de coûteuses améliorations. Elle verrouille l'accès au Sénégal, or c'est de son aménagement que dépend la faisabilité des traversées. Sans réseau de transport efficace, les colons ne retireront pas de bénéfice de l'activité commerciale de la vallée du Sénégal. Outre des négociants, les navires français transportent des militaires vers les pays du haut-fleuve. Ces derniers, qui sont envoyés vers l'intérieur des terres, deviennent à leur tour des habitants de la vallée sénégalaise lorsqu'ils « font l'hivernage » aux escales et participent à de menus aménagements.

¹¹³ THIÉFAINE Hubert Félix, *En remontant le fleuve*, Stratégie de l'inespoir, 2014.

¹¹⁴ RIMBAUD Arthur, *Le bateau Ivre*, Poésies, 1871.

Chapitre 1 – Une circulation régulière et régulée

Nous allons commencer par voir qu'en cette fin de XIX^e siècle, les colons ont collecté des connaissances sur le cours du Sénégal : des savoirs qu'ils mettent à profit pour multiplier les traversées de Saint-Louis à Kayes. Ils établissent une première signalétique de la navigation, sorte de code de la route du fleuve à la française, qui est le signe d'une certaine maîtrise du territoire. Une fois les écueils repérés, la route connue, la législation adaptée à la vallée, on voit apparaître des ébauches de services de circulation de l'information qui disent l'ambition des Français de mettre en communication les différentes régions de l'A.O.F et marque une volonté de moderniser la vallée. Nous emploierons pour ce chapitre les sources émanant des hydrographes Foret et Mazérand, l'entrepreneur Fournie-Dorre, les officiers Buchard, Pol et Mathy.

a) Un parcours mieux connu par les Français

Pour rendre la navigation sur le Sénégal plus sûre, il a fallu mobiliser des savoirs scientifiques. Le géographe Philippe Boulanger écrit que les Français, à partir de la défaite de 1870-1871 contre la Prusse, se rendent compte de leur retard en termes de connaissance géographique. Notamment, ils sont particulièrement ignorants des territoires d'outre-mer. De cette prise de conscience résulte l'essor d'une géographie militaire qui se porte aussi sur les empires coloniaux, cela dans un esprit stratégique. Cette discipline est marquée par « une approche géographique large et descriptive » qui mobilise également les Français au Sénégal. L'avis au lecteur du premier numéro du 1^{er} juillet 1877 du *Journal des voyages* va en ce sens : « Des événements récents ont [...] démontré le danger qu'il y avait à s'isoler des autres peuples et à en ignorer les mœurs, coutumes et tendances¹¹⁵ ».

De fait, à la fin du XIX^e siècle, le fleuve est mieux connu des Européens. On l'a déjà partiellement remonté, étudié, voir aménagé en certaines zones très localisées. Pour les chercheurs Raison et Magrin, les premières idées d'aménagement de la vallée remontent au début du XIX^e siècle et visaient l'introduction et le développement d'une agriculture irriguée

¹¹⁵ BOULANGER P., TROCHET J.R., *Où en est la géographie historique ? Entre économie et culture*, Paris, L'Harmattan, 2005.

SINGARAVÉLOU Pierre, *L'Empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation, XIXe-XXe siècles*, Paris, Belin, 2008

Auteur anonyme, *Journal des voyages et des aventures de terre et de mer*, numéro du 1^{er} juillet 1877, Paris, M. Dreyous, p. 2.

de la région du bas Sénégal. Pendant la période coloniale, la vallée du Sénégal fait figure d'espace à aménager, mais l'idée d'un aménagement de grande ampleur fondé sur la maîtrise des débits [...] est différée [...]. L'aménagement se réalise sous la colonisation à l'échelle de quelques sites retenus pour leur configuration exceptionnelle¹¹⁶. »

Dans les années 1870, le fleuve est précédé par sa réputation : on le dit laborieux, coûteux, inégal et dangereux. D'une source à l'autre, d'un auteur à l'autre, on retrouve un même *topos*, un même discours stéréotypé répété pour décrire aux lecteurs ce fleuve étranger. Cette période marque aussi l'ouverture d'une période où le fleuve bénéficie d'une attention paroxystique, comme le montre l'abondance des sources sur le sujet.

D'abord, les auteurs qui étudient le Sénégal de façon historique ou hydrographique pointent qu'il ne présente pas un aspect homogène sur son parcours de quelque 1700 kilomètres. De même, la vallée du Sénégal est habitée par une variété de peuples : « [L]a vallée devient [au XIX^e siècle] une région de confluences » entre les populations. On peut juger de ce maillage communautaire en étudiant la carte des peuples et États du Sénégal de Yves-Jean Saint-Martin, que l'on trouvera en [annexe 3, page 257]¹¹⁷.

Et puis, le discours porte sur la géographie compliquée du Sénégal. On souligne que son cours est ponctué de bassins, roches, rapides, chutes d'eaux ainsi que de barrages, « ces endroits où se trouvent des agglomérations de sable, de vase, de roches » qui empêchent l'écoulement de l'eau et génèrent des différences de débits. De ces irrégularités naturelles, Fournié-Dorre, un entrepreneur, écrit en 1886 : « Le système hydrographique du Sénégal présente cette particularité que, pendant la saison sèche, les biefs de la partie supérieure du fleuve contiennent plus d'eau que ceux de la partie inférieure. Cela tient aux barrages, rapides, cataractes¹¹⁸ qui divisent les affluents du haut-fleuve en bassins formant des étages successifs, souvent étendus, et où l'eau peut conserver une grande profondeur¹¹⁹. »

À la fin du XIX^e siècle, la grande variabilité du profil des fonds du Sénégal est un principe acquis. Pourtant, on ne connaît pas avec précision leur topographie, du fait des bancs de sables qui se déplacent et qui, associés à un phénomène de crue ou de décrue, rendent compliquée la prédiction de la voie navigable. Entre Mafou (situé à environ 330 kms de Saint-

¹¹⁶ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009, p. 40.

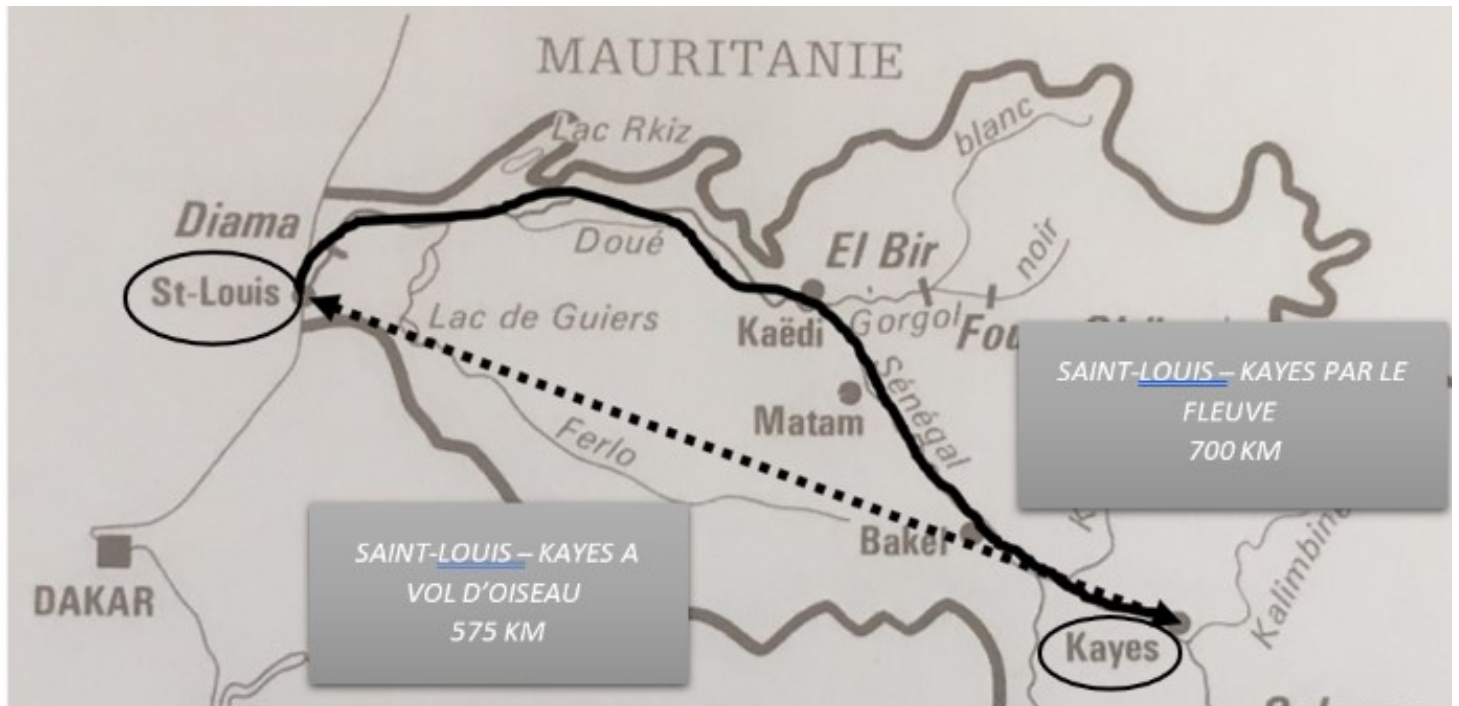
¹¹⁷ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Ibid.*, p. 37.

¹¹⁸ Chute d'eau importante.

¹¹⁹ FORET Auguste, *Un voyage dans le Haut-Sénégal, description du Fleuve*, Paris, Challamel et Compagnie, 1888, BIB AOM//40068 ; BIB SOM b21, ANOM.

FOURNIÉ-DORRE, *Note sur une proposition relative à l'installation d'une ligne de navigation fluviale sur le Haut-Sénégal, 1886*, FM/SEN/XII/26, ANOM.

Louis) et Bakel (situé à environ 900 kms de Mafou, et à 1230 kms de Saint-Louis), Auguste Foret rapporte en outre près de quarante passages qui nécessitent de décharger et porter les marchandises à bout de bras pour alléger les chalands : autant de points qui retardent les



voyageurs et étire le sentiment de lontanité causé par une route inégale figurée juste après en gras.

Illustration tirée COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Atlas historique de l'Afrique*, Paris, Les éditions du Jaguar, 1988, p. 61. Modifications apportées par FIARD Antoine.

« Nous faisons un frugal repas près d'un endroit qui est le chemin de halage par lequel les indigènes transportent au-dessus des chutes, avec un mal infini, des chalands de toutes grandeurs qui vont rejoindre le fleuve¹²⁰ ». Ce genre de scène est illustrée par la photographie ci-dessous d'Aristide Auguste François Pérignon où des Africains franchissent à pied un marigot avec sur leur tête des paquets de marchandises¹²¹.

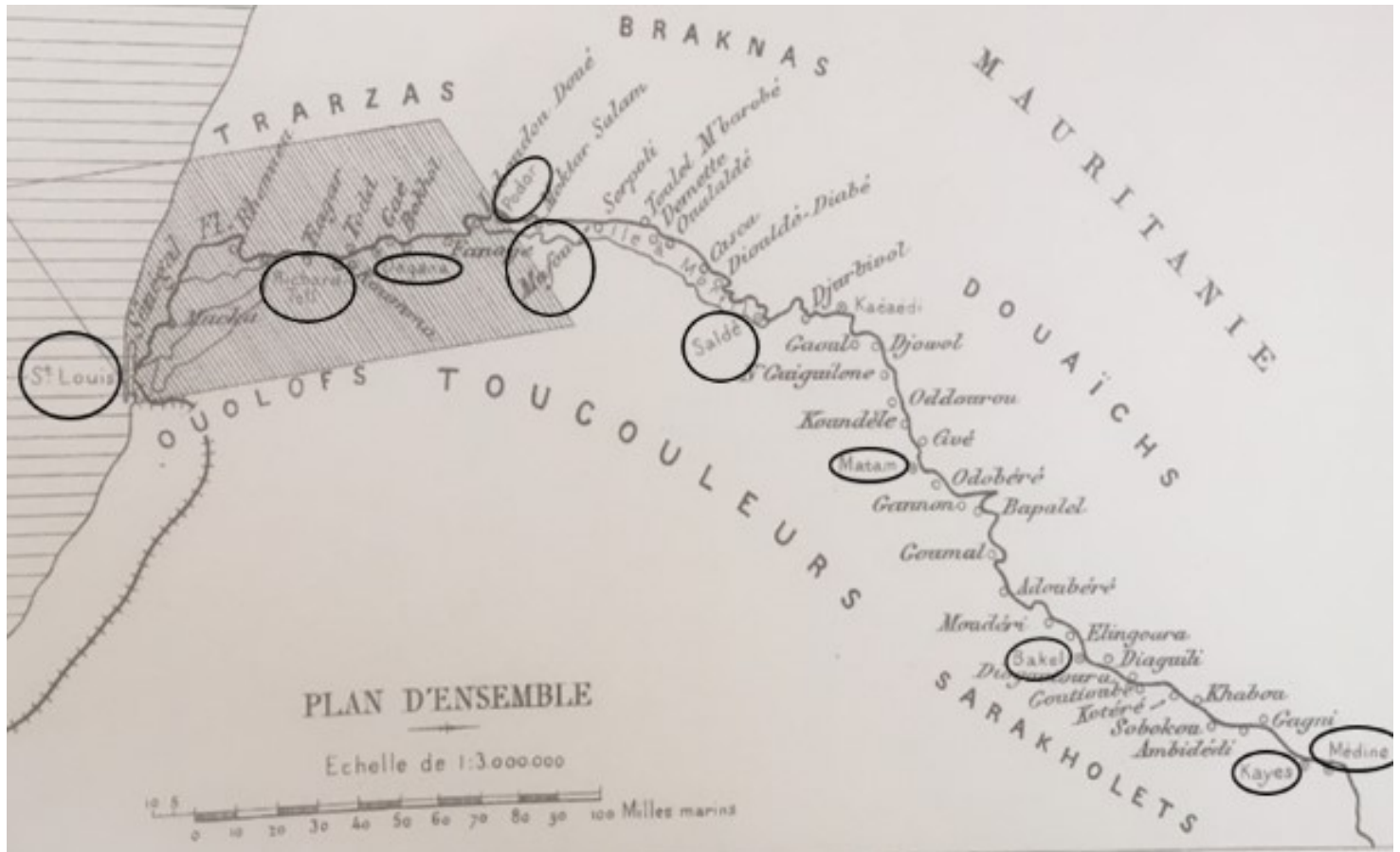
On distingue dès cette époque le bas-fleuve (à peu près de Saint-Louis à Podor), soit la section la plus aisément navigable, et le haut-fleuve, qui trouve sa source en Guinée. Le bas-fleuve est à peu près navigable pour les vapeurs qui arrivent à franchir la barre de Saint-Louis.

¹²⁰ FORET Auguste, *Op. cit.*, p. 84.

¹²¹ PÉRIGNON Aristide Auguste François, *Album de 100 phot. du Sénégal, du Soudan français, du Dahomey, par A. Pérignon, capitaine d'infanterie coloniale*, 1900.

Au contraire, Podor marque la transition vers un espace où il faut employer des embarcations plus légères et manœuvrables pour circuler.

En page suivante on trouvera une carte présentant le tronçon Saint-Louis–Kayes (la partie hachurée correspond au bas-fleuve, le reste étant le haut-fleuve).



Carte donnant le détail des escales du Sénégal, tirée de l'atlas¹²² de 1907 de la mission Mazérand (1904). Nous y avons entouré les noms des escales les plus importantes et sur lesquelles nous allons revenir au cours de l'étude. A partir de Médine, à l'extrême Sud-Est de cette carte, le fleuve n'est quasiment plus navigable.

Henri Buchard est lieutenant de vaisseau et commandant de l'avis à vapeur *La Salamandre*, [photographie page 74]. Il publie en 1893 une étude sur la navigation sur le Sénégal et écrit que le bas-fleuve est aisément navigable en toute saison, même par « nuit sombre »¹²³. La navigation nocturne, en revanche, est déconseillée dans le haut-fleuve, ou alors

¹²² MAZÉRAND Charles, *Mission Mazérand, Fleuve Sénégal, entre Saint-Louis et Podor, atlas, échelle de 1/15.000^E*, 1907, BIB SOM F78, ANOM.

¹²³ BUCHARD Henri Pierre Gabriel, *Instruction sur la navigation dans le fleuve Sénégal, Op. cit.*

seulement « par pleine lune » pour profiter d'un maximum de visibilité. Il recommande cependant aux capitaines de faire circuler les navires de nuit pour une raison pratique : la vitesse repousserait les moustiques, qui d'ordinaire harassent les équipages aux mouillages. Ainsi, la durée des traversées s'en trouverait réduite et les équipages voyageraient dans des conditions meilleures, même si un déplacement de nuit augmente le risque de collision du fait d'une visibilité moindre.

Les sources indiquent que le fleuve connaît en certains points une grande irrégularité d'aspect selon que l'on est en saison dite d'hivernage, de la mi-juin au mois de novembre, ou en saison sèche, qui dure le reste de l'année. Cette variable, qui n'a qu'un impact modéré sur le bas-fleuve, a des conséquences importantes pour le haut-fleuve, où les eaux peuvent se faire tantôt rares, tantôt violentes. C'est la caractéristique du fleuve que l'on retrouve généralement dans nos sources. Tout devrait découler de cette spécificité : cette alternance saisonnière entre crue et décrue, entre abondance et manque, est présentée au XIX^e comme la signature fondamentale de l'identité du Sénégal.

La saison des pluies est appelée « l'hivernage » : elle est caractérisée par des fortes chaleurs humides et des averses torrentielles qui s'accompagnent de « tornades », qui sont des coups de vent violents. De Saint-Louis aux chutes du Félou – la première étape historique de l'exploration du fleuve, et sa première « frontière » – les navires « calant cinq mètres » peuvent remonter le fleuve de la mi-août à début octobre. Autrement dit, ceux dont le tirant d'eau n'excède pas cinq mètres peuvent à peu près circuler. La photographie ci-dessous montre combien le Sénégal peut être irrégulier dans son aspect.



« Chutes du Félou (Médine) », cliché réalisé par Aristide Auguste François, *Album de 100 photos du Sénégal, du Soudan français, du Dahomey, par A. Pérignon, capitaine d'infanterie coloniale, 1900*. Cette photographie est l'illustration que le fleuve n'a rien de linéaire et que son parcours peut offrir à l'œil des formes surprenantes comme ici avec un paysage irrégulier et travaillé par l'érosion. On se trouve ici à 16 kilomètres en aval de Kayes.

Les crues, qui peuvent survenir brutalement, sont impressionnantes pour les navigateurs, car elles changent la physionomie du fleuve du tout au tout. Le tableau ci-dessous mesure l'avancée du niveau de l'eau au poste de Richard-Toll de juillet à octobre 1903. On remarque un contraste important notamment entre le début du mois d'août avec près de 80 centimètres de niveau d'eau, et la mi-octobre où le niveau avoisine les deux mètres cinquante : il a quasiment triplé.

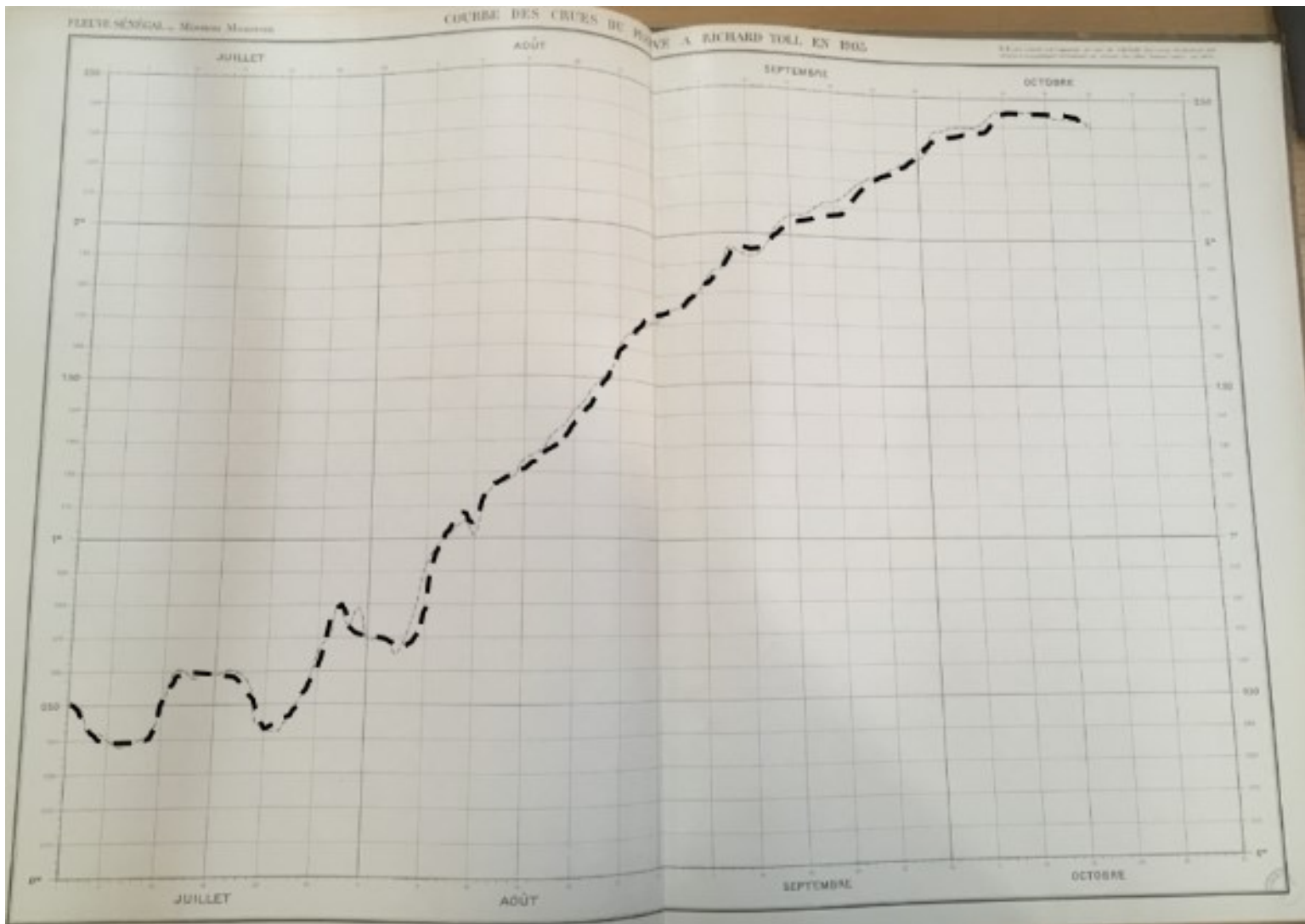


Tableau extrait de la Mission Mazérand : « courbe des crues de Richard-Toll en 1903 », MAZÉRAND Charles, *Mission hydrographique du Sénégal : rapport succinct de la mission*

Mazérand (15 août 1904), FM/1TP/47, ANOM. Nous avons mis en évidence le tracé pour plus de lisibilité.

En saison de crue, le Sénégal devient l'unique chemin praticable car les terres voisines sont inondées. « De Saint-Louis jusqu'aux chutes et rapides du haut-bassin, le fleuve représentait un axe de circulation important, notamment en saison des pluies, quand la crue interdisait tout déplacement terrestre dans la plaine riveraine. En saison sèche, la pêche s'y concentrait. Les cultivateurs aussi bien que les éleveurs avec leurs troupeaux le traversaient aisément par les gués à l'amont et au moyen de pirogues vers l'aval » écrivent Jean-Pierre Raison et Géraud Magrin¹²⁴.

Pour Henri Buchard, les crues sont un bienfait pour la vallée. Il note : « Les inondations périodiques jouent un rôle des plus importants au Sénégal. Grâce à elle, le fleuve devient, une partie de l'année, navigable jusqu'à plus de 1000 kilomètres de son embouchure et, grâce à elles aussi, les noirs peuvent mettre en culture des terrains très étendus qui demeureraient stériles. » Charles Mazérand partage cette opinion.

« Au Sénégal toute inondation est une richesse » lit-on dans son rapport. Il ajoute : « Quand la crue est faible et que le fleuve ne déborde pas, comme en 1902, c'est la famine, la disette... plus l'inondation au contraire est forte et plus elle se prolonge, plus les terres mises en cultures sont considérables et la récolte excellente. » Alors qu'en métropole les inondations sont perçues comme dangereuses, les Français au Sénégal les voient comme des phénomènes dont il faut tirer parti. Géraud Magrin et Jean-Pierre Raison abondent en ce sens : « Désertées par les troupeaux en période de hautes eaux, elles [les vallées sahéliennes] deviennent des lieux essentiels à la décrue, d'autant plus que celle-ci se produit au cœur de la saison sèche et que les cuvettes alors découvertes recèlent des pâtures particulièrement riches¹²⁵ ».

Au mois de novembre, les eaux qui peuvent se retirer brusquement font peser sur les navires en retard le risque de s'échouer et de devoir passer la saison à sec. Paradoxalement, même si elles peuvent apporter une certaine abondance halieutique ou irriguer les terres de la vallée, ces crues sont également synonymes de risques sanitaires car vectrices de maladie : Buchard rapporte un proverbe sénégalais selon lequel « la pousse des feuilles du baobab annonce la mort des blancs, la chute de ses feuilles annonce la mort des noirs ». La pousse des feuilles correspondrait à l'hivernage et leur chute à la saison sèche. De même, on peut citer l'œuvre de fiction *Le roman d'un spahi* de Pierre Loti : « [L]a saison d'hivernage allait

¹²⁴ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Op. cit.*, p. 36.

¹²⁵ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Ibid.*, p. 17.

commencer, la saison des chaleurs lourdes et des pluies torrentielles, la saison que, chaque année, les Européens du Sénégal voient revenir avec frayeur, parce qu'elle leur rapporte la fièvre, l'anémie et souvent la mort¹²⁶. » Buchard s'exprime de façon semblable : « Pendant l'hivernage tout le monde est plus ou moins malade et la fièvre épargne peu de blancs. La crue du fleuve est, outre la chaleur, une des grandes causes du mauvais état sanitaire » du Sénégal. Ce qu'il entend par là, c'est que la fièvre jaune¹²⁷ survient après le retrait des eaux de crues, qui forment des marécages où les moustiques prolifèrent.

Les crues et les décrues sont donc diversement accueillies dans nos sources. Surtout, l'on remarque que le regard porté au Sénégal est comparable à celui que peuvent porter les gens de mer sur l'onde agitée. Le Sénégal est personnifié, on lui prête un tempérament, une identité : « Comme un individu conscient de son importance et de sa puissance, ce fleuve, dont est tributaire une population nombreuse, suspendue à ses rives, impose ses caprices : sa crue tantôt avance, tantôt retarde ; parfois elle n'a pas lieu, et parfois aussi elle pousse l'impétuosité jusqu'au débordement, semant la désolation dans des contrées déjà bien misérables ! » écrit le docteur Abel Lahille. Ajoutons le mot de Denis Diderot qui se désole dans l'*Encyclopédie* de la situation géographique du Sénégal et du fleuve Gambie : « Mais à quoi sert-il que des fleuves semblables à des mers traversent des royaumes inconnus, et coulent dans des mondes de solitude, où le soleil sourit en vain, où les saisons sont infructueusement abondantes¹²⁸ ? »

À quelle date peut-on estimer que le parcours navigable du Sénégal a été l'objet d'une étude hydrographique scientifique satisfaisante et exhaustive ? On sait que le lieutenant d'artillerie de marine Pol mène une mission de ce genre de 1880 à 1883 sur le Sénégal, qui fait suite à des travaux antérieurs qui auraient été « perdus » ou « oubliés » car restés non publiés. Dès la première année de son étude, il publie un rapport sur le Sénégal où il sonde le niveau des eaux, mesure la largeur du lit et le profil des fonds. Son travail couvre le tronçon de Bakel à Kayes, soit le dernier segment qui n'avait pas encore été étudié à fond. Pol voyage à bord du *Backoy*¹²⁹ : il quitte Bakel le 29 février 1880 et rallie Kayes le 23 mars. Ce document permet de soutenir l'idée qu'à cette date les fonds du fleuve Sénégal sont techniquement connus. Mais que dire de la qualité de l'apport de Pol ? La réception de son travail semble avoir été

¹²⁶ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, Op. cit., p. 63.

¹²⁷ Le nom ancien pour désigner le paludisme

¹²⁸ LAHILLE Abel, *Mes Impressions sur l'Afrique occidentale française, étude documentaire au pays du tam-tam*, Paris, A. Picard, 1910, p. 88.

DIDEROT Denis, *Encyclopédie*, entrée [Zone Torride], 1765.

¹²⁹ Vapeur qui porte le nom d'un des bras du Sénégal, et dont l'orthographe actuelle est Backoye.

d'importance : on en retrouve la mention dans des sources postérieures comme étant une référence en matière d'hydrographie¹³⁰.

Au début XIX^e siècle, un voyage dans les territoires limitrophes de la vallée est encore une affaire risquée : dans son rapport de 1904, le capitaine Mathy cite la mésaventure du major Daniel Hughton de l'Association Africaine¹³¹. Hughton est un des premiers Européens à voyager dans l'Afrique intérieure vers le Soudan central : « Abandonné par ses domestiques, il erra pendant quelques temps avec les Maures [annexe 4, page 258] et finalement mourut de faim ou assassiné. » On renvoie à ce propos le lecteur à l'ouvrage de l'historien Daha Chérif Ba, qui rend compte de la dangerosité de la région dans *Crimes et délits dans la vallée du Sénégal*¹³². Il y explique que la prédation, les razzias et les enlèvements constituent un danger sérieux et que ces actes hors-la-loi prennent des formes nouvelles avec la colonisation.

Pour les colons, les interventions militaires pacifient la région. Mais la réalité est un peu plus complexe. Après la conquête militaire par la France, la vallée ne devient pas un lieu vierge de tout crime et délit. Les actes répréhensibles qui y sont commis ne sont plus les mêmes, avec « désormais, à côté d'un banditisme rural résiduel, les activités déviantes comme les détournements d'argent, la prostitution, la vente et l'achat de stupéfiants [qui] prospèrent » concomitamment à l'arrivée des blancs. Les Français sont eux-mêmes parfois assez bien placés pour se mal conduire. Il faut rappeler que l'envoi de personnels en Afrique au XIX^e siècle répond également à des prérogatives de sécurité intérieure de la métropole. En d'autres termes, il est courant que l'on expédie aux colonies ceux dont l'on ne veut plus en France : ce qu'on appelle les indigents – les mendiants – et les récidivistes sont particulièrement craints au XIX^e siècle¹³³.

L'ouvrage de Paul Leroy-Baulieu se fait explicite quant à la vocation de certains envois de personnes à l'étranger : « Il y a dans toute nation et notamment en France, trois ou quatre douzaines de milliers d'hommes qui n'ont aucun goût pour la vie civile, qui feraient de bons soldats pour dix, quinze ou vingt ans, si on les sollicitait par des primes d'engagement. C'est un tort de notre pays de n'avoir pas su utiliser ces forces ; c'est peut-être une des causes du redoublement de vagabondages, de délits de récidives, depuis quelques années. L'armée coloniale, par l'appât des primes et d'une vie ayant quelque saveur d'aventure, peut purifier ces

¹³⁰ POL, *Mission hydrographique dans le Haut-Fleuve*, Médine, 1880. FM/MIS/16.

¹³¹ MATHY, *Op. cit.*, ANOM.

¹³² BA Daha Chérif, *Crimes et délits dans la vallée du fleuve Sénégal de 1810 à 1970*, Dakar, L'Harmattan Sénégal, 2010.

¹³³ BA Daha Chérif, *Ibid.*, p. 403.

On renvoi à ce sujet aux travaux de l'historien Frédéric Chauvaud sur l'histoire des crimes en métropole.

éléments¹³⁴. » En d'autres termes, les colonies ont aussi eu pour effet de servir à éloigner les individus jugés dangereux ou nuisibles. De même, ajoutons une mention supplémentaire du *Roman d'un Spahi* sur le sujet : le personnage de fiction inventé par Pierre Loti, Jean Peyral est un cavalier français du corps des spahis du Sénégal présenté comme originaire des Cévennes. La mère de Jean Payral lui écrit fictivement : « [T]u as été un peu mauvais sujet dans les temps¹³⁵ », insistant sur son habitude de « courir les bois du pays » et de manquer l'école. Loti ajoute : « [N]e jugez jamais les marins, les spahis, ceux que leur destinée a jetés, **avec des natures ardentes**, dans des conditions d'existence anormales [...] au milieu de privations inouïes, de convoitises, d'influences que vous ignorez. Ne jugez pas ces exilés ou ces errants¹³⁶ ». La litote « avec des natures ardentes » suggère une disposition à l'indiscipline.

En cette fin de XIX^e siècle, s'aventurer sur le fleuve Sénégal ne semble donc plus être un exploit. Les étapes du parcours sont assimilées et « la reconstruction des postes de Dagana, de Podor et de Bakel en 1853-1854, la création du poste de Médine dans le Khasso en 1855 [...] enfin les postes de Saldé et de Matam construits en 1859, [permettent] d'établir sur le haut-fleuve une sécurité totale¹³⁷ pour le commerce, préparant l'ouverture du Soudan à la pénétration coloniale ». Les Français de la vallée n'en restent pas moins vulnérables aux brusques attaques de razzieurs africains¹³⁸. L'ennui semble être une caractéristique de ces longs voyages. « Par temps calme, à l'aviron, le convoi fluvial, dans les meilleures conditions, peut avancer de 3 à 4 kilomètres à l'heure ; dès que le vent est contraire, l'aviron devient impuissant sur de lourdes machines chargées de monde et de colis ; il faut avoir recours à la cordelle. On ne peut se traîner à la cordelle que lorsque les berges sont dégagées d'arbustes [...]. Dès qu'un obstacle se présente sur une rive, il faut traverser le fleuve, et reprendre la cordelle de l'autre côté. Dans certains endroits, la navigation n'a d'autres ressources que les perches de fond, à l'aide desquelles on se pousse péniblement pendant plusieurs heures jusqu'au point où il redevient possible de débarquer » écrit l'abbé Boilat, considéré comme un des plus célèbres explorateurs du Sénégal¹³⁹.

Foret, qui pourtant n'est pas là en touriste, écrit : « Nos occupations [à bord] ne varient guère : manger, boire et dormir seront les principales ». Sur la photographie de la page suivante,

¹³⁴ LEROY-BEAULIEU Paul, *De la colonisation chez les peuples modernes, 1873*, Paris, Félix Alcan, 6^e éd., 1908, pp. 677-678.

¹³⁵ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 14.

¹³⁶ LOTI Pierre, *Ibid.*, p. 51.

¹³⁷ Ou presque.

¹³⁸ SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale*, n°1-2, 1965, p. 73, BIB AOM 22009, ANOM.

¹³⁹ BOILAT (abbé), *Annales Sénégalaises*, dans HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal*, Paris, Oudin, 1887, p. 30.

on remarque que l'ambiance à bord est à la détente. Les hommes conversent tranquillement sur le pont en guettant les rives qui défilent. Même si elle appartient au registre de la fiction, on ne saurait passer à côté de la description prêtée à Bardamu dans *Le Voyage* par Louis Ferdinand Destouches, dit Céline, qui semble compléter celle de Foret : « Ce que furent les dix jours de remontée de ce fleuve, je m'en souviendrai longtemps... Passés à surveiller les tourbillons limoneux, au creux de la pirogue, à choisir un passage furtif après l'autre, entre les branchages énormes en dérive, souplement évités. Travail de forçats en rupture. Après chaque crépuscule, nous faisons halte sur un promontoire rocheux. Un certain matin, nous quittâmes enfin ce sale canot sauvage¹⁴⁰ ».



140 CÉLINE aka. DESTOUCHES Louis-Ferdinand, *Voyage au bout de la nuit*, Paris, Denoël et Steel, 1932.

« Après la sieste, à bord du *Borgnis-Desbordes* » cliché réalisé par MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460. Le *Borgnis-Desbordes* réalise régulièrement le trajet de Saint-Louis à Kayes.

La traversée donne lieu parfois à de véritables représentations où se jouent des scènes attendues et familières pour les colons. Auguste Foret note le souci du capitaine et des pilotes de distraire les passagers en leur prêtant les armes du bord afin qu'ils puissent « donner le feu » sur les animaux présent sur les rives : singes, oiseaux de proie, reptiles¹⁴¹. Les rives du fleuve deviennent alors le champ de tir mobile des colons.

Il faut en effet tromper la monotonie du voyage, et l'exercice donne aux passagers une occasion de comparer leur habileté, de converser sur la faune des berges et des eaux... bref, c'est un moment de sociabilité à part entière. Foret fait une description des habitants de la vallée qui viennent assister au passage des Européens depuis la rive. À en croire le récit qu'il en fait, Européens et Africains semblent s'observer avec une égale curiosité : « Tous ses habitants, hommes, femmes et enfants, sont sur la berge et nous regardent passer avec beaucoup d'attention ; les hommes et les femmes sont sales et mal vêtus ; les enfants, filles et garçon, sont nus comme vers et vont à l'eau comme canards ; le voisinage des caïmans leur paraît bien indifférent. Nous les attirons dans nos parages en leur montrant des biscuits ou du pain que nous leur jetons ; à chaque morceau qu'ils saisissent, ils poussent des véritables cris de satisfaction, car ils sont très friands de pain et de biscuit. Les noirs du fleuve aiment autant l'eau que ceux de la côte ; ces derniers, à chaque courrier, ne manquent jamais de venir autour du paquebot, en poussant les cris de : « maman, deux sous ! » Le spectacle de l'arrivée des Européens pousse les enfants sénégalais à un jeu dangereux que les Français encouragent. Pour une pièce de cinquante centimes, « ils [nagent] au-dessous du navire » et s'exposent à un risque de noyade. Cette forme de mendicité coûte cher car certains décèdent des morsures de caïmans qui peuplent les rives du fleuve : « [Q]uelquefois ce sont de jeunes indigènes qui disparaissent de la sorte, ce qui n'empêche pas les autres de jouer avec insouciance dans les eaux du fleuve, comme de vrais poissons » écrit Foret.

La complexité de la géographie du Sénégal, son étendue, le caractère lacunaire des sources, impose à l'historien un effort de localisation. L'abondance des lieux-dits, des noms de petits villages, ne doivent pas freiner l'étude historique. Il faut au contraire accepter de voguer

¹⁴¹ FORET Auguste, *Op. cit.*, p. 14.

à vue, si l'on veut, dans le flou de la géographie fluviale. Ce parcours navigable, dont on a vu les périls, va être l'objet de réglementations pour permettre une cohabitation des usagers sur le fleuve.

b) Réglementer une traversée difficile

Mais encore, comme le rapporte Yves-Jean Saint-Martin, lorsque le 30 septembre 1855 avait été signé le traité de paix avec les chefs du Royaume du Khasso, les Français obtenaient ces principes : « Article premier : les Français sont les maîtres du fleuve, ainsi que les terrains où ils ont des établissements. Article deuxième : ils sont libres de créer des établissements nouveaux partout où ils le voudront¹⁴² ». Cette ambition française se traduit à la fin du XIX^e siècle par des signes concrets. Il existe notamment une signalétique censée régler le Sénégal sur le code français de la navigation. Le fleuve est le lieu d'une adaptation en la matière avec des dispositifs qui sont pensés pour coller à la réalité du trafic fluvial. L'essentiel repose sur des signaux voyants qui sont placés le long des rives ou bien directement sur les navires. À cela s'ajoutent des règlements de circulation. Les enfreindre, c'est tomber sous le coup de la loi : la sanction consiste généralement par une amende.

Henri Buchard reproduit dans son étude un arrêté organisant la navigation des bâtiments à vapeur et à voile. Ce document est composé de 21 articles, et semble être l'un des règlements en vigueur en 1893. Quelques-uns de ces articles doivent être relevés : l'article 4 prévoit que les capitaines de navires ont obligation de se faire connaître aux chefs de postes télégraphiques avant leur déplacement. Cette mesure irait contre l'idée d'une navigation spontanée, désordonnée, où l'on circulerait sur le fleuve à loisir¹⁴³.

Pour autant, l'accès au fleuve est-il soumis à autorisation ? Une source un peu plus ancienne, le code de police et d'administration de 1865 émanant du chef du service judiciaire de Saint-Louis, Carrère, répond indirectement à notre interrogation : « Le capitaine, maître ou patron d'un navire venu de l'extérieur ou allant en mer n'est plus tenu de se présenter [...] au capitaine de port¹⁴⁴ ». La liberté du commerce semble être la règle. Pourtant, si à cette date l'autorisation n'est plus requise pour circuler, la surveillance est toutefois de mise. Quotidiennement, « l'ordonnateur » (qui est le représentant de l'État) doit-être prévenu par le

¹⁴² SAINT-MARTIN Yves Jean, *Le Sénégal sous le second Empire*, *Op. cit.*, p. 345.

¹⁴³ BUCHARD Henri Pierre Gabriel, *Op. cit.*

¹⁴⁴ CARRÈRE Frédéric, *Codification des règlements d'administration et de police en vigueur au Sénégal et dépendances (2e édition)*, Saint-Louis, 1865, 239 p.

capitaine de port de Saint-Louis de tout mouvement des ports et rades du fleuve. La question qui demeure est de savoir si oui ou non ce règlement est appliqué dans les faits.

Mais revenons au document de Buchard, qui évoque les mesures sommaires prises pour signaler les dangers du fleuve. L'article 5 concerne la signalétique du parcours fluvial : « [L]es bâtiments à vapeur doivent avoir un mat de 15 mètres minimum », cela pour être aperçus de loin. L'examen de la photographie de *La Salamandre*, sur lequel circule Henri Buchard, semble confirmer l'application de la règle.



Cliché de l'avis à vapeur *La Salamandre* par Huas, en 1885. HUAS Pierre Camille Victor, *132 photos du Sénégal, du Soudan et de Guinée par Pierre Camille Victor Huas, médecin de marine, en 1885, don 1887.*

L'article 8 prévoit que « comme pour les bâtiments de mer, un feu doit être allumé constamment du coucher au lever du soleil sur le navire ». Cette mesure semble évidente tant la circulation est décrite comme dangereuse de nuit, avec les risques d'échouage et de collision. Avec l'article 12, on remarque que le signal n'est plus seulement visuel mais aussi sonore : « Un bâtiment à vapeur doit se faire connaître par son sifflet à chaque coude du fleuve, en appareillant ou en mouillant », mais également à la vue d'un autre navire qui doit lui répondre par sifflet ou pour par tintement de cloche. Article 13 : « Lorsqu'une collision semble

imminente, le capitaine doit annoncer sa manœuvre : un coup de sifflet annonce qu'il se porte sur tribord (droite), deux coups sur bâbord, 3 coups signifie une manœuvre arrière à vitesse maximale ». Cette disposition traduit une difficulté, qui est celle de circuler en communiquant à plusieurs sur un espace que les contraintes naturelles (comme les bancs de sables) circonscrivent encore. Article 21 : « Mouiller au milieu du fleuve est interdit pour les bâtiments à voile ». On peut penser en effet que ces navires ont une capacité limitée à manœuvrer et réagir en cas de danger.

Les nombreux coudes du fleuve, que nous connaissons notamment par les travaux de la mission Mazérand, semblent être autant d'occasions de faire une fausse manœuvre voire de heurter un navire arrivant en sens inverse. Charles Mazérand est le seul auteur qui pointe une insuffisance de la réglementation et des signaux mis en place. Jusqu'à s'agacer de l'indiscipline ambiante : « [A]ctuellement chacun fait ce qu'il veut sur les fleuves ou rivières de notre colonie africaine, aucune surveillance, aucun contrôle n'existe¹⁴⁵. » Il continue : « Le balisage entrepris cette année n'a évidemment pas la prétention de rendre impossible les échouages ou même les pertes de navires. Il y aura toujours des maladroits pour exécuter de fausses manœuvres qui pourraient avoir de graves conséquences. » Il faut savoir que les pilotes sont le plus souvent des Africains. Le reproche de maladroitness porté contre eux est un élément de la *doxa* colonialiste.

La mission Mazérand donne lieu à la publication d'un atlas avec une présentation du fleuve, de ses escales, de son balisage et de la barre de Saint-Louis. On peut y lire notamment une énumération d'articles concernant les signaux visuels du fleuve censés aider la navigation. L'article 6 prévoit que « les signaux d'épaves [doivent être] peints en vert ». L'apparente simplicité du balisage y est justifiée par le fait qu'il doit être facilement compris des indigènes illettrés, aussi la signalétique reposerait-elle essentiellement sur des codes couleur. On y apprend aussi que le Sénégal serait doté de « tours-balises en maçonnerie », de « signaux en fer sur les berges supérieures » et que, « pour ne pas encombrer le lit du fleuve » on n'y aurait pas placé de bouées¹⁴⁶.

Avec de tels dispositifs mis en place, comment les auteurs expliquent-ils les fréquents accidents qui surviennent malgré tout ? Si on laisse la difficulté du parcours de côté, on retrouve une accusation d'incompétence portée fréquemment à l'encontre des marins africains, qui sont des coupables déjà tout désignés. La difficile promiscuité d'un navire, qui met en contact des

¹⁴⁵ MAZÉRAND Charles, *Mission hydrographique du Sénégal : rapport succinct de la mission Mazérand (15 août 1904)*, p. 1, FM/ITP/47, ANOM.

¹⁴⁶ MAZÉRAND Charles, *Mission Mazérand, atlas*, *Op. cit.*

catégories sociales différentes (et en l'occurrence noirs, blancs, métis), peut en effet accentuer des inimitiés et des clichés raciaux.

Auguste Foret, lors de son voyage, est accompagné de trois pilotes indigènes—dont il note les prénoms— et qui le renseignent, dit-il, sur le fleuve. À la barre du navire, ils se relaient toutes les 4 heures, de jour comme de nuit. La communication entre les Européens et les marins africains semble compliquée. Foret rapporte qu'ils s'expriment difficilement du fait de leur connaissance médiocre du français : on pourrait rétorquer que les Français ne semblent pas plus à l'aise eux-mêmes pour parler le wolof. Cette difficulté à communiquer à bord n'est certainement pas sans poser problème au bon déroulement du voyage.

On perçoit chez Foret cette idée selon laquelle, au-delà des blessures occasionnées, un naufrage ou un heurt sur un banc de sable entraîne avant tout un retard « préjudiciable » pour les négociants. L'inattention des pilotes sénégalais est alors pointée du doigt. Henri Buchard, lui, écrit que quand une navigation nocturne est envisagée, alors « il est bon de prendre l'avis des maîtres-pilotes, tout en ne leur cédant qu'après examen, car ils aiment fort dormir¹⁴⁷ ». Une nouvelle fois est soulignée ostentatoirement la fainéantise prêtée aux indigènes. C'est pourtant de ce même auteur que l'on lit que les Sénégalais sont astreints aux travaux les plus pénibles, comme c'est le cas pour les dockers de Saint-Louis : « [L]es règlements de la marine interdisant, sauf le cas d'urgence, d'employer à l'extérieur des navires les matelots européens, pendant les heures chaudes de la journée, l'on embarque, sur les navires de l'État, un certain nombre de matelots indigènes, appelés *laptots*, qui assurent la chauffe [des machines] ou les travaux pénibles au dehors¹⁴⁸ ». Les Européens, aussi documentés qu'ils soient sur le fleuve, ne peuvent en réalité se passer de l'expertise des équipages africains. Pour preuve, Auguste Foret écrit qu'un « bon » pilote est par définition quelqu'un qui connaît bien *son* fleuve. L'exploratrice Raymonde Bonnetain, en 1894, écrit : « Notre capitaine¹⁴⁹ emploie quelques-uns [de ses loisirs] à fabriquer une carte du fleuve, et vraiment, il dégèle¹⁵⁰ tout à fait quand il montre des échantillons de ses travaux¹⁵¹. »

Les Français instaurent une gradation entre membres d'équipages : les « pilotes » et « capitaines de rivière » sont les seuls matelots africains dignes de confiance, ce qui n'est pas le cas des autres noirs du bord. Ces derniers bénéficieraient annuellement, de mai à juillet, d'une

¹⁴⁷ On peut comprendre la remarque comme une façon de souligner la paresse supposée des noirs, qui se feraient prier pour assurer leur devoir de pilote.

¹⁴⁸ BUCHARD Henri, *Op. cit.*, p. 15.

¹⁴⁹ Qui commande le navire à vapeur à vapeur à bord duquel les Bonnetain sont embarqués.

¹⁵⁰ Elle veut dire qu'il devient prolix.

¹⁵¹ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, May et Motteroz, Paris, 1894, p. 56.

formation « continue », sorte « d'école » de la navigation fluviale. En d'autres termes, c'est un temps qui leur serait alloué pour remonter le Sénégal au moyen d'une embarcation à voile afin d'identifier les difficultés de navigation pour l'année à venir. Toutefois, parler d'une « école » est certainement exagéré, dans la mesure où ils ne sont accompagnés pour les former que par le doyen des capitaines de rivière, qui le plus souvent n'a pas de formation de marin lui-même. Ainsi, cette reconnaissance du fleuve à bord du « chaland des pilotes » s'apparenterait plutôt à un apprentissage sur le tas qui remplace *nolens volens* une formation académique.

Les marins indigènes, écrit Buchard, auraient « le coup de barre facile » et font des embardées « brusques » et « dangereuses » par méconnaissance de la sensibilité des appareils de navigation. On trouve une mention supplémentaire dans l'atlas de la mission Mazérand : « [L]es pilotes noirs apprécient mal les distances la nuit ». Ils doivent demeurer « sous un régime de surveillance constant ». On notera, enfin, cette remarque paternaliste de Buchard qui écrit que les indigènes sont « en général très heureux de sentir près d'eux un commandant ou officier, qui, à la moindre hésitation, peut utilement intervenir » : en d'autres termes, un Européen capable de diriger les hommes.

Mais que savons-nous au juste des accidents sur le Sénégal ? Auguste Foret écrit : « Peu avant d'arriver à Kayes, nous passons près du vapeur l'*Éclair*, de Saint-Louis, échoué sur des rochers, dans ces parages, en 1884 ; on voit encore sa cheminée et son mât. Tout l'équipage fut sauvé sauf un chauffeur que dévorèrent les caïmans. » Il rapporte également le naufrage du *Basilic*, un vapeur victime du brusque retrait des eaux du fleuve. Cette cale sèche forcée aurait duré huit mois, qui ont laissé aux herbes le temps de pousser autour du navire. On notera que le *Basilic* est connu en littérature : c'est le navire qui ramène « à la civilisation » les passagers de l'œuvre de fiction de 1863 Jules Verne, *Cinq semaines en ballon*, après que leur montgolfière, le *Victoria*, se soit perdue dans le fleuve Sénégal au niveau des chutes de Gouina. « Là, les officiers français les reçurent à bras ouverts, et déployèrent envers eux toutes les ressources de leur hospitalité ; le docteur et ses compagnons purent s'embarquer presque immédiatement sur le petit bateau à vapeur *Le Basilic*, qui descendait le Sénégal jusqu'à son embouchure. Quatorze jours après, le 10 juin, ils arrivèrent à Saint-Louis, où le gouverneur les reçut magnifiquement¹⁵². » Le *Basilic* s'est donc échoué après 1863, soit la date de parution du roman de Jules Verne et avant le témoignage de Buchard, en 1891. Ci-dessous on trouvera une photographie récente de ces chutes ([14° 00' 54" N, 11° 06' 09" O](#)) situées à 80 kilomètres au Sud-Est de Kayes.

¹⁵² VERNE Jules, *Cinq semaines en ballon*, 1863, p. 258.



Henri Buchard rapporte qu'à Bakel, en 1891, le vapeur *La Salamandre* aurait subi un coup de vent si violent qu'il se serait retourné pendant « 20 secondes », menaçant de s'échouer : on imagine qu'en saison des crues, la menace des tornades pèse sur les biens et les équipages en sus des difficultés de navigation.

À titre d'exemple, nous disposons de la mention d'un naufrage survenant en pleine saison des crues, qui illustre bien la violence des accidents survenus sur le Sénégal : celui du navire à vapeur *Général Dodds*. Le 26 août 1901, une dépêche télégraphique est expédiée par un certain Devret de Bordeaux vers le ministère des Colonies à Paris : « Suis avisé par directeur comité assureur Bordeaux vapeur *Général Dodds* participation maritime allant à Kayes s'est échoué hier aux roches Golmi près Bakel. Navire fait eau. Chambres machines auraient apparemment subis dommages étendus. Le navire pourrait rester échoué [illisible] s'il était surpris par baisse des eaux. Décharge sa cargaison¹⁵³. »

Le bateau échoué est employé par la Participation Maritime, une entreprise privée à laquelle l'État confie la ligne de navigation Bordeaux-Kayes. Comme l'attestent les sources, certains vapeurs dont la coque n'est pas trop profonde s'engagent directement à Saint-Louis sur le fleuve après avoir cheminé depuis Bordeaux. Il semble qu'il en soit de même pour le *Dodds*, dont le naufrage entraîne un contentieux entre le ministère des Colonies et l'armateur, du fait

¹⁵³ Carton FM/SEN/XII/115, ANOM.

de la question de la répartition des coûts et des indemnités pour la perte des marchandises (qui sont la propriété de l'État) et celle du navire (qui appartient à la Participation Maritime).

À Kayes, le 31 août 1901, le lieutenant-colonel Rougier, qui est aussi directeur du chemin de fer, fait son rapport sur la situation du *Dodds* au ministère des Colonies. Il est concerné plus qu'un autre par cette affaire dans la mesure où le *Dodds* transportait majoritairement des pièces métalliques requises pour la construction du chemin de fer au Niger, or il supervise cette opération. Il écrit que les « renseignements d'ailleurs fort incomplets fournis jusqu'à ce jour par le commandant du navire [...] font craindre que le *Dodds* soit complètement perdu. Sa coque est crevée sur dix mètres de longueur à hauteur de la machine qui est hors d'état de fonctionner. La chambre des machines et les cales sont envahies par l'eau ». Rougier ajoute : « Il est à craindre que la crue du fleuve, très forte depuis le 27, entraîne la submersion du pont. La cargaison est donc fort compromise, au moins la partie qui peut être détruite ou avariée par son séjour dans l'eau, et cette cargaison appartenant en grande partie à l'État, n'est pas assurée ». Il semble donc que l'avarie aurait surpris l'équipage, qui ne déclare aucun blessé, et l'aurait empêché de sauver la cargaison du fait de l'eau s'engouffrant immédiatement dans la cale. Abel Lahille rapporte en 1910 que le *Dodds* a pu être renfloué en 1903 par le moyen d'une crue, et qu'il aurait été l'objet de l'acquisition de la Maison Maurel et Prom¹⁵⁴.

Le capitaine Mathy, dans son rapport du 16 juin 1904, écrit que l'aménagement du Sénégal, pour prévenir ces incidents, doit passer par trois mesures : rectifier les coudes formés par le fleuve, lever les « têtes de rocher » et procéder à son balisage. Selon lui, baliser le Sénégal et retirer les rochers problématiques sont des tâches qui n'auraient jamais été réalisées, alors qu'il présente ces solutions comme étant les plus économiques. Mathy explique que le fleuve est « jonché » d'épaves, ce qui ajoute à la difficulté de navigation : « La situation est suffisamment connue par les épaves qui jalonnent le fleuve en s'augmentant chaque année », écrit-il. Nous avons compilé à la page suivante les noms et localisation des épaves dont il fait le recensement¹⁵⁵.

¹⁵⁴ LAHILLE Abel, *Mes Impressions, Op. cit.*, p. 83.

¹⁵⁵ MATHY, *Mémoire, Op. cit.*

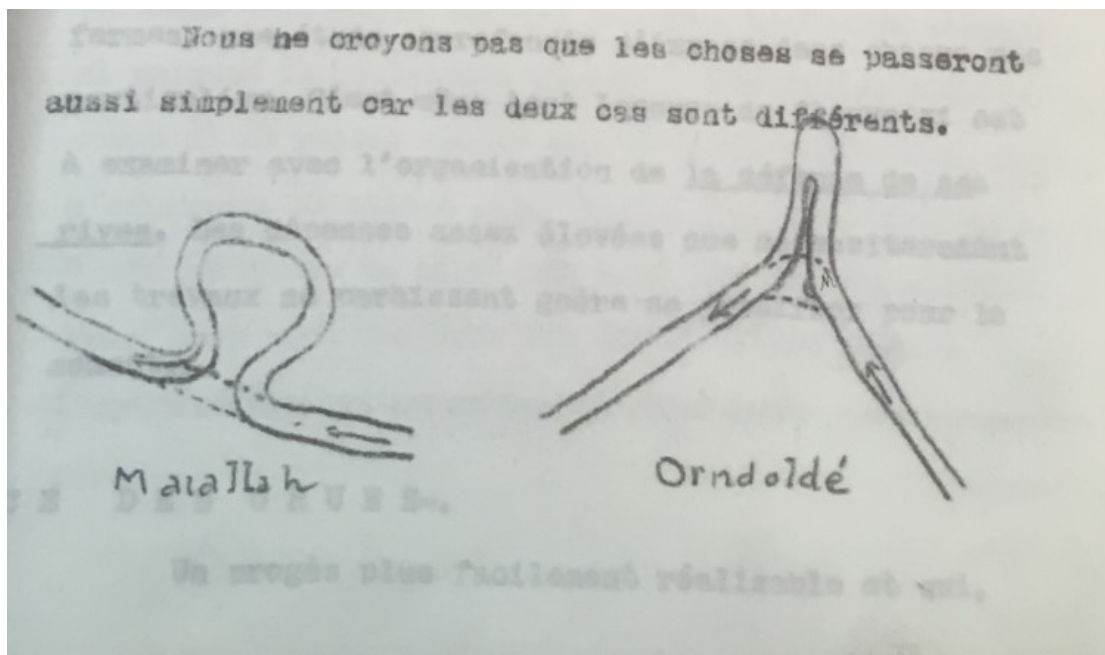
COMMENTAIRE DU CAPITAINE MATHY	LIEU DU DIT-NAUFRAGE
« [L]e banc d'aval est marqué par un chaland » ; « [L]es rochers d'amont par les débris d'une hélice ».	Dioulde-Diabe
Débris de la <i>Cigale</i>	Djeoul
Débris du <i>Le Serpent</i>	Les roches de Soéna
« À Dioura, il n'y a rien : c'est probablement parce que le passage est l'un des plus difficiles et qu'on y prend plus de précautions. »	Dioura (Exemple d'un non-événement)
« [U]n chaland sur un rocher en plein milieu du fleuve ».	Konguel-Diaguili
« [L]'accident du <i>Général Dodds</i> est trop récent pour qu'on y insiste ».	Golmi
« [L]a même année, le <i>Béarn</i> toucha. »	La roche de Moulésimo
« [L]e <i>Léprade</i> s'est fait des avaries en 1882 ».	L'épi de Sgala
« Cette année la <i>Sénégalie</i> a voulu démontrer que les rochers de Salou sont aussi dangereux que les précédents ».	Les rochers de Salou

Tableau réalisé par FIARD Antoine, reprenant le commentaire du capitaine Mathy sur les épaves qui se trouvent abandonnées sur le fleuve Sénégal, MATHY, Capitaine du génie, *rapport de la mission topographique (1903-1904), Mémoire sur le fleuve Sénégal*, 16 juin 1904, Carton FM/1TP/47, ANOM.

Pour Mathy, retirer les rochers des eaux est une priorité car c'est le plus grand danger pour les coques des navires. On appelle cette opération pratiquée avec des explosifs un « lèvement d'écueil ». Il écrit : « On a fait sauter les bancs rocheux saillants de Taimbokané, Diakandapé et Bougourou ». On peut lire une indication similaire dans l'atlas de la mission Mazérand : « Les têtes de roches qui encombraient le chenal des grands vapeurs ont en effet été dynamitées, assurant ainsi un maximum de sécurité ». Mathy souligne, outre la présence de rochers, le problème posé par les arbres gisant dans le fleuve. Quand ils sont submergés et difficilement repérables, ils menacent la coque des bateaux les plus fins. L'auteur laisse de côté la solution de l'emploi des *snag-boats*, barges à vapeur équipées de grues utilisées aux États-Unis pour tirer les arbres couchés. Il écrit que cette opération de levée des arbres est à proscrire

car les « pétardements » générés par les moteurs à explosion des *snags* effraient les poissons, ressource de pêche indispensable aux villages du coin. Le respect d'un capital halieutique ici, prend donc le pas sur la technique.

Pour ce qui est de la rectification des coudes que forme le fleuve, Mathy cite deux cas : le premier a déjà été corrigé avec succès, il s'agit du coude de Maillah, situé à proximité de l'escale de Saldé, à 641 kilomètres de Saint-Louis. Le second est celui d'Orndoldé, qui présente une configuration différente et un angle plus aigu donc plus dangereux, comme on peut le remarquer avec le croquis suivant. Les tracés en pointillés désignent l'intervention réalisée pour corriger le parcours de Maillah d'un côté et de l'autre les aménagements prévus par le capitaine Buchard pour Orndoldé. Mathy conteste cette dernière solution, qui ne lui semble pas viable : il estime que les deux cas ne sont pas comparables et ne nécessitent pas le même savoir-faire. Il craint que l'opération n'entraîne une augmentation brutale du débit du fleuve, ce qui serait contre-productif. Il se montre donc rétif quant à l'idée de réaliser des travaux reproductibles d'un lieu à l'autre, ce qui est le signe d'une prise de conscience de la difficulté d'aménager un fleuve tel que le Sénégal.



« Nous ne croyons pas que les choses se passeront aussi simplement car les deux cas sont différents. », MATHY, *Mémoire sur le fleuve Sénégal*, 16 juin 1904, Carton FM/1TP/47, ANOM.

Les aménagements semblent limités et localisés. Ils participent d'une vision qui place l'être humain en bâtisseur, en correcteur du monde, qui fait dire à Victor Hugo : « L'homme

dérange, déplace, supprime, abat, rase, mine, sape, creuse, fouille, casse, pulvérise, efface cela, abolit ceci, et reconstruit avec de la destruction. Rien ne le fait hésiter, nulle masse, nul bloc, nul encombrement, nulle autorité de la matière splendide, nulle autorité de la nature ». Dans sa thèse de doctorat d'histoire, Clara Bernard fait le constat d'échecs répétés des tentatives d'aménagements avec, toutefois, une certaine implication de l'État motivé par des intérêts économiques et commerciaux. Rares sont les auteurs qui s'expriment avec un tel sens des réalités quant à l'aménagement du Sénégal que cet anonyme, en 1899 : « Les aptitudes naturelles du fleuve sont extrêmement remarquables. Mais ce serait une folie de songer qu'on puisse, sans d'énormes dépenses, y apporter de sérieuses améliorations. On ne manie pas facilement un cours d'eau de cette importance. Pendant bien longtemps, il faudra prendre les choses brutes, telles que la nature les donne¹⁵⁶. »

Si les aménagements ne sont pas particulièrement significatifs, on remarque toutefois des efforts pour instaurer des services réguliers qui doivent améliorer la circulation des hommes, des marchandises et de l'information, comme nous allons le voir dans le prochain chapitre.

c) Des services mis en place sur le fleuve

On remarque que des services sont mis en place pour favoriser la circulation sur le fleuve. Il existe un dispositif, au moins à partir de 1893, qui vise à faire connaître aux capitaines les niveaux d'eau du Sénégal, ce qui permettrait de prévenir les accidents. On cherche à anticiper les conditions de navigabilité avec un matériel d'hydrographie adapté, comme des « règles d'étiage ». Ce sont des mètres-mesureurs qui permettent de quantifier les débits d'eau et ainsi évaluer si la navigation est possible pour tel ou tel navire. Buchard décrit des bassins naturels cloisonnés que l'on trouve sur le fleuve, qui forment de « véritables écluses » où des fonctionnaires en poste vont sonder les eaux. Puis, il est prévu qu'ils télégraphient aux commandants de navires à Saint-Louis les niveaux constatés.

L'apparente simplicité du dispositif est trompeuse : non seulement il faut réaliser après mesure des calculs qui quantifient vitesse du débit, inclinaison du fleuve, disposition des fonds... mais aussi prendre en compte que les appareils de mesure ne sont pas standardisés aux

¹⁵⁶ HUGO Victor, *Les Travailleurs de la mer*, Paris, Librairie Générale Française, p. 108.

BERNARD Claire, « Les aménagements du bassin du fleuve Sénégal pendant la colonisation, 1850/1960 », thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch, Paris VII, 1995.
Anonyme, *lettre au ministre des colonies*, Paris, 1899.

différents postes du Sénégal. Une conversion de l'unité de mesure est toujours nécessaire : un véritable casse-tête pour les capitaines. Aussi, les erreurs sont-elles fréquentes et occasionnent des retards. Des Français comme le docteur Ricard, font l'observation que les Africains disposent de leurs propres méthodes pour connaître les niveaux des crues à venir : « Quelques habitants du pays croient pouvoir indiquer la hauteur à laquelle le fleuve atteindra, d'après la position des nids de certains oiseaux sur les rives. Des pêcheurs donnent comme présage d'inondation la rencontre de certains poissons à une certaine époque¹⁵⁷. »

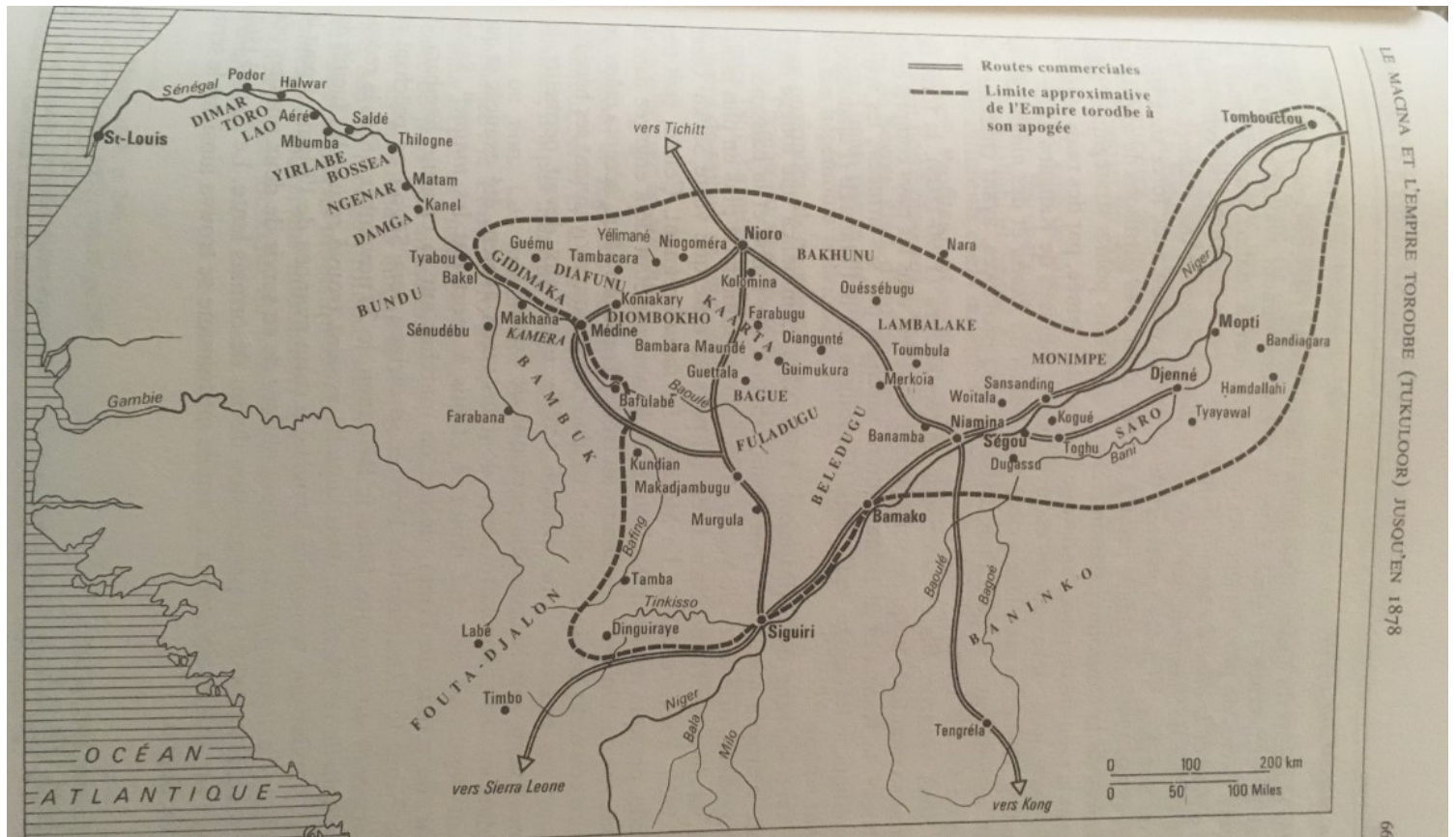
Mais revenons aux règles d'étiages : aussi approximatif qu'il soit, on trouve une preuve que ce service de renseignement sur les niveaux du fleuve est toujours en place dix ans plus tard en consultant le rapport de Mathy. Il confirme que l'on envoie en effet vers Saint-Louis les hauteurs d'eaux relevées à Toukoto, Maluise, Kayes, Sénoudébou, Bakel et note l'ajout en 1903 d'une échelle de mesure à Tainbokané. Mais ce n'est pas « suffisant » ni « suffisamment ordonné », écrit-il. Parfois, les crues ou décrues peuvent être trompeuses et fausser les mesures... exception faite à Kayes et Bakel où les échelles seraient relativement fiables. Il recommande notamment de former et établir à Kayes un conducteur expérimenté, formé spécifiquement, qui serait chargé de faire des mesures précises et techniques : l'objectif étant d'atteindre une précision de mesure « comme en France ».

Mais la grande question qui est débattue à plusieurs occasions est celle de la gêne causée par le quasi-monopole de l'État pour la circulation du fleuve. À la fin du XIX^e siècle les entrepreneurs jugent les tarifs du fret fluvial excessifs, et proposent de créer une entreprise privée qui entretiendrait une flotte digne de ce nom, circulant régulièrement. En effet, on critique la vétusté de certains vapeurs en circulation comme le *Dagana*, le *Tombouctou* et le *Sikasso*. Le projet de la société privée appelée La Sénégalienne est porté en 1886 par Fournié-Dorre¹⁵⁸ : ce dernier entend établir une communication directe avec la vallée du Niger et du Soudan, au prix de travaux étendus. Fournié-Dorre fait le constat qu'il n'existe pas « de voie carrossable convenable et les communications ne peuvent se faire que par piéton ou par chalands tirés à la cordelle sur le fleuve, c'est-à-dire une grande perte de temps. » On mise sur le cumul des moyens de transport à des tarifs préférentiels pour faire communiquer, sous le contrôle de la métropole, différentes régions de l'Afrique de l'Ouest. L'objectif est le suivant : établir une voie de communication « régulière et permanente entre la France, Dakar, Saint-Louis, Bamako, Tombouctou » ainsi qu'avec le fleuve Niger et le lac Tchad. La carte de la page suivante rend compte des voies de circulation qui se développent au-delà de Bakel. Il est

¹⁵⁷ RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865.

¹⁵⁸ FOURNIÉ-DORRE, *Op. cit.*

intéressant de remarquer de quelle façon la carte est centrée et où elle se borne. Tombouctou est positionnée à l'extrémité orientale de la carte, comme s'il s'agissait de la dernière destination à atteindre. Passé ce point la carte est tronquée : l'ambition française s'arrête là.



Carte illustrant les routes commerciales en Afrique de l'Ouest qui peuvent être ralliées depuis le fleuve Sénégal, dans BOHAEN A. Adu, *Histoire Générale de L'Afrique, VII, L'Afrique sous domination coloniale, 1880-1935*, Unesco : Paris, 1987, p. 663.

Le projet vise donc à une mise en réseau de l'Afrique par une voie de près de 10 000 kilomètres qui allierait fret fluvial et voie de chemin de fer, et assurerait à la société une activité lucrative. Une fois ces transformations du territoire réalisées, on imagine abandonner à long terme le fleuve : « Les communications fluviales indiquées seraient remplacées par des lignes ferrées lorsque la situation financière se serait améliorée par suite de l'extension du commerce ». Fournié-Dorre envoie à Bordeaux son associé S. Cestard pour établir des connexions avec les négociants et futurs clients de la société. Cestard lui répond par une lettre datée du 2 décembre 1886 : il aurait recueilli l'approbation des maisons de commerce bordelaises, à qui il aurait assuré « une régularité des départs, ce qui n'est pas le cas habituellement », mais aussi une « rapidité d'arrivée » des marchandises par la « suppression des retards subis par les navires devant la barre de Saint-Louis ». Enfin et surtout, il leur a fait

savoir que « l'économie du transport et des assurances » seraient partiellement prises en charges par La Sénégalaise. Le projet est soutenu par l'État français et son gouvernement, ainsi que par le colonel Gallieni et le gouverneur du Sénégal. Cette société leur permettrait de décharger partiellement la responsabilité des transports sur un tiers et ainsi de réaliser des économies. Dès 1887, le *Moniteur du Sénégal et Dépendances* du 5 mai publie un article sur près de deux pages qui défend avec emphase le projet. Pourtant, la commission du mois de décembre 1887 réunissant des techniciens de la colonie chargés d'étudier la faisabilité de l'affaire se prononce défavorablement. Elle expose des défaillances techniques « graves et nombreuses » et pointe des erreurs sur l'estimation des coûts et des profits qui découleraient de l'affaire. L'inspecteur général des projets maritimes Bernard écrit notamment au ministre de la Marine et des Colonies le 24 décembre 1887 : « Je ne saurais [...] considérer les dispositions proposées par la société¹⁵⁹ en formation comme de nature à remplir efficacement le but qu'elle se propose. » Le projet est donc abandonné.

Charles Mazérand note qu'aucune compagnie en 1904 n'est en mesure d'assurer un transport régulier pour les personnes, ce qui nous amène à penser que La Sélégalienne n'a jamais vu le jour. Du reste, on ne trouve pas d'autres mentions de cette société, ce qui nous maintient dans notre sentiment. Dans la filiation de la Sénégalienne, Charles Mazérand reprend à son compte l'idée d'une flotte permanente sur le fleuve, se désolant des lacunes du réseau en 1904 : « Un fonctionnaire ou un militaire qui veut remonter au Soudan profitera pendant la saison d'étiage, des monoroues *Tombouctou* et *Sikasso*, puis des chalands administratifs entretenus à grand frais à Kayes ; un particulier en revanche est réduit à louer ou à acheter un chaland, ce qui occasionne forcément une dépense considérable. » Aussi formule-t-il le projet d'une compagnie d'un genre nouveau, qui assurerait un service complet de transport : « Il nous paraît désirable qu'une compagnie subventionnée ait l'entreprise complète des transports fluviaux à Kayes, à l'exclusion de tout autre service, militaire ou local. Elle serait tenue de transporter en tout temps à Kayes, non seulement le courrier, mais toute personne, civile ou militaire, soit par ses vapeurs, soit par ses propres chalands. »

Au contraire de Fournié-Dorre, Charles Mazérand croit que le fleuve peut avantageusement servir la France à long terme : « S'il est pourtant un Gouvernement où les voies fluviales jouent un rôle important, c'est bien en Afrique occidentale. Nos seuls moyens de pénétration dans l'intérieur du pays ne consistent guère pour le moment que dans les fleuves. » écrit-il en 1904. Comme le rappelle l'historien Aboulaye Bathily, à partir de 1876

¹⁵⁹ La Sénégalienne.

s'amorce « une nouvelle politique d'expansion vers le Niger dont le haut-fleuve sert de point d'appui¹⁶⁰ ».

Charles Mazérand se fait le fervent défenseur du fret fluvial comme moyen de transport à privilégier au Sénégal : « Se représente-t-on le parti immense qu'un pays européen tirerait pour son commerce d'un pareil fleuve s'il avait le bonheur de le posséder ? Que l'on se figure la Seine, la Loire, l'Elbe, etc... susceptibles d'être remontées sur un parcours de près de 1000 kilomètres – même pendant une partie de l'année – par des vapeurs de mer de 2 à 3000 tonnes et l'on ne manquera pas d'être frappé des profits énormes qu'un pareil avantage donnerait aux produits qui pénètrent dans l'intérieur ». Par ailleurs il se montre sceptique quant à l'emploi du chemin de fer au Sénégal, et fait la négation du déclin du fleuve : « Nous serions peut-être le premier à préconiser le Thiès à Kayes si nous n'avions pas près de nous le fleuve Sénégal susceptible d'assurer des communications régulières et également rapides toute l'année entre le Niger et la mer. C'est là le côté impérial [souligné dans le texte] de la question et nous ne pouvons-nous en désintéresser. Nous devons au contraire poursuivre sans relâche le but de faire de notre empire africain un bloc assez homogène pour pouvoir un jour se défendre par ses propres moyens contre toute agression et au besoin prêter à la Métropole un concours puissant et efficace en cas de danger ». Son propos sur « l'agression », sur le « danger » montre une inquiétude propre à son temps : il s'exprime en 1904. Or, un an plus tard, en 1905, débutent une série de crises diplomatiques et de frictions entre les nations européennes qui les poussent à la course aux armements et les mènent au premier conflit mondial¹⁶¹ .

Mais qui prendrait la tête de cette flotte à bâtir ? « Nous sommes forcément amené à demander la création d'un service de la navigation dépendant, non de la colonie du Sénégal, mais bien du gouvernement général et englobant toutes nos colonies de la côte occidentale d'Afrique », écrit-il. On ne peut le dire mieux : il s'agit bien d'une « concentration de services », dont il écrit que « sans nul doute », elle génèrera « quelques protestations » de la part des gouverneurs.

En effet, ce sont eux qui, jusque-là, ont eu autorité sur les navires qui circulent sur le Sénégal. Charles Mazérand leur préfère les militaires. Il suit en effet une logique technocratique : le pouvoir sur la flotte commerciale du fleuve doit être placé dans les mains de ceux qui connaissent le mieux la navigation, à savoir la marine. Du reste, on lit chez lui une préoccupation comptable de réduction des coûts, sans quoi le trafic sur le Sénégal n'est pas encouragé à se développer. Cette maximisation des profits ne peut se produire qu'à condition

¹⁶⁰ BATHILY Abdoulaye, « la conquête française du haut-fleuve », *Op. cit.*, p. 100.

¹⁶¹ MAZÉRAND Charles, *Mission hydrographique du Sénégal*, *Op. cit.*, p. 16.

de recourir au savoir-faire des militaires : « Seul un officier naviguant (officier de marine ou au besoin capitaine de long cours) peut être placé à la tête de cette nouvelle organisation qui constituerait en quelque sorte une marine locale d'autant que le personnel secondaire devra se recruter dans la marine militaire, seul moyen d'avoir de bons ouvriers à des prix relativement faibles ». Ce qui explique en 1904 la frilosité des entrepreneurs à investir dans la voie du fleuve, c'est avant tout la question des coûts. Il y a d'abord les frais de police d'assurance : « [N]ous sommes convaincus que dans un avenir très proche, un an ou deux, les primes d'assurances, actuellement très fortes, vont se trouver réduites dans de grandes proportions ; il suffira pour cela que quelques voyages aient prouvés aux assureurs que les navires ont maintenant à leur disposition une route facile et sûre au lieu de celle de jadis, parsemée d'écueils et extrêmement dangereuse¹⁶². »

Enfin, Charles Mazérand aborde la question du coût des personnels navigants, trop élevés à son goût. Il imagine ainsi qu'un balisage de « tout amas rocheux », visible nuit et jour, rendrait la circulation fluviale plus rapide. Surtout, on n'aurait plus besoin des pilotes, ce qui permettrait de faire des économies. Toutefois la proposition paraît d'entrée de jeu irréaliste, car elle supposerait d'allumer chaque soir des feux sur quantités de blocs rocheux qui se trouvent parfois dans des zones inhabitées. « Les frais de pilotage assez considérables vont se trouver sensiblement réduits, les pilotes jadis indispensables (quoique très mauvais) voyant leur importance bien diminuée par suite de l'établissement du balisage ». Il écrit : « Avec les nouvelles cartes et instructions définitives, il sera possible aux capitaines blancs de vérifier à tout instant leur route et de ne plus être, comme auparavant, à la merci absolue de leur pilote. » Il se veut toutefois rassurant : « On aura toujours un pilote à bord, ce sera une chose utile mais nullement indispensable [...] en tout cas, les compagnies ne leur alloueront que des soldes ordinaires au lieu des gratifications généralement très élevées habituelles. Nous connaissons un pilote qui a reçu 1800 francs, pour effectuer deux voyages pendant la saison des hautes eaux, en 1903. » En 1890, en France métropolitaine, on estime que le salaire le plus bas avoisinait 2 à 3 francs par jour et par personne.

Dans un autre registre, on note l'existence d'un service pour la transmission de l'information (outre le service télégraphique) qui est le service des postes. Il s'agit d'une société privée, la Compagnie des Messageries Africaines, qui, deux fois par mois, dessert une distance de 250 kilomètres environ, de Saint-Louis à Podor. L'historienne et géographe Régine Bonnardel écrit que ces « Messageries fluviales regroupent les unités de transport des maisons

¹⁶² MAZÉRAND Charles, *Ibid.*

[de commerce] Maurel et Prom, Devès et Chaumet, Delmas et quelques autres, ceci depuis le XIX^e siècle, dans le but d'assurer des transports fluviaux au moindre coût et hors concurrence ». On assiste donc de la part de cette entreprise à une tentative de spécialisation pour accéder à une position de monopole au Sénégal. À la fin du XIX^e siècle, l'acheminement du courrier est encore perfectible au Sénégal. « Les communications avec la France, qui jouent un rôle critique puisque c'est dans la métropole que se prennent toutes les décisions d'importance relatives à la colonie, sont assurées par des navires opérant principalement à partir des ports de Bordeaux et de Marseille. Le dénominateur commun à tous ces systèmes de communication est leur lenteur et leur manque de fiabilité qui font que le courrier met des jours, des semaines, voire des mois, avant d'arriver à destination, lorsqu'il ne se détériore pas ou ne se perd pas en cours de route » écrit l'historienne Sophie Dulucq¹⁶³.

Le 8 mai 1893, le directeur général des Postes et Télégraphes envoie une lettre au ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes où il détaille la marche à suivre pour éviter les erreurs d'envoi de courriers à destination des escales du fleuve. Il écrit que les courriers provenant de Bordeaux et Marseille doivent être classés en deux sacs distincts, l'un portant la mention « Kayes » et l'autre la mention « Bakel » pour gagner du temps au tri. Ces courriers, écrit-il, passent d'abord par Saint-Louis. Les adresses sont « révisé[es] », c'est-à-dire qu'elles sont vérifiées, ceci afin d'économiser des expéditions du courrier vers l'intérieur des terres alors que les destinataires ne s'y trouveraient plus. La vérification des adresses aurait donc pour but d'assurer une meilleure fiabilité des expéditions, sachant que les personnels sur le fleuve se déplacent souvent sans que cela soit notifié en France. À l'inverse, par économie de temps, les courriers qui sont envoyés depuis les escales du fleuve ne sont pas « révisés » à Saint-Louis et sont directement transférés vers la métropole. Au Sénégal, « le transport des missives « repose principalement sur le courrier piéton, qui fonctionne grâce à des porteurs convoyant des sacs de dépêches sur des distances de trente à trente-cinq kilomètres¹⁶⁴ ».

Après avoir vu les avantages et les difficultés que comporte la navigation du fleuve Sénégal et les mesures prises pour son amélioration, nous changeons d'échelle pour nous intéresser à des aménagements prévus localement à l'embouchure du fleuve, qu'on appelle la barre de Saint-Louis.

¹⁶³ Olivier Sagna, « De la domination politique à la domination économique. Une histoire des télécommunications au Sénégal », *TIC & Société*, juin 2012, Vol. 5, n° 2-3, p. 71-87.

¹⁶⁴ Olivier Sagna, *Ibid.*, p. 72.

Chapitre 2 – L’aménagement de la barre du Sénégal. Un cas d’école pour les ingénieurs hydrauliciens

« L’homme est un animal essentiellement bâtisseur condamné à tendre vers son but en toute conscience par la voie de l’ingénierie » a écrit Fiodor Doïstoïevsky en 1865. Cette formule pourrait convenir à la mentalité des Français au Sénégal : on a fait confiance aux progrès de la technique pour adapter le territoire aux besoins des projets colonialistes. C’est à l’embouchure du Sénégal, peut-être, que l’on trouve la trace la plus nette de la volonté des aménageurs de modifier le territoire à leur portée, afin de le leur rendre plus favorable. Le port de Saint-Louis, qui donne sur l’Océan Atlantique, est un point de passage obligé pour mettre à l’eau sur le fleuve. Cet ancien comptoir, qui s’est développé du XVII^e au XIX^e siècle, se trouve empêché par des conditions hydrographiques peu adaptées au tonnage croissant des navires à vapeur. En effet une bande de sable, qui se déplace selon les crues et décrues du fleuve ainsi que les marées de l’Atlantique, constitue une barrière naturelle nuisant au commerce. Mais on n’abandonne pas le Sénégal pour autant. Au contraire, les aménageurs se saisissent du problème : ils ont été formés en métropole et connaissent les problématiques de la côte Atlantique. Pourtant, les projets se multiplient, les ingénieurs se succèdent et rien n’est fait, ou si peu. Cette réalité semble être en décalage avec un discours ambiant qui se veut rassurant et déterminé à améliorer le port. L’échec des colons tient d’un manque de moyens techniques et financiers : les devis des projets successifs sont de moins en moins onéreux, de moins en moins ambitieux. Rien n’y fait, la colonie ne dispose pas des fonds nécessaires ni des machines pour réaliser une tâche dont la difficulté, certainement, a été sous-estimée. Notre étude s’appuie principalement sur les écrits d’ingénieurs comme Bouquet de la Grye, Dou et A. Delpis, ainsi que sur ceux du banquier Georges Haurigot¹⁶⁵.

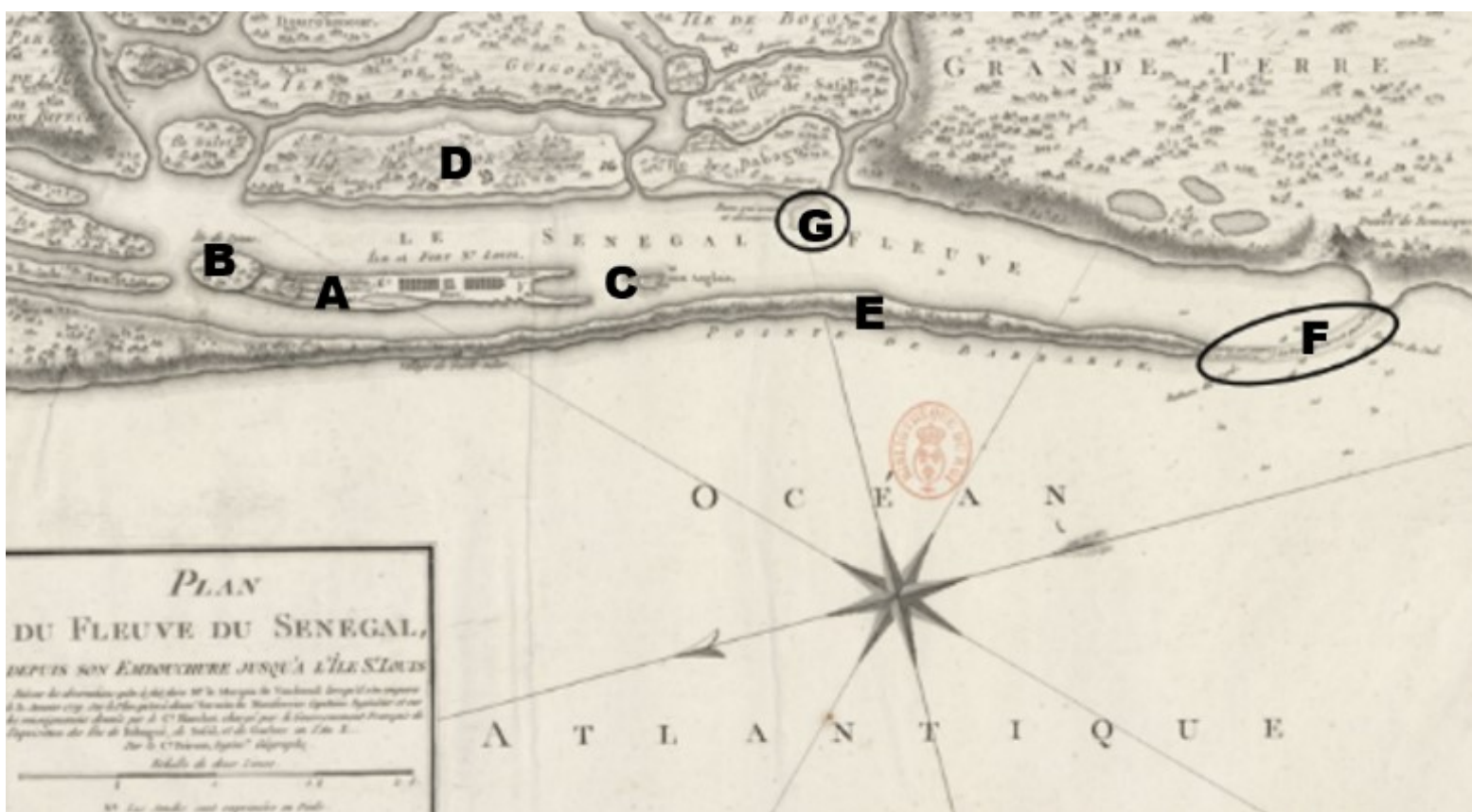
a) Une problématique portuaire

En 1659, le comptoir de Saint-Louis est fondé par des marins normands en hommage au roi de France capétien du XIII^e Louis IX, dit « Le Prudhomme ». L’île Saint-Louis (voir le

¹⁶⁵ DOSTOÏEVSKI Fédor, *Les carnets du sous-sol*, Paris, 1909, (première édition russe en 1864), 317p.

point « A » de la carte suivante), qui se trouve juste en sortie du fleuve, est le lieu où s'installent les premiers colons. En 1895, on estime à 21 000 habitants la population de la ville, Européens et Africains compris. A cela doit s'ajouter des individus de passage qui transitent par le port. Raymonde Bonnetain, en voyage à Saint-Louis en 1893, rapporte le chiffre de « 16 000 habitants [à Saint-Louis] en 1878, 20 200 en 1891, dont 16 000 pour la population sédentaire, et 1500 Européens seulement, garnison comprise¹⁶⁶. »

En 1887, le banquier Georges Haurigot estime la population urbaine saint-louisienne à près de 18 800 personnes, 53 900 pour ce qui est de la population rurale et estime ce qu'il appelle la « population flottante » à 2 500 personnes.



POIRSON Jean-Baptiste, *Plan du Fleuve du Sénégal, depuis son embouchure jusqu'à l'île St Louis*, 1802. Nous avons entouré les deux bancs de sables qui encombrant le passage

¹⁶⁶ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 42.

vers le fleuve. Les points que l'on distingue à peine à l'entrée de la barre (F) sont les emplacements connus des épaves déjà signalées en 1802.

Sur la carte de la page précédente, on localise successivement ; à l'Ouest de Saint-Louis, l'île de Djonc (B). À l'Est, l'île aux Anglais (C). Au Nord, l'île de Sor (D). Au Sud, la côte de Barbarie (E), ce mince bras de sable qui se prolonge plus à l'est jusqu'à la barre (F), qui est l'unique voie de passage vers le fleuve. La récente photographie aérienne ci-dessous permet de localiser concrètement ces différents éléments. On gardera à l'esprit que la barre d'hier et d'aujourd'hui ont évidemment un profil différent du fait de son déplacement.



Anonyme, *Photographie aérienne de la Saint-Louis* actuelle, Association internationale des amis de Pierre Loti, date inconnue.

Au XIX^e siècle, les Anglais rendent aux Français les territoires du Sénégal par les actes du Traité de Paris de 1814. La barre est le nom donné à son embouchure, ou plus exactement à

l'étroit passage par lequel les navires doivent passer pour se rendre sur le fleuve ou bien gagner l'Océan Atlantique. Ce passage se situe entre la côte de Barbarie et le continent. La circulation des navires depuis l'Océan Atlantique jusque sur le fleuve est un enjeu économique et stratégique pris au sérieux par les administrateurs et les négociants. En 1885, Jules Ferry déclare aux députés français : « Une colonie, c'est un débouché¹⁶⁷. » Et puis, comme l'écrit Élikia M'Bokolo, « les richesses fabuleuses qu'on supposait, à tort ou à raison, à ces régions intérieures, donnaient un grand intérêt au fleuve Sénégal qui est effectivement, jusqu'au Bénin, le seul qui pouvait permettre aux navires de haute mer de pénétrer jusqu'à mille kilomètres à l'intérieur des terres¹⁶⁸ ». Le contexte européen de dépression économique de 1873-1895 pousse en effet les nations coloniales à concentrer leurs efforts vers des marchés protégés : ceux de leurs propres colonies asiatiques et africaines notamment¹⁶⁹. Avec un certain succès : selon Laurence Marfaing, de 1886 à 1930, l'activité marchande se « réalise » par cet impérialisme économique. Mais face à cette dynamique commerciale se pose un problème technique de poids. Saint-Louis, en effet, ne dispose pas des conditions nécessaires à assurer le passage des navires avec régularité : c'est pourtant toute sa vocation en tant que base portuaire. La photographie de 1885 de Louis Hostalier (à la page suivante) permet de se rendre compte du problème : l'embouchure est une zone de basses eaux où se mêlent le sable, l'Atlantique, les eaux du fleuve et ses alluvions. Aussi la plupart des voyages nécessitent-ils de chronophages manœuvres de halages et des transferts de marchandises vers des embarcations plus petites. Reste à ces navires de gagner les quais [annexe 5, page 259] pour effectuer les procédures de manutention, d'équipement des navires, de réparation, etc., en vue d'un départ prochain vers l'intérieur des terres¹⁷⁰.

¹⁶⁷ M'BOKOLO Elikia, *Afrique. Histoire et civilisations : XIX-XXe siècles*, Paris, UREF, Université francophone, Hatier-Aupelf, 1994, p. 271.

¹⁶⁸ SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Op. cit.*, p. 71.

¹⁶⁹ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique et les Africains au XIXe siècle, Mutations, Révolutions, Crises*, Paris, Armand Colin, 1999, p. 167.

¹⁷⁰ MARFAING Laurence, *L'Évolution du commerce au Sénégal, 1820-1930*, Paris, L'Harmattan, 1991.



SÉNÉGAL

We
44
26

BONNEVIDE

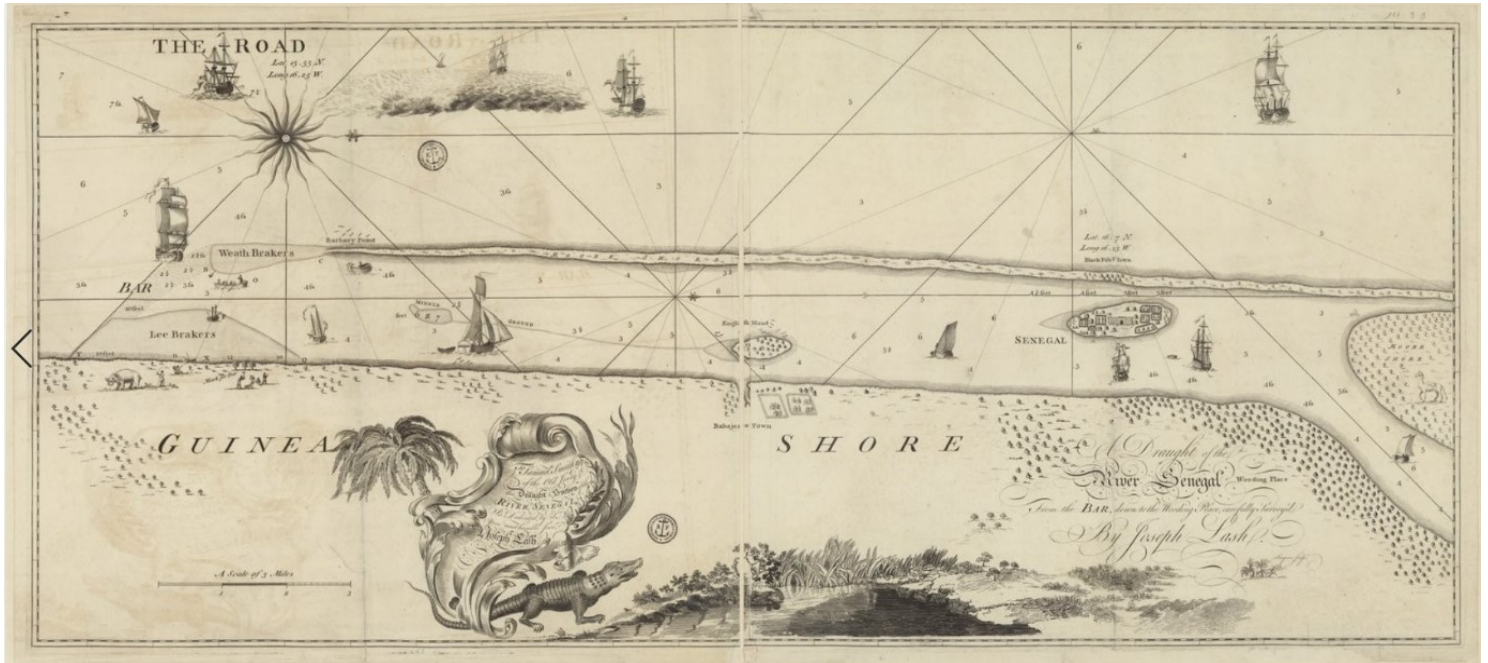
Pont Faidherbe - St Louis vue de Dor

« Pont Faidherbe, Saint-Louis vue de Dor », HOSTALIER Louis, *43 photographies du Sénégal et du Soudan*, Don E. Delor, 1885. On perçoit avec cette photographie l'étonnante conjugaison entre l'eau et le sable au port de Saint-Louis, avec la silhouette d'un homme à pied que l'on croit repérer au premier plan sur la gauche et la coque d'un navire sur la partie droite de l'image. Les éléments semblent si mélangés que l'on ne distingue pas bien le banc de sable et la partie navigable. On notera à propos d'Hostalier le contenu d'un article disant : « Il peut faire de jolies photographies et groupes de toutes dimensions, ressemblance parfaite. Il opère tous les jours de 7 à 10h du matin et de 2 à 5 heure du soir [...] S'adresser rue Faidherbe, maison du Cercle de l'Amitié¹⁷¹. »

Cette langue de sable, si inopportune, semble être au moins aussi vieille que la présence Européenne, comme l'atteste sa présence sur les documents des siècles précédents. L'illustration en page suivante de Joseph Lash, mêlant les codes de la carte et ceux du bestiaire

¹⁷¹ Anonyme, *Journal officier du Sénégal et dépendances*, numéro du samedi 4 mars 1893, FM/SOUD/IX/7, ANOM.

(avec la représentation d'un animal amphibien exotique), réalisée au XVIII^e siècle, montre nettement une bande de sable fine qui encombre déjà l'embouchure du fleuve¹⁷².



Carte figurant l'embouchure du fleuve, LASH Joseph, *A survey of river Senegal*, XVII^e siècle.

Le passage de la barre est d'autant plus incertain qu'il est changeant. En 1885, l'ingénieur Bouquet de la Grye a ordonné une comptabilité annuelle des jours où les navires peuvent franchir l'embouchure. Il en publie le résultat en 1886 : « La barre du Sénégal est praticable en moyenne 15 fois en janvier, 14 fois en février, 18 fois en mars, 20 jours en avril, 28 jours en mai, 29 jours en juin ». L'accessibilité du passage va décroissant à partir du mois d'octobre (21 jours), pour tomber à 17 jours en novembre et 15 jours en décembre¹⁷³. Si l'on donne crédit à ces mesures, un rapide calcul permet de dire que pour les mois de saison sèche, de novembre à mars, sur 151 jours (en 1885 le mois de février a comporté 28 jours), le passage est inaccessible 57 fois, soit près de 40 % du temps. Une tendance que ne contredit pas Charles Mazérand en 1904 : « Peut-être mettra-t-on alors en avant une objection dont nous n'avons pas parlé jusqu'ici, à savoir que la barre du fleuve Sénégal est quelque fois si mauvaise que les

¹⁷² LASH Joseph, *A survey of river Senegal*, XVII^e siècle.

¹⁷³ BOUQUET DE LA GRYE A., *Étude sur la barre du Sénégal*, *Op. cit.*

communications avec la haute mer doivent être interrompues ou deviennent tout au moins difficiles¹⁷⁴. »

Aussi, les navires déboutés à l'entrée de Saint-Louis ont pour option de demeurer au large dans l'attente de conditions meilleures ou bien de rallier un autre point de la côte, comme le rapporte le directeur des Travaux publics de 1905, Dou : « [D]e ces difficultés résulte pour les maisons de commerce la nécessité d'alléger leurs bateaux en débarquant les marchandises à Dakar ou Rufisque pour les réexpédier sur Saint-Louis, par voie de terre¹⁷⁵. » Dou ajoute que les capitaines de navires au départ de Dakar n'ont pas toujours la certitude de pouvoir passer à Saint-Louis selon l'état de la marée. Ces déplacements inutiles, qui doivent être reportés, entraînent des coûts supplémentaires pour les armateurs : « Les compagnies d'assurances, qui font payer 1 demi franc par pourcentage de la valeur des marchandises pour le transport à Dakar, exigent 1 franc % pour les marchandises qui passent par la barre par bateaux. Cette taxe représente approximativement les pertes qui résultent des avaries fréquentes ou naufrages survenant pendant le passage de la barre. » C'est donc le double du prix que doivent supporter les armateurs au passage de l'embouchure : une économie du risque qui, certainement, freine l'essor de cette ville qui dépend largement de l'activité commerciale¹⁷⁶.

On rapporte que deux bancs de sables se forment régulièrement à l'embouchure : la première zone, la plus dangereuse, correspond à l'entrée de la barre (F). La seconde zone, plus restreinte, est également sujette à la constitution d'îlots sableux (G). Par ailleurs, les vents de l'Océan Atlantique sont une autre donnée à prendre en compte. L'ingénieur A. Delpis pointe notamment que la houle, relativement calme le reste de l'année, est un facteur de risque en saison d'hivernage car elle participe à la formation de vagues parfois impressionnante : « [La houle] déferle [sur la barre] par gros temps, et rend l'entrée impraticable durant 80 à 100 jours. [...] Il se produit des raz de marées qui sont la répercussion lointaine et amortie des tempêtes de l'Atlantique ; ils produisent une intumescence¹⁷⁷ le long des côtes et coupent parfois la langue de Barbarie. Ainsi, durant un raz de marée de Janvier 1885, plusieurs larges brèches se sont ouvertes dans celles-ci, au Nord de l'embouchure ». L'embouchure, en plus d'être encombrée, est mouvante. Elle « divague, depuis longtemps sans doute, entre Saint-Louis et un point situé à 20 kilomètres environ au Sud¹⁷⁸ », écrit l'ingénieur A. Delpis. De plus, la barre

¹⁷⁴ MAZÉRAND Charles, *Op. cit.*, p. 32.

¹⁷⁵ DOU, *Note sur les avantages économiques qui résulteraient de l'amélioration de la barre du Sénégal*, 16 décembre 1905, Carton FM 1TP/751, ANOM, 1905, p. 1.

¹⁷⁶ DOU, *Note, Ibid.*, p. 1.

¹⁷⁷ Action par laquelle une chose gonfle, change de volume

¹⁷⁸ DELPIS A., *Rapport du 9 juin 1908*, Carton FM 1TP/751, 1886-1908, ANOM, 1908, p. 4.

n'est pas assez profonde pour donner passage aux plus imposants vapeurs : « Le piétage¹⁷⁹ sur le haut fond extérieur varie entre 4 mètres et 2.5 mètres, et quelques fois moins. D'autres bancs se forment à l'intérieur à certaines époques ». Conséquemment à tous ces dangers, on trouve trace de nombreuses mentions d'épaves qui encombrant la barre de Saint-Louis, et dont on ne sait pas si elles ont été retirées : la carte de Vaudreuil de 1779 faisait au moins apparaître 5 épaves : celles de l'*Épervier*, la *Nymphe*, la *Résolue*, le *Irvely* et le *Sphinx*¹⁸⁰.

Henri Bucharde décrit la procédure compliquée qui a lieu chaque fois qu'un navire aborde la barre : « Le bâtiment qui veut franchir la barre signale d'abord son numéro, en approchant de terre, puis il hisse le pavillon de pilote. Ce dernier ne vient pas chercher les navires au large, et il faut se rendre compte à la longue vue de l'endroit où il se trouve. On continue donc la route sur la terre, à petite vitesse, et l'on ne tarde pas à apercevoir la pirogue du pilote, qui est ordinairement devant la barre. Si la passe est praticable, un des payeurs tient droit, en l'air, un pavillon bleu ; si la barre est infranchissable, le pavillon est incliné. » La carte ci-dessous permet de prendre connaissance de la configuration du passage. Bucharde signale également la présence d'une seconde pirogue généralement présente en appont, au large, ainsi qu'un canot de sauvetage prêt à être employé en cas d'incident. Le pilote spécialisé monte ensuite à bord du navire à vapeur pour le conduire en sécurité vers le port, tout en suivant un itinéraire déterminé par deux rangées de bouées flottantes¹⁸¹.

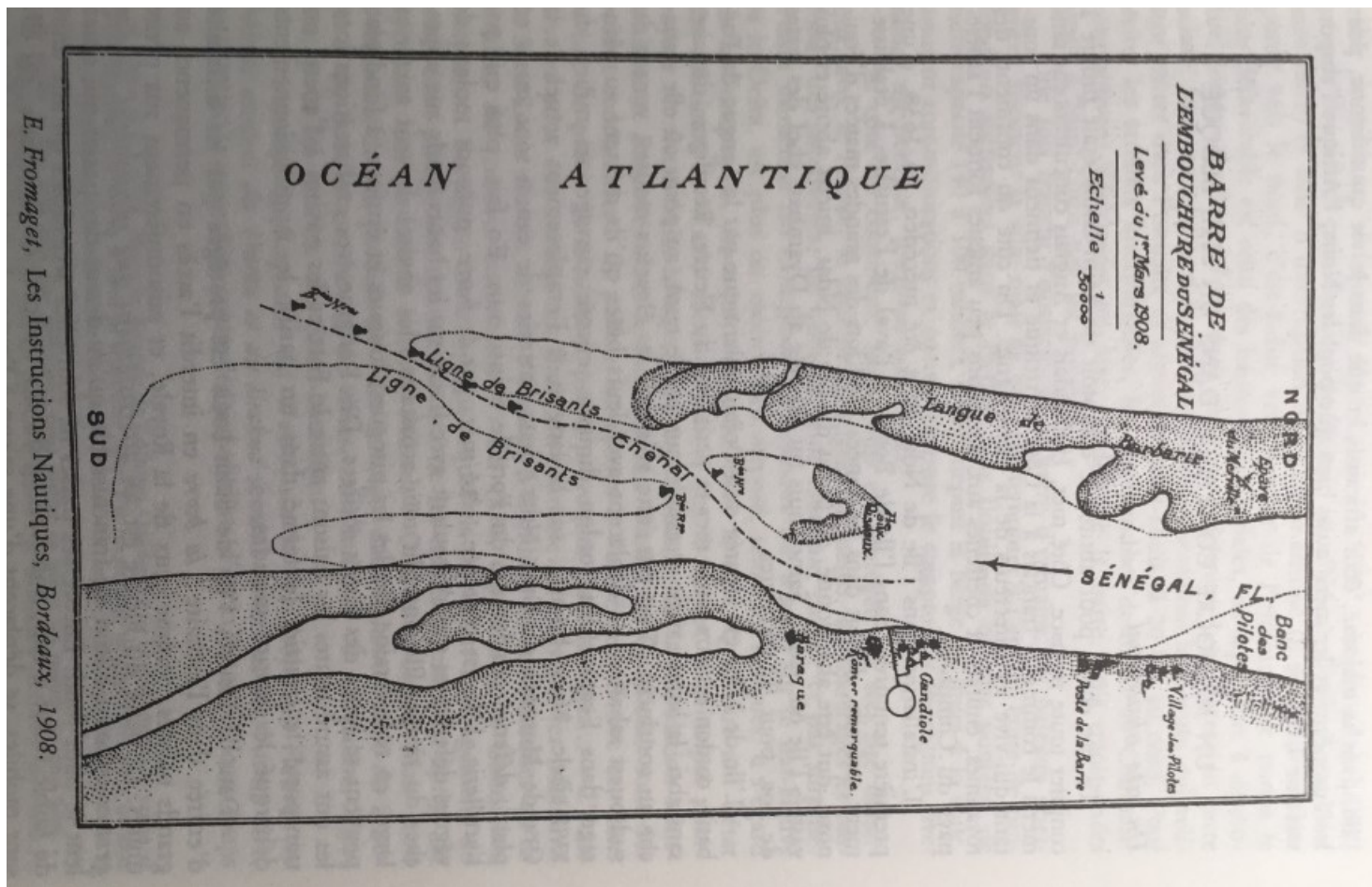
DELPIS A., *Rapport, Ibid.*, p. 13.

¹⁷⁹ Terme ancien qui désigne l'échelle pour connaître le tirant d'eau d'un navire, soit la distance entre la ligne de flottaison et l'extrémité de sa quille

¹⁸⁰ DELPIS A., *Rapport, Op. cit.*, p. 18.

VAUDREUIL, *Plan du fleuve Sénégal de son embouchure à l'île St Louis*, 1779.

¹⁸¹ BUCHARD Henri Pierre Gabriel, *Op. cit.*, p. 12



« Barre de l'embouchure du Sénégal » FROMAGET E., *Les instructions nautiques*, Bordeaux, 1908, extrait de l'ouvrage de Régine Bonnardel¹⁸². Cette carte présente les brisants, ces roches et bancs de sables qui sanctionne toute négligence des pilotes.

Ces pilotes, pourtant, sont décrits en 1880 par le gouverneur de la colonie en des termes accablants : « [L]es pilotes, leur personnel et le personnel indigène de la barre, logeant à terre, n'étant point surveillés continuellement par leurs capitaines, ne faisaient qu'un mauvais service, ne se trouvaient jamais prêts aux heures de marée, etc.¹⁸³ » Une fois la barre franchie, les équipages font halte à « Gandiole », une unité médicale à l'Est de Saint-Louis qui semble occuper une fonction de lazaret. Cette étape est destinée à vérifier qu'un chef d'équipage dispose bien d'une patente de santé, c'est-à-dire d'un document qui est donné aux membres d'équipage à leur départ du port et prouve qu'ils ne sont pas porteurs d'épidémies¹⁸⁴. Quand

¹⁸² BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal : mort ou naissance ? Op. cit.*, p. 23.

¹⁸³ Le gouverneur du Sénégal, *Lettre au ministre de la Marine*, 21 juin 1880, Carton SEN/XII/27, ANOM.

¹⁸⁴ Voir ALY PAM Adama, *Colonisation et santé au Sénégal (1816-1960), Crises épidémiques, contrôle social et évolutions des idées médicales*, Dakar, L'Harmattan Sénégal, 2018, 270 p.

l'autorisation est accordée, les navires longent la côte et les quais de Saint-Louis pour mouiller dans un parc maritime : là, on approche un quai « où les bâtiments peuvent accoster en tout temps » écrit Henri Buchard, et recevoir des chargements de charbon pour leur machine. En 1884 un signalement donné des quais inquiète les autorités du port : « Une certaine quantité de dynamite appartenant à un négociant saint-louisiennais, à défaut d'installations spéciales, a été placée à bord du *Guetteur* mouillé dans le port. Ce dépôt, à proximité de la ville, [présente] de réels dangers¹⁸⁵ ».

Pour ce qui est de l'eau douce, l'auteur signale que les vapeurs, entre août et décembre, peuvent directement puiser leur eau dans le fleuve. Toutefois, l'opération n'est plus possible après cette période du fait de l'eau du fleuve qui arrive corrompue à son embouchure après avoir stagné. Pour palier cela, la ville de Saint-Louis est desservie en eau par le moyen d'un navire-citerne qui remonte le fleuve jusqu'en son point où l'eau est potable, plusieurs centaines de mètres plus loin, et ramène cette précieuse ressource au port. « Les navires de l'État qui désirent faire le plein de leurs caisses n'ont qu'à signaler leur besoin à la citerne, qui vient les accoster aussitôt, et au moyen de ses pompes à vapeur leur embarque la quantité d'eau demandée » écrit Buchard¹⁸⁶.

Nous avons vu que le port de Saint-Louis comportait de nombreux défauts. C'est un véritable cocktail de l'incertitude que cette embouchure tiraillée entre les caprices du fleuve et les rigueurs de l'Océan Atlantique, ses courants et ses vents. Face à ces difficultés, les colons ne sont point désarmés : ils entendent bien mettre le port en état de recevoir les navires à vapeur provenant de l'Atlantique. Toutefois, la barre ne gêne pas toute la société saint-louisienne avec la même intensité. En l'occurrence, certaines maisons de commerce – les mieux installées – s'accommodent bien du problème. Ces dernières peuvent se permettre des retards et disposent des fonds nécessaires pour régler les frais d'assurance... des avantages dont les plus modestes armateurs ne disposent pas. Ainsi, les maisons peuvent mettre en place une forme atténuée de monopole, de pré-carré sur le franchissement de la barre. En limitant la concurrence, elles conservent une influence véritable sur le commerce sénégalais et ouest-africain.

b) Une succession de vains projets

Face à ces conditions qui font de Saint-Louis un port peu pratique, l'État français a fait appel à des aménageurs. Fin XIX^e et début XX^e siècle, ces derniers ont envisagé trois solutions

¹⁸⁵ JAUREGUIBERY Jean, *Lettre au ministre des colonies*, 23 Mars 1884, FM/SG/XIII/62, ANOM.

¹⁸⁶ BUCHARD Henri, *Op. cit.*, p. 15.

pour supprimer ce que la barre comporte d'aléatoire. Il faut annoncer d'emblée que ces projets ont tous été « avortés », comme l'écrit Régine Bonnardel dans son ouvrage *Saint-Louis du Sénégal : mort ou naissance ?*. Pour autant, ils n'en sont pas moins intéressants, car ils donnent à voir de la part des colons une ambition particulière que ces échecs ne semblent pas entamer. Sur la période qui nous occupe, cinq individus se sont successivement essayés au problème : d'abord, en 1870, le banquier de Saint-Louis, Georges Haurigot. Puis, l'ingénieur Bouquet de la Grye, avec son projet de 1886, qui est de loin celui qui a le plus écrit sur le sujet ; Malenfant, chef du service des travaux publics, avec un projet de 1898-1899 dont nous n'avons trouvé que la référence ; Dou, enfin, qui est en 1905 le directeur des travaux publics, auquel succède A. Delpis (1908)¹⁸⁷.

La première solution imaginée consiste en la construction d'un port fluvio-maritime dans l'estuaire, avec un accès par l'embouchure du fleuve. L'avantage de ce plan consisterait à faire du passage existant une véritable voie sécurisée et aménagée. Elle implique de creuser la passe pour 5 à 6 mètres de tirant d'eau et de créer un bon service de pilotage. La seconde solution a consisté en la création d'un port, situé cette fois dans l'estuaire, avec un canal d'accès creusé artificiellement au travers de la langue de Barbarie : une option difficile du fait de la houle « très forte en permanence devant la ville » et le risque d'ensablement qui résulte de l'action des « courants littoraux poussés par l'alizé du Nord-Nord-Ouest » comme l'explique Régine Bonnardel. En outre, cette solution nécessite une digue solide et coûteuse. La troisième idée n'a semble-t-il jamais été autre chose qu'une ébauche. Elle consiste en un appontement en mer, établit devant la ville pour simplement contourner le problème de l'embouchure : une initiative qui implique une prise de risques élevés et de lourds frais d'assurances.

Il est étonnant de remarquer que dès 1870 le banquier de Saint-Louis, Georges Haurigot, avait déjà fait la synthèse de ces deux premières idées qui allaient être successivement reprises par la suite et présentées chaque fois, à tort, comme des solutions originales. C'est le gouverneur du Sénégal en personne, le colonel d'infanterie de marine Valière, qui se fait l'écho du projet formulé par Georges Haurigot. Il transmet cette initiative civile à l'amiral de Genouilly, ministre de la marine et des colonies, à Paris, tout en la désapprouvant sur le plan de sa faisabilité. Il écrit : « Je puis, d'ores et déjà, déclarer à votre Excellence que la réalisation du plan de M. Haurigot occasionnera une dépense considérable¹⁸⁸. » Si le gouverneur transmet quand même à la métropole une proposition de projet qu'il désapprouve, cela donne à penser que l'initiative de Georges Haurigot est populaire auprès de certains négociants de Saint-Louis.

¹⁸⁷ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal : mort ou naissance ? Op. cit.*, p. 114.

¹⁸⁸ VALIÈRE, *Lettre du 13 février 1870*, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

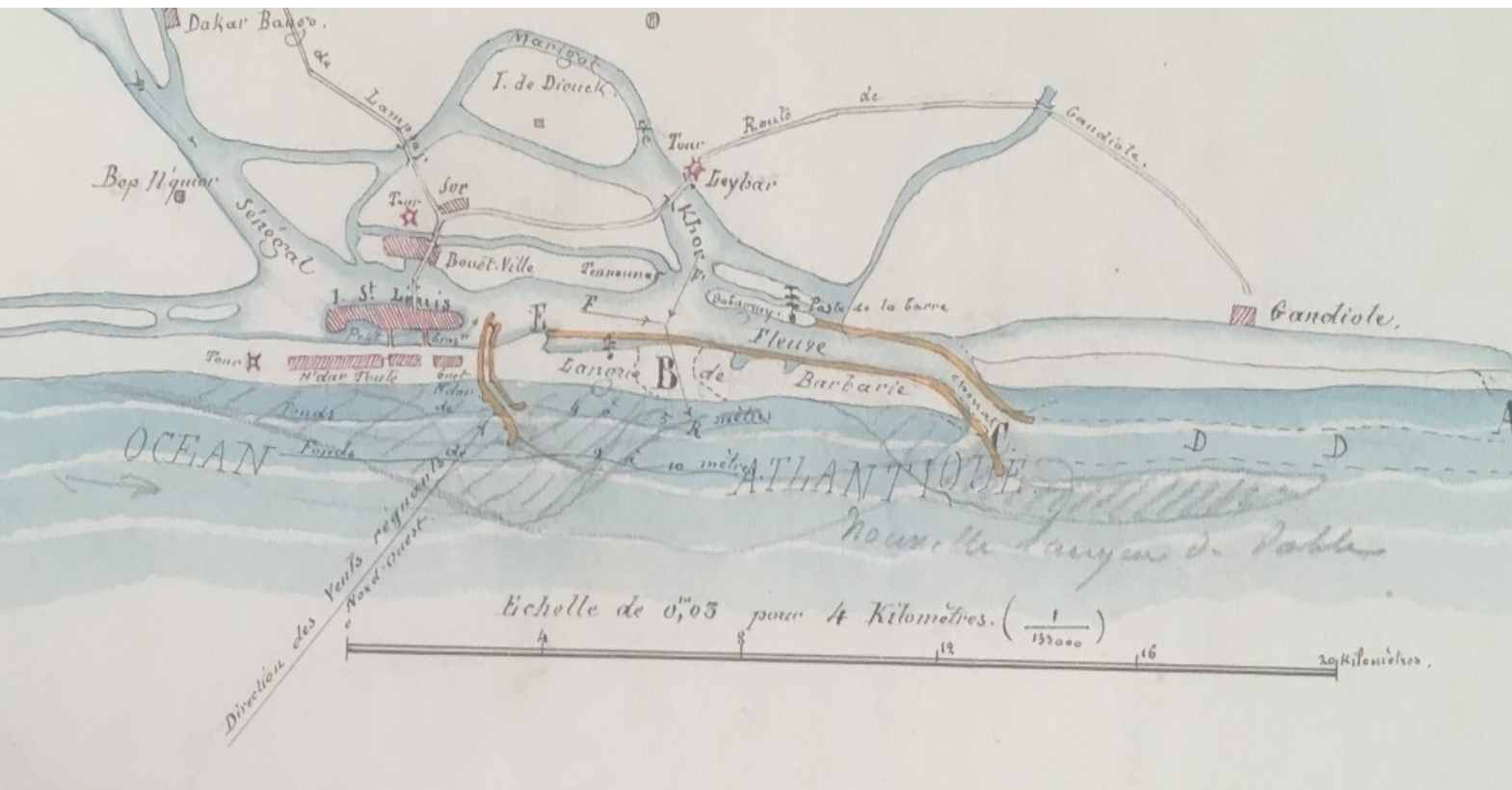
Ces derniers ont les moyens de faire pression sur le gouverneur pour voir les choses s'accélérer : on a vu par le passé que des pétitions des négociants saint-louisiens avaient déjà bousculé le pouvoir comme le démontre dans son ouvrage Yves-Jean Saint-Martin¹⁸⁹. Dans son courrier, Georges Haurigot s'adresse directement au ministre des colonies. Le document a été lu et annoté, on peut notamment y lire en marge le commentaire de son destinataire, le ministre de Genouilly. Voici ce que l'on y lit : « Monsieur le ministre, le fleuve Sénégal charrie une si grande quantité de sables que sa barre devient chaque année plus mauvaise [...]. Nous avons très souvent, depuis deux mois par exemple, plusieurs navires en dehors de la passe, qui ne peuvent ni entrer ni sortir ; c'est une gêne affreuse pour le commerce de Saint-Louis¹⁹⁰. » Georges Haurigot expose donc sa double idée censée régler définitivement le problème de la barre et ajoute : « Pour cela, monsieur le ministre, j'ai besoin (1) d'un congé [souligné dans le texte], (2) d'un passage d'officier supérieur aller et retour [c'est-à-dire d'un billet de première classe pour soutenir son projet à Paris], (3) de moyens suffisants pour mes frais de séjour en France pendant six mois. Je ne crois pas être déraisonnable en ajoutant que si mon plan est réalisé, comme j'en ai la conviction, il me sera assuré une récompense honorifique et une récompense matérielle satisfaisante, sans qu'il en coûte à la marine un centime de dépense. » Pour parler clair, ce que dit Georges Haurigot, c'est que sa contribution sera si rémunératrice que la rétribution qui doit être la sienne sera bien peu de chose aux comptes de la colonie. Le banquier cherche à se montrer très sûr de lui. Mais le charme ne semble pas opérer autant qu'il l'espère : plusieurs de ses demandes de récompenses sont soulignées au crayon à papier par le ministre, qui annote dans la marge, sarcastique : « Rien que cela ! ».

Enfin, Georges Haurigot conclut ainsi son propos : « Mais si, par impossible, mon plan était déclaré impraticable, ainsi qu'il était arrivé pour tant de projets, rejetés à leur apparition, réalisés plus tard, je désire que mon plan ne soit pas divulgué : bien que je suis un très petit personnage, je ne me soucie pas de servir de pâture à la malignité publique pour m'être mêlé au métier d'ingénieur, qui n'est pas le mien. » Le fait qu'un homme d'affaire risque sa réputation en se mêlant à une problématique très technique, qu'on peut penser comme étant hors de son champ de compétence, doit faire interroger. Ce problème ne devrait-il pas occuper un public d'ingénieurs hydrauliciens, dont c'est le métier ? En trouve-t-on seulement à Saint-Louis à cette période ? En tout cas, le 16 juin, dans une lettre soumise au Président du Conseil des Travaux de la Marine, le ministre de la Marine et des Colonies, Genouilly, ordonne qu'on examine le projet de Haurigot, « concernant des travaux pour la navigabilité du fleuve ». Le

¹⁸⁹ SAINT-MARTIN Yves-Jean, *Le Sénégal sous le second Empire*, Op. cit.

¹⁹⁰ HAURIGOT, *Lettre jointe à celle du gouverneur du 13 février 1870*, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

lieutenant-colonel Brunon, chef du service du génie, est celui qui est chargé d'étudier l'affaire et de se prononcer sur sa mise en place. Il réalise un plan qui fait la synthèse visuelle du projet Haurigot¹⁹¹.



Plan du Lieutenant-colonel Brunon, directeur du service du génie, en suite de la sollicitation du banquier Georges Haurigot, directeur de la banque de Saint-Louis, 27 avril 1870¹⁹². Les deux tracés mettent en évidence les deux solutions qui ont été alternativement imaginées pour aménager la barre, à savoir une voie aménagée à l'Est, ou bien un chenal creusé dans la langue de Barbarie au niveau de Saint-Louis. Ce croquis laisse aussi apparaître l'emplacement de l'unité médicale de Gandiole, à l'Est de Saint-Louis.

Une fois l'étude réalisée, Brunon résume ainsi le projet d'Haurigot, avant que de s'y opposer sans réserve : « M. Haurigot propose deux combinaisons ; l'une consisterait à reporter l'embouchure du fleuve au-dessous de Gandiole, et à la fixer sur ce point par des ouvrages convenablement disposés : l'autre consisterait à laisser les eaux du Sénégal se faire jour vers la mer sur un point quelconque de la langue de sable, qui constitue entre Saint-Louis et Gandiole la rive droite du fleuve, et à ouvrir, un peu en aval de Saint-Louis, un canal de navigation auquel

¹⁹¹ GENOUILLY, *Lettre du 16 juin 1870*, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

¹⁹² BRUNON (lieutenant-colonel), *Plan annexé à la Note relative aux travaux qu'il y aurait lieu de faire pour rendre le fleuve Sénégal accessible en tout temps à tous les navires*, 27 avril 1870, Saint-Louis.

on donnerait 25 mètres de largeur au plafond et une profondeur égale à celle du fleuve (10 mètres au-dessous du niveau des mers moyennes)¹⁹³. » On reproche au banquier de n'avoir « que très imparfaitement » défini le montant estimé pour une telle entreprise. Brunon rejette la première solution, qui est de fixer la barre sur un point déterminé de la langue de Barbarie, idée qu'il juge irréalisable. Pour ce qui est de la seconde, à savoir creuser un chenal dans la langue de sable, il explique qu'elle serait praticable mais bien trop coûteuse. Le plan Haurigot est rejeté sans appel.

Anatole Bouquet de la Grye, un ingénieur hydrographe français diplômé de l'École polytechnique en 1847, est le second individu qui incarne l'effort d'aménagement de la barre en cette fin de XIX^e siècle. Il signe une étude le 3 mai 1886 dont quelques extraits sont publiés dans deux numéros du *Moniteur du Sénégal et dépendances* parus le 2 et le 30 septembre 1886. On note que ces articles relativement techniques s'adressent à un public averti et certainement sensibilisé et intéressé par le problème de la barre. À l'époque, de la Grye passe pour être un maître d'œuvre d'expérience, ayant notamment travaillé sur la modernisation du port de la Rochelle en 1876. Il affirme aussi que c'est grâce à son intervention en 1885 qu'un plan hydrographique de la barre du Sénégal a été levé pour la première fois de manière « sérieuse¹⁹⁴ ».

L'ingénieur, qui cherche à bien se faire comprendre auprès des habitants de Saint-Louis, se réfère à ce qui est familier et connu au colon. On notera une remarque frappante par sa note ethnocentrique : « L'embouchure du Sénégal est soumise aux lois générales qui régissent les cours d'eau de la côte Ouest de la France¹⁹⁵ et ceux des littoraux espagnols et portugais exposés, comme la première, aux lames océaniques ». Ainsi, quand les colons se heurtent à un problème particulier, ils se réfèrent à l'idée générale. Puisqu'il s'agit du même océan qui bat les côtes africaines et européennes, alors les solutions passent-elles pour interchangeables. On se rend bien compte des limites d'un tel raisonnement : s'en remettre à une loi générale est certes rassurant, mais cette démarche à le défaut de ne pas prendre en compte la spécificité des territoires étudiés. Par l'action dans le temps long « d'appareils de jetées » et de digues, censées casser les lames et modifiant à terme les équilibres de la côte, Bouquet De la Grye souhaite à terme détruire complètement la barre, qu'il définit comme un « amoncellement de matériaux mobiles formant un large bourrelet ». Pour bâtir de telles structures, il a besoin de professionnels qu'il doit faire venir de France au Sénégal, mais aussi de matériaux particuliers : le 1^{er} août

¹⁹³ *Conseil des travaux de la marine, Séance du 5 juillet 1870, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.*

¹⁹⁴ BOUQUET DE LA GRYE A., *Étude sur la barre du Sénégal, Op. cit.*

¹⁹⁵ Une idée qui doit certainement être parlante pour les négociants bordelais installés à Saint-Louis.

1880, il transmet une étonnante requête auprès du ministre de la marine dans laquelle il demande que l'on veuille bien mettre à sa disposition des navires sénégalais hors d'état de naviguer pour qu'ils soient directement placés en tant que matériau premier pour « servir de noyau à la digue intérieure ». Il argumente en expliquant qu'un tel réemploi de ces vieux navires permettrait de réaliser une économie pour l'État. En consultant l'ouvrage de la voyageuse Raymonde Bonnetain, on apprend que cet ouvrage d'art de fortune a réellement été assemblé : « De la rive gauche du fleuve (Le Sénégal), nous passons à la droite, siège de Saint-Louis. La voiture¹⁹⁶ franchit, par conséquent, un pont... de bateaux, de 600 mètres de long, dont le poids léger du véhicule émeut la passerelle. » Dans le bordereau des prix qui appartient au dossier élaboré par Bouquet de la Grye en 1886, celui-ci note la commande de matériaux de provenances diverses : « sable et gravier de la côte de Barbarie » (produit local), « ciment de zumaya » (qui s'écrit aussi Zumaia, au Pays-basque), « enrochements et moëllons de Dakar » voir même du « ciment de Portland » qui provient de l'Orégon, aux États-Unis d'Amérique. On emploiera plus tard, en 1908, de la « chaux maritime¹⁹⁷ des usines Parvin de Lafarge du Teil¹⁹⁸ », mais encore de la pierre de Rufisque (Sénégal)¹⁹⁹.

Après Bouquet de la Grye, on trouve trace du travail du directeur des travaux publics, Dou, qui a été formé sur les côtes ouest de la France, notamment en Vendée entre 1893 et 1894. Il reprend le projet inachevé de Bouquet de la Grye, soit mettre en place une jetée aménagée à la pointe aux Chameaux : « Cet ouvrage doit être fondé dans une eau très agitée, sur un terrain sablonneux extrêmement affouillable [en d'autres termes, ce qui fait obstacle aux courants et aux marées génère un creusement des berges], et affouillable à grande profondeur²⁰⁰. » À la façon d'Haurigot, Dou veut également pratiquer une tranchée dans la langue Barbarie pour fixer une nouvelle barre plus proche de Saint-Louis : il attend de cette coupure de 20 mètres de large et de 2 mètres de profondeur qu'elle s'élargisse d'elle-même sous le régime des eaux et supplante totalement à l'ancienne barre. Ces différentes mesures sont évaluées cette fois à 5 millions de francs, soit à peu près deux fois moins que du temps d'Haurigot avec son projet à 11 millions de francs. Avec le remplacement de Dou par A. Delpis, nommé directeur des

¹⁹⁶ On peut penser qu'il s'agit d'un attelage, même s'il n'est pas totalement exclu qu'il s'agisse d'un véhicule à moteur.

¹⁹⁷ Un matériau de construction qui est conçu pour séjourner dans l'eau de mer.

¹⁹⁸ Elles sont situées en France.

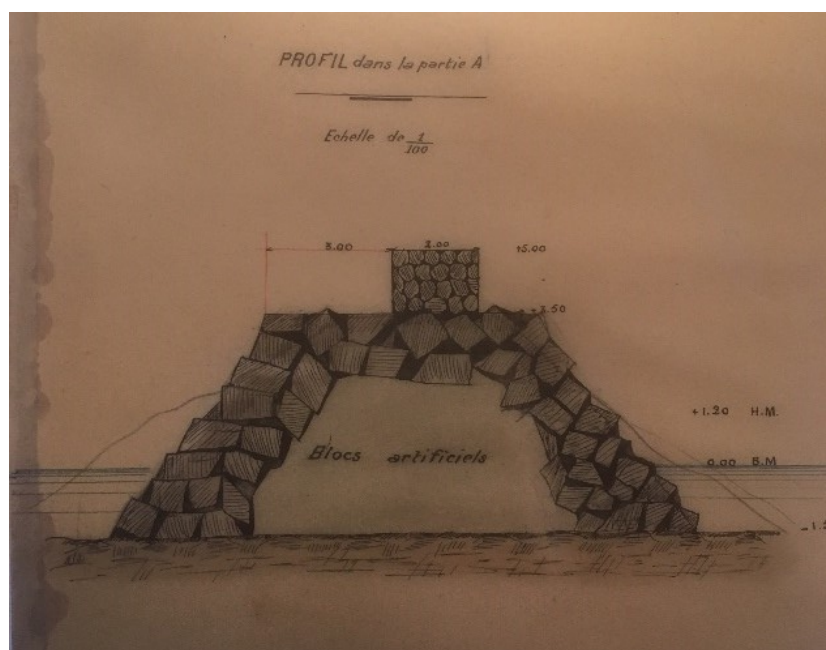
DELPIS A., *Amélioration de l'embouchure du Sénégal*, *Op. cit.*, p. 4.

¹⁹⁹ BOUQUET DE LA GRYE, Carton FM 1TP/751, 1886-1908, ANOM.

BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, May et Motteroz, *Op. cit.*, p. 38.

²⁰⁰ DOU, *Note sur l'avant-projet de jetée à la pointe aux Chameaux*, 16 décembre 1905, Carton FM 1TP/751, 1886-1908, ANOM, 1905, p. 1.

travaux publics en 1908, on sent que l'ambition va encore décroissante. Le projet de Delpis est évalué cette fois à 1 million de francs, soit 5 fois moins que celui de Dou. Comparons ce chiffre avec les dépenses ordinairement consenties par l'État : pour l'année 1906, par exemple, soit trois ans auparavant, le service des travaux publics bénéficie d'un budget de 410 316 francs pour tout le Sénégal. Dans ces conditions, réunir un million de francs pour le seul port de Saint-Louis semble être toujours chose impossible. Le 26 août, A. Delpis signe à Saint-Louis un document présentant les actes à effectuer pour l'amélioration de la barre. Un accord de 28 articles est mis en place entre l'entrepreneur privé, chargé des travaux, et l'État, que Delpis représente. On y retrouve encore une fois l'idée de construire un épi en mer, c'est-à-dire un ouvrage censé protéger la côte des courants et marées, sorte de digue qui se prolonge vers l'océan : « Les travaux ont pour objet l'exécution à la Pointe aux Chameaux, près de Saint-Louis, d'une jetée de 300 mètres de longueur totale [...], la jetée sera constituée par un massif de béton reposant sur des pieux et coulé à l'abri d'enceintes de pieux et palplanches ». La mise en place de blocs artificiels est prévue par l'article 10 du même document : « [I]ls seront mis en place au moyen d'une grue et déposé sans choc ». L'idée est d'arriver à former des ensembles qui s'opposeraient aux vagues, comme on peut le voir ici²⁰¹.



Un exemple de digue imaginé pour réguler les eaux de la barre de Saint-Louis. Réalisé par DELPIS A., *Amélioration de l'embouchure du Sénégal*, Carton FM 1TP/751, 1886-1908, ANOM.

²⁰¹ GUY Camille (gouverneur), *Exercice 1906, Budget des pays du protectorat*, Saint-Louis, Imprimerie du gouvernement, 29 juin 1905.

DOU, Carton FM 1TP/751, 1886-1908, ANOM.

DELPIS A., *Amélioration de l'embouchure du Sénégal*, *Op. cit.*, p. 1.

Si les solutions mises en œuvre ne varient guère, on remarque toutefois que les matériaux changent, cela dans une optique de réduction progressive des coûts de production. Pour obvier aux retards et encourager l'avance des travaux sur le temps prévu, l'article 25 prévoit un système de prime et de retenues appliquées à l'entrepreneur : « Article 25. Retenues pour retards : En cas de retard dans l'achèvement des travaux, l'Entrepreneur subira, sur chaque décompte mensuel, une retenue égale au vingtième du montant des travaux restant à exécuter au dernier jour du mois auquel se rapporte le décompte, sans que cette retenue puisse excéder vingt mille francs. Par contre, une prime de quatre mille francs par mois lui sera allouée pour chaque mois d'avance [...] sans que cette prime, en totalité, puisse [toutefois] dépasser vingt mille francs²⁰². » En somme, on cherche à sanctionner les retards et à récompenser le travail vite-fait. En 1905, la chance sourit à Delpis. Un raz-de-marée inédit surprend la colonie et crée un chenal dans la langue de Barbarie, phénomène qu'avait prédit l'inspecteur général Bernard en 1887. Il avait été alors raillé pour cette raison par Bouquet de la Grye, qui estimait cette éventualité comme une étant une « chimère ». Pourtant, ce chenal, sans causer de tort particulier au fonctionnement du port, n'a pas non plus amélioré la situation, demeurant toujours impraticable pour les navires. Delpis, qui avait envisagé de creuser un chenal artificiel, a donc vu un phénomène naturel devancer son projet, sans pour autant pouvoir en tirer profit.

Pour le géographe Jean-Paul Bravard « l'aménagement consiste en infléchir ou remplacer par une autre une dynamique existante²⁰³ ». À en croire cette définition, il semble que les actions entreprises à la barre disent un échec flagrant des colons. Ces derniers n'ont pas su corriger l'instabilité naturelle de l'embouchure ni questionner leur propre méthode d'un projet à l'autre. Pourtant, il faut nuancer ce constat en expliquant les conditions avec lesquelles ils ont dû composer.

c) Des moyens d'action limités

Il apparaît que les aménageurs ont plutôt renouvelé successivement les mêmes actions avec des budgets toujours diminués. Faut-il y voir un manque de volonté de la part des administrateurs ou simplement un défaut de financement ? Ce qui est sûr, c'est que l'on hésite

²⁰² DELPIS A., *Amélioration de l'embouchure du Sénégal*, *Op. cit.*, p. 9.

²⁰³ BRAVARD Jean-Paul, *Le Rhône. Du Léman à Lyon*, Lyon, La Manufacture, 1987, p. 395.

à puiser dans le budget « déjà très [serré] de la colonie²⁰⁴ », comme s'en plaint le gouverneur du Sénégal en 1870.

C'est en 1839 que l'on trouve la trace du projet de construction des quais de Saint-Louis. Leurs concepteurs, pourtant, avaient anticipé certaines des difficultés qui se présenteraient. Le procès-verbal de la séance du 4 février 1839, réunissant le gouverneur et quelques notables de Saint-Louis, révèle que c'est l'argument financier qui déjà décourage les aménageurs de s'occuper des points annexes du projet, à savoir la question de l'accessibilité du port : « La question des fonds étant agitée, il est convenu que l'édification de divers ouvrages beaucoup moins pressant, peut-être envoyée à un autre temps et par conséquent, les sommes qui leurs sont allouées, être appliquées au quai en question²⁰⁵. »

La question des améliorations du passage de l'embouchure a été complètement laissée de côté par manque de moyen et reportée à plus tard. Cette priorité à la construction des quais sans investissement sérieux dans leur voie d'accès mène à une situation paradoxale où les structures pour le commerce existent mais ne sont que difficilement accessibles.

Cependant, si l'on prend un peu de recul sur la situation globale de la capitale sénégalaise au XIX^e, on remarque que les carences des infrastructures du port s'intègrent dans un retard généralisé des réseaux de la ville : « Saint-Louis n'ayant ni égouts ni caniveaux, on vidait les ordures sur les berges du fleuve, le contenu des vases d'aisance²⁰⁶ pareillement. Ce n'est que dans la seconde moitié du XIX^e siècle qu'une législation imposera en principe que les excréments soient versés au milieu du fleuve et en pleine eau et ce travail deviendra même, pour quelques femmes, une véritable profession » écrit Régine Bonnardel²⁰⁷. Dans ces conditions difficiles, l'aménagement de la barre ne peut évidemment pas passer auprès de la population et des administrateurs comme une priorité. Non seulement la zone portuaire serait-elle sous-équipée et relativement insalubre, de même le choix de l'emplacement global de la ville et du port serait discutable, sinon abstrus. Régine Bonnardel décrit une véritable enclave : « [À] Saint-Louis, [on trouve] un site d'enfermement, un accès portuaire plein d'embûches, un arrière-pays sahélien pauvre ; une vallée stérilisée, depuis le milieu du XIX^e siècle, de toutes sortes de manières : mort de la traite d'autrefois (gomme, esclaves, ivoire), incapacité climatique à produire de l'arachide à exporter, perte de tout rôle vital dans les communications avec le haut-pays²⁰⁸ ».

²⁰⁴ Le directeur des colonies, *Rapport au ministre de la marine du 19 juin 1870*, FM/SEN/XII/27, ANOM.

²⁰⁵ Auteur anonyme, *Séance du 4 février 1839*, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

²⁰⁶ Servant pour les besoins domestiques.

²⁰⁷ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal...*, *Op. cit.*, p. 51.

²⁰⁸ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal...*, *Ibid.*, p. 13.

Il semble qu'un cercle vicieux enserre de longue date le développement de la ville portuaire : déjà, en 1779, le duc de Lauzun décrivait l'île de Saint-Louis comme difficilement vivable ou exploitable : « L'île de Saint-Louis est un amas de sable qui ne produit rien de bon. Il n'y vient ni arbres, ni herbes, ni légumes d'aucune espèce²⁰⁹. » Fin XIX^e siècle, la vétusté de ses installations et les défauts de son port semblent encore constituer un frein au développement et à l'investissement, jusqu'au déclassement. Pierre Loti, dans son œuvre de fiction, ne se montre pas moins accablant : « Cet isolement de la mer est pour ce pays une grande cause de stagnation et de tristesse ; Saint-Louis ne peut servir de point de relâche aux paquebots ni aux navires marchands qui descendent dans l'autre hémisphère. On y vient quand on est forcé d'y venir ; mais jamais personne n'y *pass*e, et il semble qu'on s'y sente prisonnier, et absolument séparé du reste du monde²¹⁰. » La ville inspire à Pierre Loti de mornes sentiments : « Tout cela délabré, triste comme tout ce qui est à Saint-Louis, ville qui a déjà son passé, colonie d'autrefois qui se meurt²¹¹. »

Dou, pourtant, estime que si le passage de la barre était amélioré, l'économie réalisée par les commerçants de Saint-Louis s'élèverait annuellement à 990 000 francs pour l'importation et à 100 000 francs pour l'exportation. Ces arguments, comme ceux de ses collègues, ne semblent pas convaincre. Justement, pour Régine Bonnardel, même si les projets des aménageurs semblaient réalisables, ils n'ont pas obtenu d'investissement à leur mesure. Notamment du fait d'un manque de perspective économique attendue de l'aménagement de Saint-Louis. En d'autres termes, les faibles retombées des activités marchandes de la région, qui semblent ne profiter qu'à une partie limitée de la population, découragent les investisseurs.

En 1910, soit après les essais et projets successifs que nous avons évoqués, le sénateur Adolphe Cicéron déclare que les aménageurs de la barre n'ont fait qu'étudier le problème sans s'y atteler concrètement : « [D]'autre part, en tout temps, la barre qui existe à l'embouchure du fleuve, en aval de Saint-Louis, constitue un obstacle sérieux à la navigation. Les bateaux de mer ne peuvent, en général, la franchir sans s'alléger qu'au moment de la marée et dans des circonstances très favorables qui se présentent rarement. On a bien étudié le moyen de faire disparaître cette barre en endiguant le fleuve, dont on fixerait ainsi l'embouchure ; mais c'est

²⁰⁹ LAUZUN (duc de), *Mémoire sur le commerce et les possessions des Anglais en Afrique*, première édition en 1779, Paris, Barrois, 1922.

²¹⁰ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 6.

²¹¹ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Ibid.*, p. 51.

là un travail énorme, très coûteux, aléatoire, et que jusqu'à présent on n'a pas osé aborder²¹². » Si ces projets semblent *a posteriori* n'être que des coups d'épée dans l'eau, il faut rappeler qu'à l'époque, les moyens essentiels la maîtrise de l'embouchure, comme les appareils de mesure des crues et courants, ne sont pas disponibles : « Nos notions techniques sur le fleuve Sénégal sont assez succinctes : il n'y a, à Saint-Louis, ni observations permanentes de la hauteur du fleuve ni, à ce que j'ai compris, évaluation de son débit²¹³ » écrit de la Grye.

Mais les engins d'aménagement, à Saint-Louis, manquent également. Le banquier Georges Haurigot écrit en 1870 que « jamais au Sénégal il n'y a eu l'ombre d'une drague²¹⁴, et, s'il est un point où elle serait utile, c'est bien ici [à la barre]²¹⁵ ». Or, les projets que nous avons étudiés semblent tous prévoir des opérations de dragage, c'est-à-dire le raclement mécanisé des fonds du Sénégal. Difficile, dans ces conditions, de réaliser dans les temps le travail prévu.

Si l'outil semble manquer, il en est de même pour le matériau de construction. Le chef du service des travaux publics, Dou évoque à ce propos un problème d'acheminement. Nous sommes alors en 1905 : « [I]l serait donc à craindre que la fondation sur enrochements [utiliser des roches pour fixer la barre] ne conduisit à employer un cube considérable de pierre. Or le prix de revient de cette matière est extrêmement élevé à Saint-Louis, qu'elle provienne de Dakar ou Rufisque par chemin de fer (ou par la barre actuelle) ou bien du haut-fleuve, nulle autre carrière n'étant actuellement exploitée ou connue dans la région de Saint-Louis²¹⁶. » Cinq ans plus tard, on voit apparaître une exigence nouvelle des colons : celle d'employer exclusivement des matériaux de provenance française. Le transport doit également être assuré par des Français. C'est du moins un projet de loi proposé par le sénateur Adolphe Cicéron au Sénat français le 3 février 1910 : « Art 7. Tous les matériaux à employer pour l'exécution des travaux, ainsi que le matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne projetée, qui ne se trouveront pas dans le pays, devront être d'origine française et transportés sous pavillon français²¹⁷. »

Même quand le matériel est acheminé et mit à disposition des ouvriers, il est souvent inopérant. Faire réparer une drague nécessite des études de commissions, des autorisations administratives... bref, tout ce qui a un coût nécessite des accords administratifs et des devis, ce qui prend beaucoup de temps. Le 18 janvier 1893, le gouverneur du Sénégal et Dépendance

²¹² CICÉRON Adolphe, *Annexe au procès-verbal de la séance du 3 février 1910, session ordinaire du Sénat, rapport fait au nom de la Commission des finances chargée d'examiner le projet de loi (...) autorisant le gouvernement de l'AOF à contracter un emprunt de 14 millions de francs pour la continuation des travaux du chemin de fer de Thiès à Kayes*, Paris, 1910, Imprimerie du Sénat, p. 4.

²¹³ BOUQUET DE LA GRYE A., *Étude sur la barre du Sénégal...*, *Op. cit.*

²¹⁴ Appareils à moteur servant pour lutter contre l'ensablement.

²¹⁵ HAURIGOT, *requête adressée au ministre de la marine*, date inconnue, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

²¹⁶ DOU, *Note sur l'avant-projet de jetée à la pointe aux Chameaux...*, *Op. cit.*

²¹⁷ CICÉRON Adolphe, *Annexe au procès-verbal de la séance du 3 février 1910...*, *Op. cit.*, p. 16.

H. de Lamothe s'adresse par courrier au Sous-Secrétaire d'État des colonies : « J'ai, par décision du 19 décembre, chargé une commission d'examiner quel serait le montant des réparations à effectuer à la drague pour la mettre en état d'être employée [...]. Les réparations de la coque monteraient approximativement à douze cent francs, il faudrait en plus réparer la machine, travail évalué à deux mille francs. Enfin la commission fait des réserves sur la stabilité de la drague en se basant sur les plans qui lui ont été communiqués sur l'accident survenu à la seconde drague parvenue à Saint-Louis en même temps que celle qui vient d'être visitée et qui a sombré dès les premiers essais faits dans la colonie²¹⁸. »

Les deux engins, dont on pense qu'ils rendront d'utiles services à Saint-Louis et au haut-fleuve, ont connu des avaries les mettant hors-service ; l'un ayant des difficultés mécaniques, l'autre ayant carrément prit l'eau à Saint-Louis. La commission est composée de marins et de militaires : un capitaine de frégate, qui est aussi commandant de la marine à Saint-Louis (Rocher), ainsi que du mécanicien principal de la marine, un commissaire adjoint et un capitaine d'artillerie. Nous disposons du détail du rapport de la commission du 27 décembre 1892, qui fait état de l'inspection qui a été effectuée sur l'un de ces deux engins : « [H]alage sur cale de la drague pour y être grattée et peinte à l'extérieur, et pour remplacer la peinture de défense en bois [...]. Bien que les dépêches [...] n'en fassent pas mention, la machine et l'appareil évaporatoire qui sont restés neuf années sans avoir été mis en mouvement, tant en se trouvant dans un état général de conservation suffisant, ont besoin d'être visités et éprouvés. Mais la commission a dû s'occuper de la stabilité de la drague. Celle-ci, en effet, avait été envoyée de France en 1883 avec une autre construite sur le même modèle, et qui a sombré dès les premiers essais à Saint-Louis, sans que la Commission ait pu trouver trace du procès-verbal de cette perte et de ses causes²¹⁹. » En plus d'être inemployé pendant presque une décennie, le matériel est précaire et nécessite des adaptations de fortune de la part des personnels qui l'emploient : « D'autant plus que d'après des plans communiqués à la Commission, il a été reconnu qu'il était indispensable de déposer au fond de la cale de chaque drague, et à l'arrière, un lest de 10 tonneaux pour assurer la stabilité de l'appareil [souligné dans le texte]. »

Si ce n'est pas le matériel à disposition, ce sont parfois les aménageurs eux-mêmes dont on fait la critique. Charles Mazérand, notamment, fait état en 1904 du manque de personnel qualifié dont dispose la colonie : « Au Sénégal, au contraire, que trouvons-nous ? À la tête du service des Travaux Publics, un Directeur²²⁰ qui peut très bien n'avoir jamais eu à s'occuper de

²¹⁸ LAMOTHE (de) H., *lettre du 18 janvier 1893*, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

²¹⁹ *Rapport de la Commission du 27 décembre 1892*, Carton FM/SEN/XII/27, ANOM.

²²⁰ Son nom est Malenfant.

ces questions un peu particulières ; sous ses ordres, peut-être un ou deux ingénieurs, Pont et chaussées ou coloniaux, quelques officiers du génie ou d'administration et un certain nombre de conducteurs ou de commis de travaux²²¹. »

Selon l'historien Assane Seck, ces difficultés, dont on a vu qu'elles étaient très diverses, poussent fatalement les colons à reporter leur attention et leur investissement sur le chemin de fer. On note la mise en place de la ligne « *Dakar-Saint-Louis* (1882–1885), [...] destinée à pallier, à l'entrée du fleuve, les difficultés de navigation consécutives à l'augmentation du tonnage des navires, et [...] du *Kayes-Niger* (1881–1906), [...] trait d'union entre les biefs navigables du Sénégal²²² ». Avec plus tardivement la route, ces nouveaux moyens de transport participent assurément au déclin des voies fluviales. En outre, la concurrence avec Dakar se solde par le déclassement progressif de Saint-Louis et de son arrière-pays. Dakar, en effet, fondée en 1857, devient « port de guerre » en 1898. C'est à cette date qu'elle reçoit des équipements commerciaux qui font concurrence à Saint-Louis et la remplace progressivement. Il faut attendre la Grande Guerre pour voir Dakar l'emporter en termes de population ; une dynamique qui ne s'est jamais inversée par la suite jusqu'à la désignation de cette dernière comme capitale du Sénégal. En 1958, la Secrétaire administrative de la chambre de commerce de Saint-Louis, affirme que Saint-Louis n'est toujours pas doté de « vrai²²³ » port maritime. Le seul ouvrage d'art de Saint-Louis dont on puisse attester qu'il a bien été achevé en cette période de fin du XIX^e siècle est le pont Faidherbe [annexe 6, page 260] qui a été inauguré en 1897. Il remplace un pont flottant, qui avait lui-même remplacé un bac mis en service en 1858.

On a vu que le problème de la barre, s'il n'empêche pas le fonctionnement du port, l'handicape en grande partie. Les travaux à réaliser semblent dépasser les moyens à disposition des colons. Dévier le fleuve en amont de son embouchure et le rediriger vers un point plus favorable du littoral eût peut-être été envisageable : les colons ne semblent pas y songer. Nous quittons donc cette problématique embouchure pour porter notre étude vers les escales du fleuve. C'est-là, notamment, que les militaires séjournent et donnent à voir, par leur témoignage, un reflet de la vie dans la vallée sénégalaise.

²²¹ MAZÉRAND Charles, *Mission hydrographique du Sénégal...*, *Op. cit.*

²²² SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Op. cit.*, p. 73.

²²³ La Secrétaire administrative de la Chambre de Commerce saint-louisienne, *Bulletin hebdomadaire de la Chambre de Commerce de Saint-Louis*, n°169, 26 décembre 1958.

Chapitre 3 – Les militaires sur le fleuve

À la fin du XIX^e siècle, on lit par les sources une intensification de la présence des militaires dans la vallée du Sénégal. Il s'agit du résultat concret d'une poussée expansionniste, impérialiste, vers les pays de l'intérieur du continent. Les militaires, d'une part, sont envoyés en campagne vers les pays du haut-fleuve, à savoir le Soudan français et le Niger. Le voyage s'effectue par navire à vapeur, ponctué par des arrêts aux escales, des manœuvres militaires et quelques trajets pédestres et équestres sur les rives voisines. On part faire la guerre pour une ou deux années. D'autre part, il y a les hommes de garnisons qui veillent sur la route fluviale et demeurent donc dans la vallée pendant un certain temps, qui ne doit pas excéder deux ans en théorie. Les Français essayent *de facto* de placer les escales sous un régime constant de surveillance. Les militaires qui se rendent au Soudan ainsi que ceux qui demeurent aux escales ont deux objectifs communs, à savoir : maintenir l'influence française dans la vallée du Sénégal, alors mise à mal par des résistances de la part d'États africains du haut-fleuve ; mais aussi sécuriser le commerce et garantir la « liberté du fleuve ». Il en va en effet des intérêts des maisons de commerce. Pour le dire autrement, il faut sécuriser et fortifier les escales du fleuve pour pérenniser la circulation des hommes et des marchandises, ainsi que gagner la paix des territoires en proie à l'agitation, ce dont les échanges dépendent assurément. Les témoignages des officiers constituent autant de voix qui disent la vie dans la vallée du point de vue français. Ces militaires, enfin, réalisent de ponctuels travaux qui modifient l'aspect des escales. Ils sont employés comme ouvrier pour faire face à des besoins très concrets : couvrir l'écurie, paver la principale avenue de l'escale, réaliser des travaux de maintenance du fort. Ces modestes bâtisseurs concourent à modifier le territoire de la vallée du fleuve.

Nous nous baserons principalement sur les rapports d'officiers en mission à savoir Fourchaux, Frey, Desbordes, Dunoyer. Ainsi que sur ceux des médecins qui les accompagnent : Abel Lahille, Alfred Borius. En premier lieu, intéressons-nous aux arguments invoqués par les militaires pour justifier l'occupation de ces territoires peu accessibles et éloignés de la métropole.

a) Garantir la « liberté du fleuve »

Les offensives militaires de Faidherbe, à la mi-XIX^e siècle, ont contribué à sécuriser un axe de circulation dans la vallée du Sénégal entre Saint-Louis et Médine, ainsi que de garantir à la France des conditions avantageuses par le biais de traités de libre circulation et de libre-échange avec les chefs des territoires conquis. En 1854, on formule pour la première fois l'idée d'une conquête de la région du Sénégal par la voie fluviale. Le 2 janvier, dans un rapport ministériel, le gouverneur du Sénégal Auguste-Léopold Protet (1850– 1854) écrit : « Nous sommes les souverains du fleuve²²⁴ ». L'écrivain Eugène Guernier affirme qu'« avant même que ne soit terminée la pacification du Sénégal, Faidherbe songeait déjà à étendre l'influence française vers le haut-Niger. Dans sa pensée la pénétration au Soudan ne devait pas être une opération militaire ; il s'agissait seulement d'établir entre Médine et [le fleuve] Niger considéré comme une voie fluviale une route commerciale qui serait le prolongement du Sénégal navigable²²⁵. » Pour le professeur de droit Bernard Schnapper, c'est à partir des années 1860 que l'on voit naître un « impérialisme sénégalais », qui consisterait à faire du Sénégal une colonie homogène et dont les régions seraient en mises en communication. L'objectif, alors, consiste en la mise en place d'une domination qui se passerait des quelques royaumes et groupes encore rebelles à l'autorité de la France en Afrique de l'Ouest. On a recours petit à petit à la force militaire en plus de la diplomatie pour assurer la pérennité du commerce. « Pour les Français, les intrigues diplomatiques avaient pour but essentiel à l'époque d'arriver à drainer vers leurs comptoirs du haut-fleuve toutes les caravanes [...] du Soudan²²⁶. »

Il faut savoir que ces territoires relativement lointains exercent sur les colons une réelle fascination. Leurs attentes dépassent souvent la réalité. Le 15 février 1880, à Paris, au ministère de la Marine et des Colonies, on rédige une note non signée où l'on peut sentir cette attraction pour ces territoires à explorer et à maîtriser : « Là où l'on croyait n'exister que de vastes déserts et des contrées arides, il est prouvé, au contraire que de grandes agglomérations d'hommes vivent dans un état plus ou moins voisin d'une demi-civilisation. Des villes d'une réelle importance par le nombre de leurs habitants s'élèvent sur le bord des lacs et le long des cours d'eaux. Le Soudan paraît être la partie la plus notable de ce vaste ensemble. Sa population

²²⁴ Dans BATHILY Abdoulaye, « la conquête française du haut-fleuve », *B.I.F.A.N*, B., XXXIV-I, 1972, p. 88, BIB/AOM/20099, ANOM.

²²⁵ GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949, p. 58.

²²⁶ BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », *Op. cit.*, p. 98.

y est évaluée par certains voyageurs à plus de cent millions d'âmes²²⁷. » Surtout, la défense des intérêts économique est l'objectif fondamental soutenu au plus haut point par l'administration, à savoir le ministère des Colonies. Cette dynamique est partagée par les vieilles puissances coloniales d'Europe ; outre-Manche, Joseph Chamberlain affirme en 1896 : « L'empire, c'est le commerce ». Perdre le commerce serait considéré comme un échec : s'enrichir a toujours été une composante plus ou moins assumée du projet colonialiste. On compte sur les colonies pour dynamiser l'économie ; elles sont un marché où l'on écoule des produits manufacturés en métropole, et d'où l'on fait exporter certaines denrées. Un des apôtres de la politique protectionniste française, Jules Méline, déclare en 1899 : « Il faut obliger [...] nos possessions d'Outre-mer à s'adresser exclusivement à la métropole pour leur achat de produits manufacturés et à remplir de gré ou de force leur office naturel de débouchés réservés, par privilège, à l'industrie métropolitaine ».

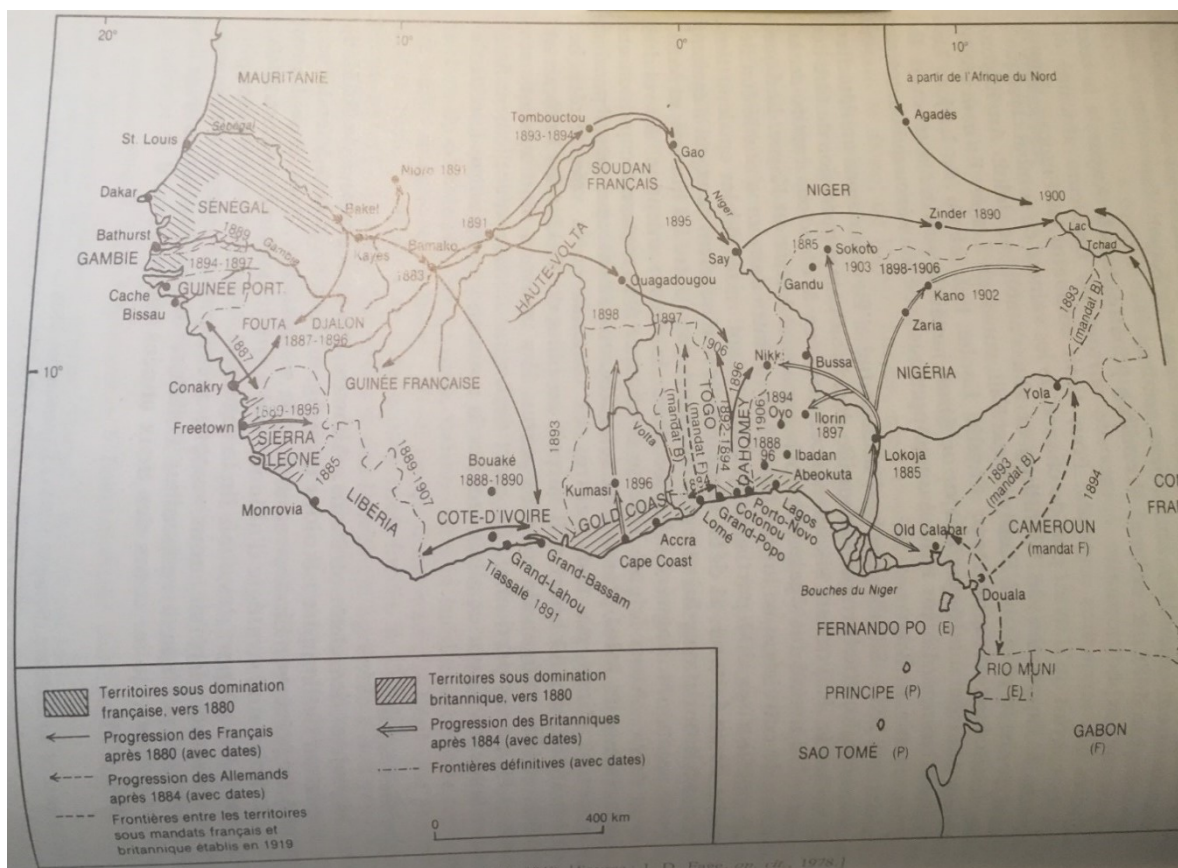
Quand s'insurgent dans les années 1870 l'Empire Toucouleur et quelques chefs africains charismatiques comme Ahmadu, la réaction des Français ne tarde pas à se faire sentir. « Devant l'aggravation de ces conflits, les négociants européens prirent l'habitude de demander aux officiers de la marine et aux autorités politiques des postes existants une politique active *d'expéditions punitives et d'interventions*²²⁸ » explique Élikia M'Bokolo. « Si Faidherbe fut bien au point de départ, c'est cependant avec Brière de Lisle, colonel commandant les troupes au Sénégal et en même temps gouverneur, qu'on a pu dater le début d'un scramble militaire²²⁹ en Afrique occidentale. En 1878, en organisant les premières expéditions de pénétration dans l'intérieur [...] Brière de Lisle inaugurerait un nouveau style d'action²³⁰ » écrit l'historien Marc Michel. Cette mise au service des militaires pour les intérêts du commerce dans les colonies, si elle est certainement plus ancienne, est bien lisible dans *l'Acte général* du congrès de Berlin de 1885, dressé le 26 février : « Art. 35 : Les Puissances signataires [dont la France] du présent Acte reconnaissent l'obligation d'assurer, dans les territoires occupés par elles, sur les côtes du continent africain, l'existence d'une autorité suffisante pour faire respecter les droits acquis, et, le cas échéant, la liberté du commerce et du transit dans les conditions où elle serait stipulée. » La carte de la page suivante illustre les poussées expansionnistes des nations européennes en Afrique de l'Ouest.

²²⁷ Auteur anonyme, *Note du ministère de la Marine et des Colonies, le 15 février 1880*, Paris, carton FM//MIS/16, ANOM.

²²⁸ M'BOKOLO Élikia, *Afrique. Histoire et civilisations, Op. cit.*, p. 275.

²²⁹ Terme extrait du vocabulaire aérien, désigne une alerte signalant un décollage d'urgence

²³⁰ MICHEL Marc, *L'armée coloniale en Afrique occidentale française*, dans COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, p. 59.



« La progression européenne en Afrique de l'Ouest : 1880-1919 », dans FAGE John Donnelly, *Atlas of African History*, Londres, Edward Arnold, 1978. Cette carte donne à voir les excursions militaires françaises dans l'Afrique intérieure, comme vers Tombouctou ou les pays du Niger, et dont le fleuve Sénégal est le point de départ.

Les chercheurs Jean-Pierre Raison et Géraud Magrin, à propos de l'organisation administrative et politique de la colonie, écrivent : « La conquête coloniale donne un coup d'arrêt à un siècle de crises internes et d'affrontements [...] entre les sociétés négro-africaines et maures pour le contrôle des terres en rive nord. La razzia et la prédation sont progressivement stoppées. Le cours du fleuve n'est plus qu'une simple limite administrative entre des territoires soumis à la même domination et à la même juridiction²³¹ ». Notamment, « le décret du 18 août 1890 transforme l'extension territoriale du Sénégal alors désignée sous le nom de haut-fleuve en entité administrative qui prend le nom de Soudan français, capitale Kayes. A sa tête, [on trouve] un commandant supérieur, qui détient les pouvoirs administratifs et financiers mais

²³¹ RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009, p. 38.

relève toutefois encore du gouverneur du Sénégal, sans l'adhésion duquel il ne peut engager aucune action politique²³². »

Alors chef du service des travaux du haut-Sénégal en 1880, Fourchaux fait état d'une contrepartie bien spécifique qu'exigent les colons des Africains après les accords passés avec eux : « Nous avons laissés l'indigène avec ses lois, des coutumes, sa religion, ses chefs ; des traités passés avec chaque peuplade assurent à nos négociants le libre passage partout ainsi que la libre circulation pour leurs marchandises. Ils sont affranchis de toutes les redevances. [...] Nos établissements de Ségambie ont pour limite Nord le Sénégal dont la rive droite appartient aux Maures. Nous payons aux rois maures une coutume annuelle, à charge à eux d'envoyer leurs sujets porter leurs produits à nos escales, et de respecter la liberté du fleuve²³³. » Nos sources évoquent en effet une grande préoccupation des colons quant au maintien de ce qu'ils appellent la liberté du fleuve. Cette notion comporte pour eux deux idées : assurer la libre circulation du commerce français au Sénégal d'une part et exercer d'une force coercitive, d'autre part, pour garantir cette dynamique libérale. Le 6 septembre 1880, une nouvelle fonction inédite en Afrique est mise en place au Sénégal par décret présidentiel. Elle n'est pas sans importance pour notre étude, puisqu'il ne s'agit pas moins que de créer le poste de « commandant du haut-fleuve²³⁴ ». Le premier titulaire de cette charge est Borgnis-Desbordes (dont on trouvera le portrait à la page suivante), suivi par Gallieni puis Archinard. Commander au fleuve, c'est en quelque sorte ce que les colons ont cherché depuis la seconde moitié du XIX^e siècle. En 1880, ce désir est affirmé officiellement pour la première fois : le Sénégal a bien changé de maître, il ne s'agit plus des génies qui habitent ces eaux et rythment la vie des habitants de la vallée. Ce sont les blancs, qui dès lors, font circuler leurs *steamers* et font tirer des coups de canon depuis le bord les jours du 14 juillet ou à l'occasion de la visite d'un officiel. On imagine la force symbolique exercée par de telles pratiques.

²³² Notice descriptive de la série géographique du Soudan français, 1875-1911, ANOM.

²³³ FOURCHAUX, Carton FM/MIS/15, ANOM.

²³⁴ DULUCQ Sophie, SOUBIAS Pierre, *L'Espace et ses représentations en Afrique Subsaharienne*, Paris, Karthala, 2004, p. 81.



APPERT Ernest, *Gustave Borgnis-Desbordes*, 1886.

À la fois source de profit et zone disputée, la vallée du Sénégal doit donc bénéficier d'une attention particulière de la part du commandement militaire, qui poste à Kayes les bureaux de son officier supérieur. Pour maintenir les intérêts français et rétablir ce que le gouverneur Brière de l'Isle appelle « le prestige » des Français dans le haut-fleuve, s'amorce dès 1876 « une nouvelle politique d'expansion vers le Niger dont le haut-fleuve allait servir de point d'appui ». En effet, pour le journaliste Pierre Biarnès, à cette date « de larges parties du

pays n'étaient encore que superficiellement soumises et plusieurs régions étaient en rébellion ouverte » contre la France²³⁵.

L'occupation physique de la vallée du fleuve par les militaires a donc pour fonction de sécuriser les allées et venues des caravanes, négociants, etc. Il faut aussi rappeler que cela intervient dans une course à l'Afrique avec l'Angleterre, qui trouve un point culminant, peut-être, lors du face à face de Fachoda en 1898. « Il fallait agir vite », écrit Abdoulaye Bathily, « pour écarter les Anglais des marchés du haut-Sénégal. C'est ainsi que fut réoccupé le fort de Sénudébu pour faire revivre, au profit du commerce français, l'axe caravanier Sénudébu-Bakel. En même temps, le nouveau fort devait assurer la sécurité d'une exploitation aurifère entreprise en 1876 par la Maison Marc et Merle de Saint-Louis. Le triangle Bakel-Médine-Sénudébu-Bakel, devient la base d'appui de l'expansion commerciale et politique de la France au Soudan²³⁶. » Ainsi, selon Abdoulaye Bathily, Bakel puis Médine passent l'une après l'autre pour être le « nouveau centre de gravité » de l'activité commerciale française. Eugène Guernier se fait très clair quant à la prédominance du commerce dans le projet colonial : « Contrairement à ce qui s'est passé au Sénégal, la pacification du Soudan est une affaire purement militaire. Ici, pas de commerce à ménager ; les traitants ne devancent pas les tirailleurs, ils les suivent²³⁷. »

Dans un article des *Anales Coloniales* du 21 juillet 1917, est rapporté un extrait du discours du nouveau lieutenant-gouverneur Périquet, lequel est donné trois fois à son arrivée au Sénégal. Il le prononce à Kayes, Bamako et Koulouba. À cette occasion il explique que la colonie doit intensifier la culture de céréales et d'oléagineux en vue de nourrir la population européenne. « Que ce soit par Devoir, par Intérêt ou par Discipline, nous produirons au maximum : ce sera notre arme de combat²³⁸ ». Dans cette optique, le fleuve devra être employé au mieux afin de délivrer les marchandises à Saint-Louis : « Chaque quantité de tous [les] produits à exporter devra s'acheminer vers le point de sortie de la Colonie comme la goutte d'eau soumise à la pesanteur s'achemine vers l'aval d'un bassin sans jamais remonter vers l'amont.

Pour ce qui est des campagnes dans le haut-Sénégal, on peut citer celle de 1879, soit la mission « Gallieni – Vallière », qui se porte spécifiquement sur l'escale de Bafoulabé, là où le Bakoye et le Bafing, les deux bras du fleuve, se rencontrent.

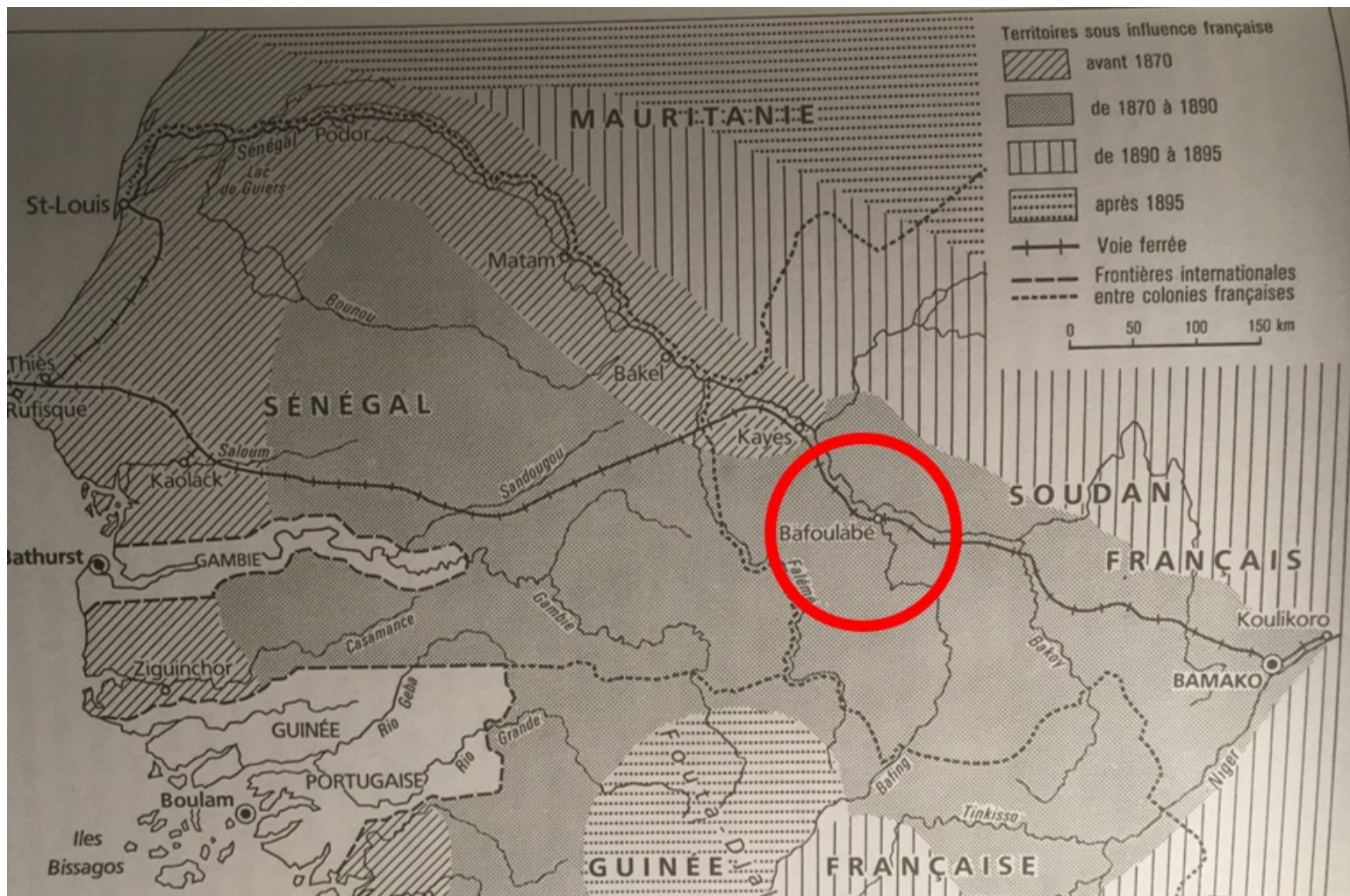
²³⁵ BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », *Op. cit.*, p. 100.

BIARNÈS Pierre, *Les Français en Afrique Noire de Richelieu à Mitterand, 350 ans de présence française au sud du Sahara*, Paris, Armand Colin, 1987, p. 184.

²³⁶ BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », *Op. cit.*, p. 99.

²³⁷ GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949, p. 58.

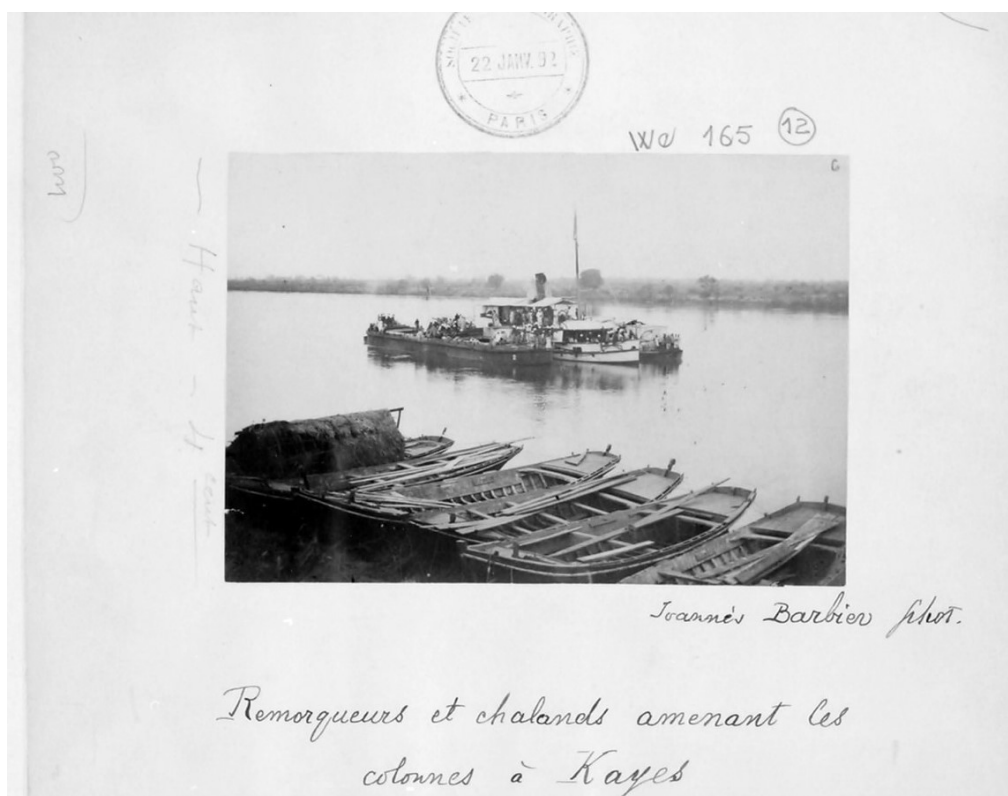
²³⁸ Anonyme, *Les Anales Coloniales*, samedi 21 juillet 1917, Paris.



HANOTAUX G., MARTINEAU A., *Histoire des colonies françaises*, AOF, Tome 4, Plon, 1931. (Raymonde Bonnetain, en 1893, situe le commencement du Soudan à partir de l'escale de Bafoulabé)

Il semble aussi que c'est à peu près à ce moment que les campagnes militaires se font plus brutales et intenses dans la vallée sénégalaïse. En effet, c'est généralement à l'année suivante que l'on attribue le début de cette grande dynamique portée vers les pays du haut-fleuve par les militaires : « Abstraction faite des récits de quelques explorateurs audacieux, la véritable histoire du Soudan, celle qui nous intéresse par le rôle actif que nous y avons joué, ne commence qu'à l'année 1880, date de la mission du capitaine Gallieni et de la première expédition du colonel Borgnis-Desbordes²³⁹. » Choisir de faire commencer le récit national du Soudan par la campagne militaire française de 1880, c'est inaugurer une histoire ancrée à sa racine dans la violence.

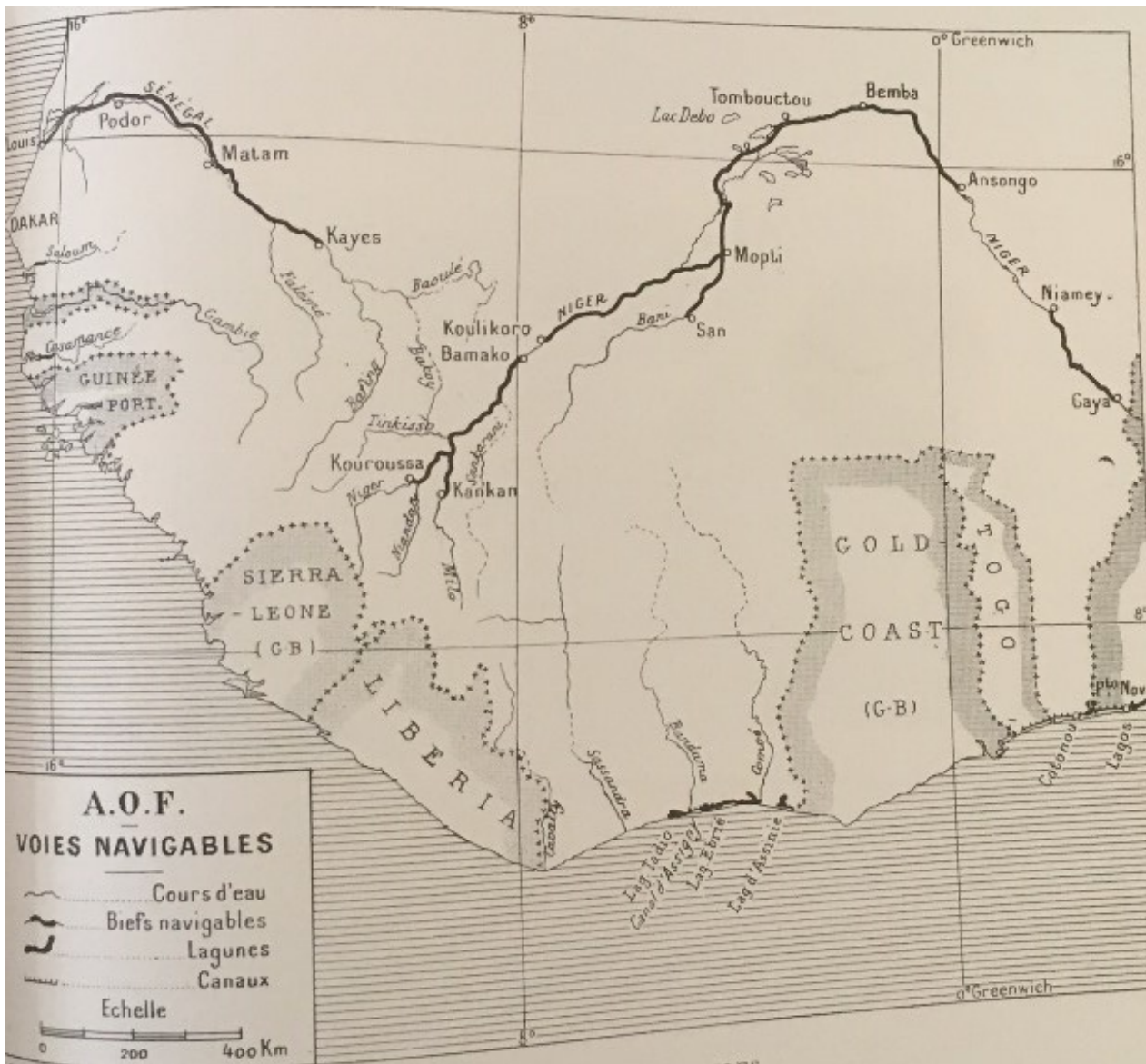
²³⁹ LAHILLE Abel, *Mes Impressions sur l'Afrique occidentale française*, *Op. cit.*, p. 5.



BARBIER Johannes, 16 photographies de Guinée portugaise et française, du Sénégal et du Soudan français, Remorqueurs et chalands amenant les colonnes à Kayes, 1891, don 1892.

La campagne de Gallieni et Vallière se solde par la signature d'un accord commercial passé avec le chef Ahmadou Tall. Par la suite, il faut noter la campagne de 1884-1887, menée par l'officier Marie-Étienne Péroz, ou encore celle du colonel Desbordes en 1892-1893. Ce dernier résume clairement les buts à atteindre dans son rapport au ministre de la Marine : « L'objectif que l'on s'est proposé d'atteindre est de faire une grande voie commerciale reliant le Sénégal au Niger. Or, dans une question de ce genre, il y a trois phases distinctes : d'abord l'occupation du pays ou du moins l'établissement effectif de notre protectorat ; ensuite la construction des forts destinés à assurer le maintien de notre autorité, enfin les voies

commerciales à ouvrir, les routes, les ponts, les chemins de fer à construire²⁴⁰. » La carte ci-dessous montre l'espace qui sépare les fleuves Niger et Sénégal.



GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949, p. 58.

²⁴⁰ DESBORDES (Colonel), *Rapport sur la campagne du Soudan, Chapitre XVI, Service Médical*, date inconnue, carton FM/SG/SOUD/XII/5, ANOM.

Desbordes juge que les deux premières tâches sont achevées en 1892 ; ne reste alors qu'à accomplir la troisième, c'est-à-dire mettre en place et pérenniser les réseaux de communication et de transport. C'est dans ce même document que nous avons le plaisir de vérifier une de nos intuitions de départ : le colonel Desbordes exprime noir sur blanc l'idée selon laquelle maîtriser le territoire du fleuve est à ses yeux une condition indépassable pour le contrôle de la colonie et des territoires africains : « Je crois inutile de démontrer que si nous ne sommes pas les maîtres du Sénégal, il importe fort peu de devenir les maîtres du Niger et qu'on aurait fait seulement une de ces brillantes tentatives coûtant beaucoup [de vies humaines] et beaucoup d'argent pour disparaître bientôt sans aucun résultat utile. »

Le docteur Borius tenait en 1875 un propos similaire : « [C]'est grâce aux crues périodiques de ce grand cours d'eau qu'il a été permis à la France d'étendre sa domination commerciale et militaire jusque dans l'intérieur de l'Afrique occidentale²⁴¹. » On a là l'idée de l'usage du fleuve qui n'est plus commercial ou technique, mais qui devient stratégique. Le fleuve, d'une certaine manière, devient l'outil de la domination, ce dont les Français ont bien conscience. Ainsi, on remarque que la conquête du Sénégal n'est pas le fait hasardeux d'une errance militaire mais bien un projet au long cours, qui demande du ravitaillement, des hommes ; bref, une organisation assumée par des tacticiens qui savent que tenir le fleuve, c'est tenir l'Afrique.

²⁴¹ BORIUS Alfred, *Recherches sur le climat du Sénégal*, Paris, Gauthier-Villard, 1875, p. 296.



« Kayes. Embarcation (commandant Pineau, colonel Audéoud, Capitaine Morisson) », MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460. Les militaires prennent place à bord de baleinière maniées à la rame.

Pour autant, il ne faut pas imaginer un fleuve prit d'assaut par des flottilles de canots chargés à raz-bord de militaires. Au contraire, et à titre de nuance, il semble qu'il y ait pour l'époque peu de soldats engagés dans les campagnes au Soudan. Les équipées sont réduites, comme sur l'image ci-dessus. Pour preuve, en 1890, Gallieni écrit : « Nous gardons actuellement nos possessions du Soudan avec 800 tirailleurs sénégalais et 200 à 300 soldats européens au plus. Il est inutile d'augmenter ce nombre, qui est suffisant à condition que nos soldats, indigènes ou européens, soient munis de notre armement d'Europe, fusils à répétition et pièces de 30 millimètres de montagne, qui, pendant ces dernières années campagnes, ont

permis d'obtenir les résultats les plus complets et les plus foudroyants au point de vue militaire²⁴². » Il faut croire que les Européens misent sur leur puissance technologique, comme le donne à penser, en 1898, le poème d'Hilaire Belloc :

« What ever happens we have got
The Maxim Gun, and they have not²⁴³ ».

Mais ces faibles effectifs traduisent avant tout un décalage entre les moyens et les ambitions du projet : « La plupart des colonies [...] sont sous-encadrées par de faibles effectifs administratifs et militaires [...]. Les contradictions entre les ambitions de la « mission civilisatrice » et les maigres réalisations sur le terrain colonial [...] élargissent les failles qui fragilisent les empires tout au long de leur existence²⁴⁴ » écrit Pierre Singaravéλου.

Les militaires, une fois parvenus aux escales, doivent faire face à des conditions de vie particulièrement rudes, qui déjoue parfois leurs attentes d'exotisme et d'aventures exaltées.

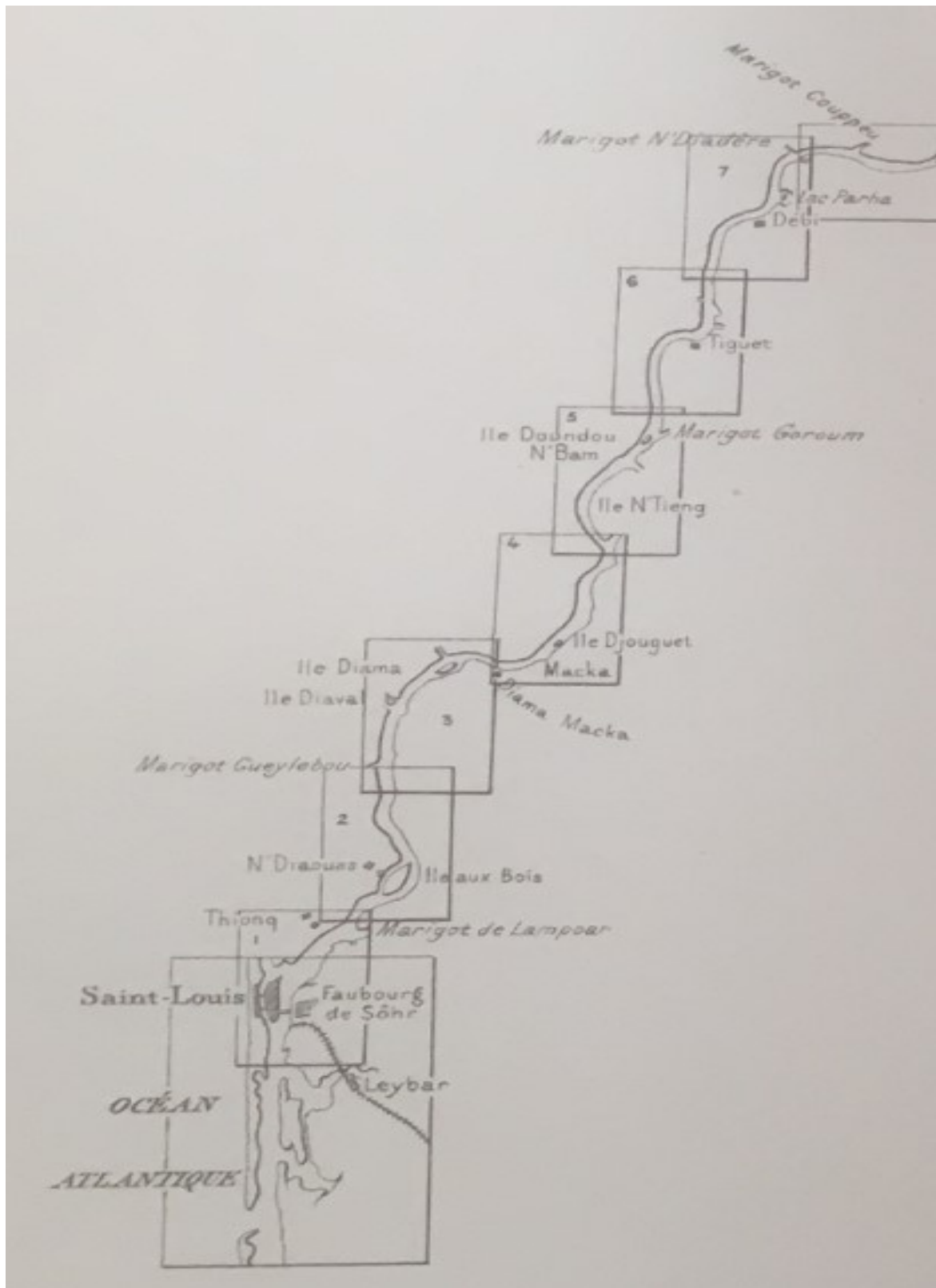
b) La pénible vie des escales

Les témoignages des militaires stationnés aux escales donnent à voir leurs conditions de vie et les problèmes posés par cette présence étrangère dans la vallée du fleuve. On compte, dans l'ordre, de l'embouchure à Kayes, quelques dizaines de ces haltes représentées sur la carte de la page suivante.

²⁴² GALLIENI, *Deux campagnes au Soudan français (1889-1890)*, Paris, Hachette, 1891, p. 625.

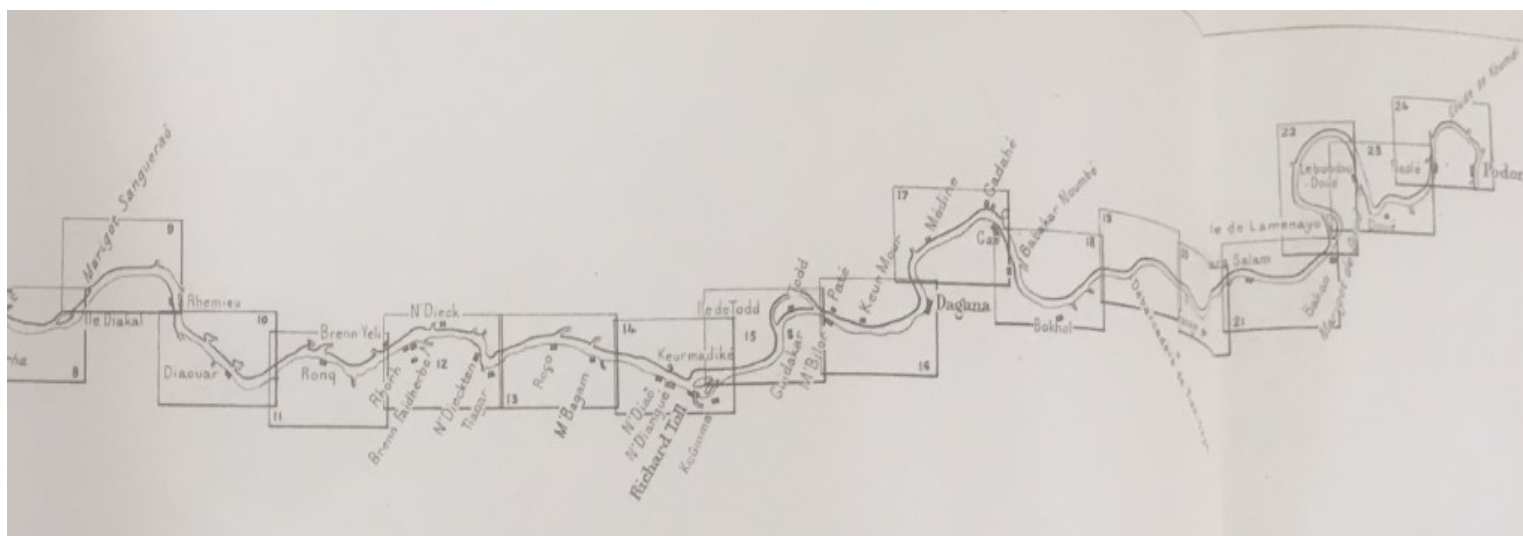
²⁴³ BELLOC Hilaire, *The modern Traveller*, Londres, E. Arnold, 1898. [Quoi qu'il arrive, nous avons la mitrailleuse et eux non.]

²⁴⁴ SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 35.



Croquis du tronçon Saint-Louis à Podor (1/2) dressé par le personnel de la Mission Mazérand. Extrait de MAZÉRAND Charles, *Mission Mazérand, Fleuve*

Sénégal, entre Saint-Louis et Podor, Echelle de 1 / 15.000^E, 1907, BIB SOM F78, ANOM.



Croquis du tronçon Saint-Louis – Podor (2/2) dressé par le personnel de la mission Mazérand. MAZÉRAND Charles, *Mission Mazérand, Fleuve Sénégal, entre Saint-Louis et Podor, Echelle de 1 / 15.000^E, 1907, BIB SOM F78, ANOM.*

De Saint-Louis à Kayes, les plus importantes escales sont celles de Richard Toll, Dagana (établie en 1821), Podor, Saldé (1859), Matam (1859), Bakel (1820), Kaédi, Médine (1855), Bafoulabé, Sénoudébou (1845). Ces postes sont des points immanquables qui ponctuent le cours d'une vallée aux rives parfois désertiques. De Bakel à Kayes, les abords du fleuve semblent relativement peuplés : Auguste Foret y note l'existence d'au moins 47 villages. Puisque l'on relève environ 60 milles marines entre Bakel et Kayes, et sachant qu'une mille marine vaut 1,852 kilomètre, alors ce trajet correspond à environ 110 kilomètres. Ce qui porte en moyenne à un village rencontré tous les deux kilomètres et demi. Cependant, il faut nuancer en expliquant que la taille des villages peut tout à fait varier et leur espacement n'est pas régulier. Il faut aussi se rendre compte que la notion des distances n'est pas la même selon que l'on soit à terre ou sur le fleuve : naviguer, dans les conditions que l'on connaît, prend plus de temps. Ces 110 kilomètres constituent une distance relativement importante pour les conditions de l'époque.

Ce morcellement de la population est expliqué par le dépeuplement du territoire qui a cours fin à la fin du XIX^e siècle. Foret plaint les effets d'une « émigration de masse » des peuples taoucouleurs et sarrakollets, qui se sont fixés sur la rive droite depuis la campagne du colonel Frey, et qui fuient une région connaissant une dépression économique : « Ces

populations fuient notre civilisation et nous refusent aujourd'hui la confiance qu'elles avaient toujours montrées envers la France » aussi déplore-t'il dans son *Voyage dans le haut-Sénégal*. On pourrait rétorquer au pragmatique Foret que ces gens ne quittent pas seulement un territoire acquis par la France, mais ils quittent ce qui était aussi leur chez-eux. Ces départs doivent être motivés par de rudes modifications des conditions de vie.

Il ajoute : « On oublie trop facilement que notre colonie africaine n'est qu'une colonie d'exploitation et non de colonisation²⁴⁵, et que ces émigrants sont des cultivateurs ; sans eux que pouvons-nous y faire ? du militarisme ! ». C'est le serpent qui se mord la queue : la présence des soldats se justifie par la volonté de pacifier le territoire du haut-fleuve. Sans population, cette mission perd son sens. Les Français n'ont pas intérêt à posséder une colonie complètement dépeuplée, même s'il n'ont pas investit au Sénégal les mêmes efforts qu'en Algérie par exemple, où des Français ont émigré au XIXe siècle.

Pour se rendre aux escales, les conditions de transport pour les militaires semblent éprouvantes. En 1907, dans son chapitre « comment on voyage au Soudan », le médecin Abel Lahille écrit : « L'arrêté établissant quatre classes de passagers [à bord des navires à vapeur] constitue une ironie. Ces classes peuvent théoriquement exister pour l'établissement de divers tarifs des places, mais effectivement il n'y a qu'une classe unique : celle des déshérités du sort. Les officiers ou assimilés partagent la plate-forme avec les indigènes ; quant aux cabines qui existaient encore en 1907, impossible de leur assigner un rôle utile. Des couchettes au plancher croulant, des matelas noircis par la crasse, sur lesquels se promènent en vieux conquérants des punaises, des puces, des poux de la tête et du pubis²⁴⁶. »

²⁴⁵ Une colonie de peuplement.

²⁴⁶ LAHILLE Abel, *Mes Impressions...*, *Op. cit.*, p. 87.

La photographie de la page suivante donne à voir la cérémonie d'un de ces départs pour l'intérieur de l'Afrique. Ici, il s'agit de celle donnée en l'honneur du *Borgnis-Desbordes*, qui effectue régulièrement le voyage de Saint-Louis à Kayes.

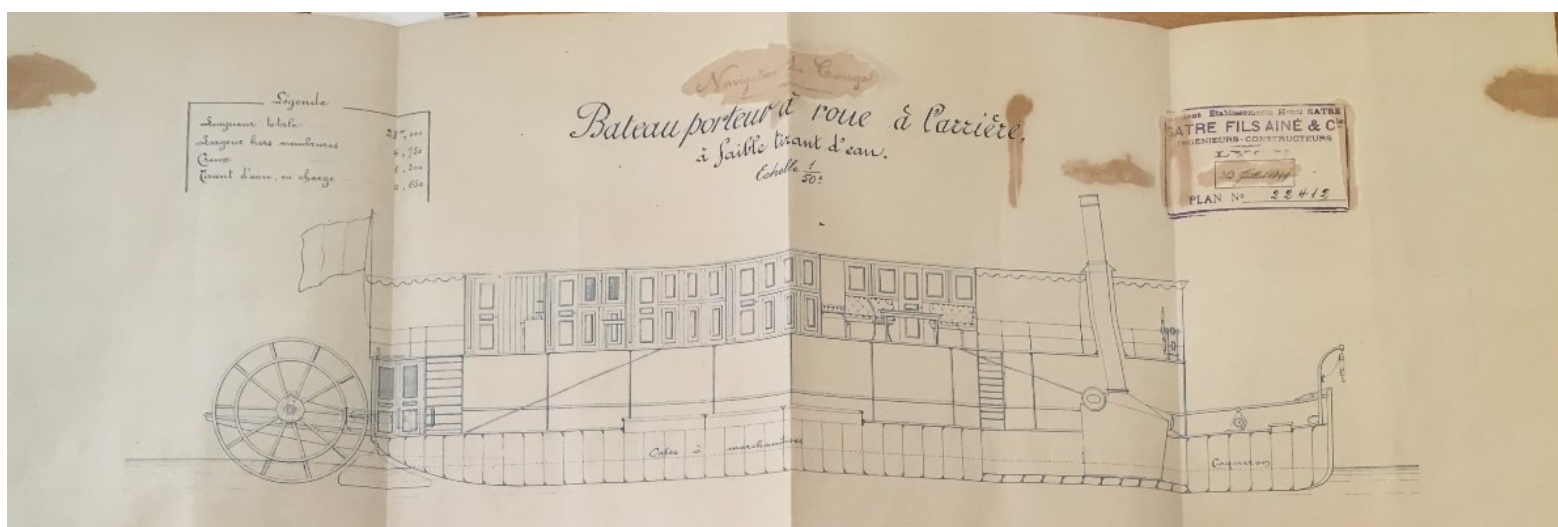


« Saint-Louis. Autorités et notables acclamant le « Borgnis-Desbordes » partant pour le Soudan », 21 octobre 1897, photographie de MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460. On remarque quelques drapeaux et bannières mis en berne.

Le 15 février 1894, une commission est présidée par le gouverneur du Soudan français pour savoir si des chalands en aluminium réputés « insubmersibles » pourraient être construits et employés pour acheminer militaires et matériels sur le fleuve en période des basses eaux²⁴⁷. Le 12 septembre 1894, le lieutenant d'artillerie de marine Bouté est chargé par l'état-major du Soudan français de suivre à Paris la commande passée à la maison Lefebvre pour construire les chalands. On insiste sur la présence de Bouté à Argenteuil afin qu'il puisse rallier Saint-Louis avec la cargaison de chalands et les faire assembler directement. Ils sont ensuite chargés de vivres et matériels puis remorqués vers Kayes où ils sont de nouveau démontés puis expédiés vers le Niger. On constate donc la volonté de résoudre par la technique et les innovations les

²⁴⁷ Le gouverneur du Soudan français, *Carton FM/SOUD/XII*, ANOM.

difficultés du terrain. On peut noter un second exemple de navire pensé spécialement pour le Sénégal, comme avec le plan d'un bateau porteur à roue à l'arrière.



Anonyme, « Bateau porteur à roue à l'arrière à faible tirant d'eau » par la maison Satre Fils aîné et compagnie, ANOM, FM SG SEN/XII/112, date inconnue.

Ces matériels doivent permettre de rallier les territoires les plus isolés : « [E]n ce qui me concerne, je puis seulement dire qu'il est indispensable de disposer, pendant la saison sèche, [...] de moyens de communication avec Saint-Louis. Les derniers événements du Soudan prouvent surabondamment la nécessité d'organiser ce service dans des conditions efficaces » écrit le gouverneur du Soudan. Nous ne disposons pas d'information indiquant si ces chalands spéciaux ont jamais été employés.

Une fois arrivés à destination, les militaires doivent s'habituer à un quotidien marqué par un dénuement relatif. On peut même parler d'une inadaptation aux conditions de vie locales : « L'habillement des Européens, militaire et civils, était celui de la métropole, sans adaptation que ce soit au climat tropical²⁴⁸ » écrit Régine Bonnardel. En 1875, le docteur Borius, médecin de première classe de la marine, écrit qu'il faudrait au minimum un « arrêté du gouverneur pour permettre à la troupe de dégrafer son col de veste²⁴⁹ », ce qui est le signe d'un décalage entre la réalité du terrain et les conceptions des autorités de la colonie. La discipline doit l'emporter sur le confort. La remarque doit certainement être prise au second degré, mais elle est un témoignage de l'ambiance rigoriste, disciplinaire, qui semble régner aux escales. Coincés dans leurs uniformes étouffants, les militaires sont victimes des rigueurs du climat notamment lors

²⁴⁸ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal...*, *Op. cit.*, p. 52.

²⁴⁹ BORIUS Alfred, *Recherches...*, *Op. cit.*, p. 327.

des marches et des manœuvres : « En général, les Européens habitant nos villes coloniales se tiennent à l'abri des rayons du soleil, et ce n'est que dans quelques cas exceptionnels, à la chasse ou dans les colonnes militaires en marche, que l'on voit survenir de terribles cas d'insolations²⁵⁰ ». Ou encore : « Je connais que le soleil de Saint-Louis n'est pas bon pour les *toubabs*²⁵¹ de France » fait dire Pierre Loti à son personnage Fatou dans *Le Roman d'un spahi*²⁵². Loti décrit qu'à Saint-Louis règne plutôt une ambiance de débauche parmi les gens de troupe et les cavaliers : l'atmosphère, aux escales, paraît bien différente.



DESLANDES René, *Un caïman et le colon posant à côté*, 1909. Le photographe René Deslandes a fréquenté les rives du Niger.

²⁵⁰ BORIUS Alfred, *Recherches...*, *Ibid.*, p. 65.

²⁵¹ Désigne les blancs.

²⁵² LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 43.

Nous disposons également du témoignage de l'ingénieur Fourchaux qui, de chef des travaux publics, évolue vers une position de commandement militaire. En 1895, devenu officier supérieur, il porte un regard sur l'organisation des campagnes : « Les postes sont en général assez mal construits, mal entretenus. Les hommes, les Européens surtout y manquent de tout le confortable que comporte l'existence sous un climat intertropical, et quelquefois même du nécessaire²⁵³ ».

En 1890, le colonel Frey dépeint déjà un bien sombre tableau des escales : « On comprend quels terribles ravages ce climat exerce dans les rangs de nos soldats ! On comprend la mortalité effrayante de nos colonnes dans ces contrées du haut-Sénégal, mortalité qui s'élève, en quelques mois à peine, au tiers, à la moitié de l'effectif. Et il en a toujours été ainsi : on trouve dans les annales du Sénégal qu'il était autrefois défendu d'envoyer des soldats européens en garnison dans le poste de Bakel, lequel pourtant est aujourd'hui réputé très sain, en comparaison d'autres postes qui viennent d'être établis dans le haut-Sénégal²⁵⁴. »

Frey fait ici référence au poste de Saldé, qui passe pour être le plus malsain du Sénégal. Quelques années plus tard, en 1894, Raymonde Bonnetain écrit que ce n'est pas l'escale de Saldé mais celle de Kaaédi qui a hérité de cette sinistre réputation²⁵⁵. Quand Auguste Foret visite le fort de Saldé, en 1888, les chauves-souris l'occupent « par milliers ». Leurs déjections « répandent dans tout le bâtiment une odeur nauséabonde ». Surtout, elles sont une voie de contamination pour les bétails et humains. La situation de la structure constitue elle-même un terrain aggravant : « le fort est construit sur un terrain plat, marécageux et aride²⁵⁶ ». L'auteur dit éprouver une difficulté à respirer en ces lieux : au XIX^e siècle, il n'est pas rare qu'un auteur ne parle de miasmes, ces particules putrides qui stagnent dans l'air des lieux les plus insalubres.

Auguste Foret fait une critique des Expositions coloniales qui ont lieu en Europe, les accusant de ne pas restituer la dure réalité de la condition de vie dans la colonie. Il pressent que l'Exposition Universelle qui doit se tenir à Paris une année plus tard, en 1889, ne donnera qu'une image édulcorée de la vie au Sénégal. Il décrit les attractions qui doivent être présentées et, parmi elle, note la reconstitution d'un fort « sur le modèle de celui de Saldé » : « [A]vec un bataillon de tirailleurs, des ouvriers indigènes, tisserands, bijoutiers, etc. ; quelques familles des naturels qui y conserveront leurs mœurs et leurs coutumes. Quoi que certainement intéressante,

²⁵³ FOURCHAUX (général), *Note pour la 1^{ère} direction*, 31 mai 1895, carton FM/SG/SOUD/XII/5, ANOM.

²⁵⁴ FREY (colonel), *La côte occidentale d'Afrique*, Paris, Marpon et Flammarion, 1890, p. 203.

²⁵⁵ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, May et Motteroz, Paris, *Op. cit.*, p. 60.

²⁵⁶ FORET Auguste, *Un voyage dans le Haut-Sénégal*, *Op. cit.*, p. 32.

cette exhibition du Sénégal, en rose²⁵⁷, ne rappellera pas le pays que nous connaissons avec son climat meurtrier, ses marais et ses fièvres²⁵⁸. »

En vérité, à Saldé, tout semble manquer. Auguste Foret rapporte qu'au cours de l'arrêt à cette escale, le capitaine Larroque (commandant du navire à vapeur qu'emprunte Auguste Foret, le *Falémé*) annonce que les vivres manquent, et notamment le pain. Ne reste que des biscuits pour l'équipage. Auguste Foret commente, feind l'étonné devant la « délicatesse » de ses camarades : « Il y a des passagers parmi nous que la nourriture au biscuit effraye ; s'ils ont été soldats, ils n'ont sans doute pas fait campagne, et ils ont conservé un estomac déliquat. Au Sénégal ! Enfin... ». Foret se rend donc au marché de Saldé et ramène des *boules de son* pour remplacer le pain. Il écrit : « Tout triomphants, nous regagnons le bord avec notre préciseuse acquisition, qui permettra à nos compagnons de voyage d'aller juqu'à Matam sans manger de biscuit. Ah ! oui, à la première bouchée, ils ont laissé ce pain, qui n'est pas mangeable ; le vin n'est pas meilleur et doit assurément faire plus de mal que de bien. Pareille nourriture et pareille boisson contribuent pour une bonne part au mauvais état de santé de la garnison des postes. Nous n'ignorons pas que les commissions de réception des denrées destinées aux troupes sont très sévères, mais après renseignements fournis par les intéressés, nous sommes obligés de reconnaître que malgré toute la surveillance des commissaires, ils se commet de nombreuses fraudes. Disons-le, l'adminitration militaire n'apportera jamais trop d'attention quand il s'agit de la vie des soldats éparpillés dans les postes de nos colonies. » Du vin qui rend malade, du pain immangeable... ces conditions nuisent certainement au moral des troupes. Chaque année, dans la vallée, les militaires déclarent des décès dans leur rang. Les bilans s'alourdissent encore aux épisodes de fièvre jaune (c'est le cas en 1878, 1881 et 1883, 1901). « N'a-t-on pas gardé le souvenir de la terrible épidémie de fièvre jaune qui, importée d'Amérique, ravagea, en 1901, le Sénégal ? » écrit le biologiste Albert Dastre en 1905. La propagation se fait plus forte dans les zones urbaines, à savoir à Saint-Louis [annexe 7, page 261] et aux escales. « D'une crise à l'autre, les intervalles sont de trois à sept ans. L'épidémie de 1878 se solde, à Saint-Louis et Gorée, par la mort de 650 militaires, dont 22 médecins et pharmaciens, et de 99 civils » écrit Régine Bonnardel²⁵⁹. Elle établit que l'épidémie de 1881 est responsable d'au moins 600 morts, parmi lesquels de nombreux militaires : « Quelques habitants, lors de l'épidémie de 1881, pensent que le mal vient de ce qu'on a brassé inconsidérément la vase du fleuve, à l'occasion

²⁵⁷ Elle sera selon lui un événement aseptisé, vidé de sa substance.

²⁵⁸ FORET Auguste, *Un voyage dans le Haut-Sénégal*, *Ibid.*

²⁵⁹ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal...*, *Op. cit.*, p. 53.

de la construction d'une jetée²⁶⁰ ». De telles croyances en disent long sur le danger que l'on prête au fleuve : en quelque sorte, pour les hommes de l'époque, c'est lui qui crée la fièvre jaune, c'est sa vase qu'il ne faut pas toucher sous peine d'un risque mortel. Bien-sûr ce n'est pas la vase qui est le vecteur de propagation de l'épidémie, mais le moustique. Nous avons donc là, élaborée à partir de croyances, une réputation délétère que le fleuve va porter longtemps. Toutefois, le commandement militaire ne peut souffrir de reporter à plus tard ses projets, aussi, « pour n'avoir pas à ajourner les opérations au cours du côté de Kayes et Bafoulabé, la métropole passa le drame sous silence²⁶¹ ».

Le premier laboratoire de bactériologie fut installé à Saint-Louis en 1896. Pourtant, en 1910, le médecin Abel Lahille se plaint de ne pas disposer de locaux ni de matériel suffisant. En somme, il manque de quoi établir des diagnostics dans le haut-fleuve : « L'utilité d'un laboratoire d'analyses ne sera contestée par personne. Par une circulaire du 8 août 1907, M. le ministre des colonies, soucieux de la santé de son personnel prescrit aux intendants militaires d'envoyer à l'analyse [à Saint-Louis] toute denrée suspecte²⁶². Dans l'état actuel des choses, le seul chimiste du haut-Sénégal-Niger, officier du corps de santé, se trouve dans la position du soldat sans armes. Il lui est aussi difficile de se consacrer à la cause de l'hygiène que malaisé de concourir à l'application de la décision ministérielle²⁶³ ».

Du temps des campagnes militaires, le Sénégal est un véritable désert médical. Le lieutenant-colonel Desbordes écrit un rapport destiné au ministre des colonies sur le service spécialisé mis en place pour la campagne du Soudan de 1892-1893. Il dresse la liste du personnel, établissant la présence de quelques médecins et aides-médecins (ce que l'on appellerait des infirmiers). Certains sont postés aux escales de manière momentanée, d'autres marchent avec la colonne.

Mais c'est surtout lors des campagnes militaires que l'absence de médecin se fait le plus cruellement sentir, notamment pour prendre en charge les blessures de guerre : « [J]'avais à Kayes un seul médecin, le docteur Ollier, ayant plus de 60 Européens et plus de 150 marocains malades sans compter les indigènes. [...] À Bamako, au combat du 2 Avril, j'avais un vétérinaire et un aide vétérinaire pour soigner mes blessés²⁶⁴. » Nous trouverons à la page

²⁶⁰ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal...*, *Ibid.*, p. 54.

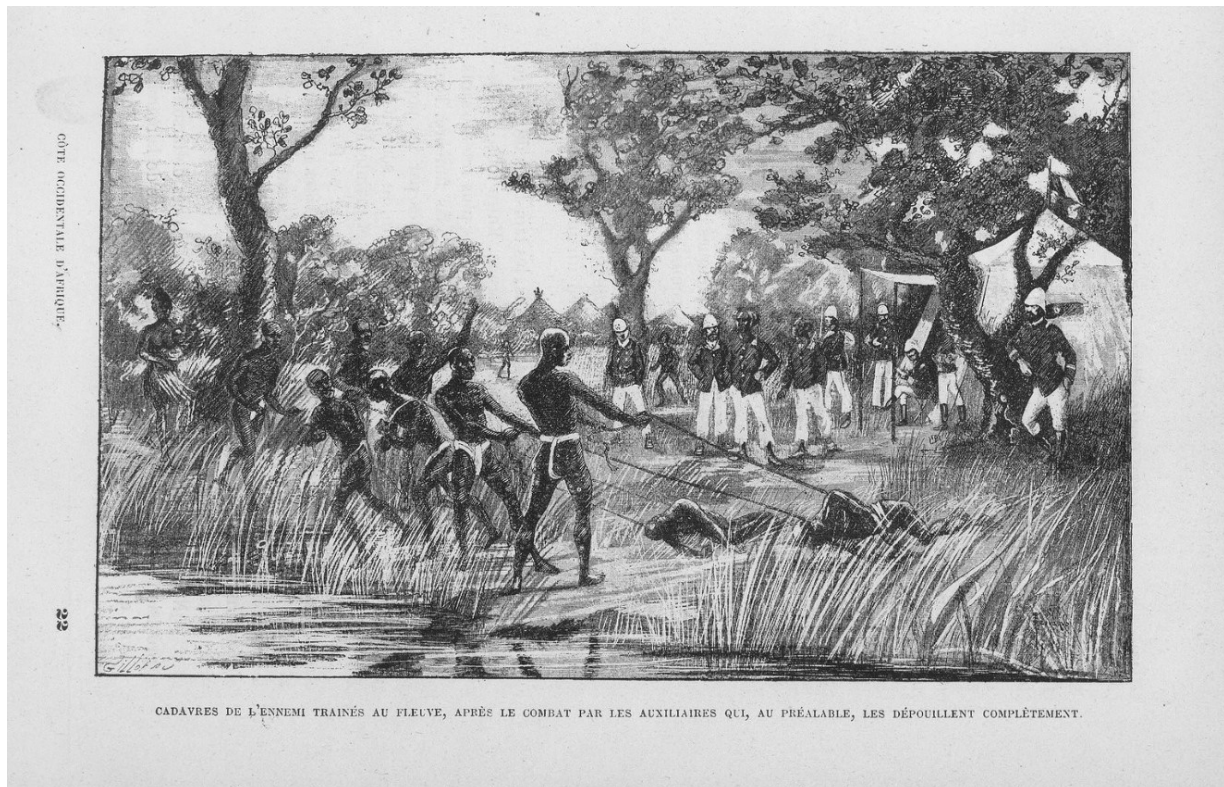
²⁶¹ BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal...*, *Ibid.*, p. 54.

²⁶² C'est-à-dire des échantillons prélevés sur place.

²⁶³ LAHILLE Abel, *Mes Impressions...*, *Op. cit.*, p. 239.

²⁶⁴ DESBORDES (Lieutenant-colonel), *Rapport sur la campagne du Soudan, Chapitre XVI, Service Médical*, date inconnue, carton FM/SG/SOUD/XII/5, ANOM.

suivante une gravure illustrant comment les militaires se séparent des cadavres ennemis après une bataille.



« Cadavres de l'ennemi traînés au fleuve [Sénégal], après le combat par les auxiliaires qui, au préalable, les dépouillent complètement ». Gravure réalisée par JEANNIOT Pierre Georges, *Illustrations de Côte occidentale d'Afrique : vues, scènes, croquis*, 1890. On note que ce traitement comporte d'infamant pour l'ennemi ainsi privé de sépulture.

Le colonel Desbordes est navré par la nomination d'un certain docteur De Békou comme chef de service médical pour sa campagne. Il le critique vertement pour son manque d'aptitude et surtout son absence apparente de vocation : « [M]ais ce n'est pas tout [...] d'avoir un cadre médical suffisant, il faut que les médecins choisis soient aptes au dur métier qu'il faut faire dans le Soudan. [...] Or, ce chef médical²⁶⁵ a été désigné d'office. Il est venu à regret et le disait hautement. Il savait si peu monter à cheval que, toute son attention absorbée par la contemplation des oreilles de sa monture, il ne voyait pas les hommes tombés à terre près desquels nous passions²⁶⁶. »

L'officier insiste sur l'influence délétère causée par De Békou, faisant au fond le constat d'un manque de personnel compétent au Sénégal : « [C]ar lorsqu'un chef de service

²⁶⁵ De Békou.

²⁶⁶ DESBORDES (Colonel), *Rapport...*, *Ibid.*

médical accepte une si haute mission comme une corvée pénible et désagréable, il en résulte un relâchement général dans les branches de son service. » Il faut savoir que les militaires n'accueillent pas tous leur affectation au Sénégal avec joie : « Une étude précise des choix d'affectation à la sortie de Saint-Cyr a montré qu'il n'est guère possible de parler véritablement d'une « vocation coloniale » [...]. Sur les 7000 qui sortirent de la célèbre école entre 1871 et 1891, seulement 609 (8.7 %) choisirent l'infanterie de marine, c'est-à-dire l'armée coloniale. [...] L'affectation dans ce corps fût longtemps considérée comme une sorte de punition, si bien qu'elle fût largement peuplée de jeunes gens sortis du rang [...], ou bien assez indisciplinés [...] ou bien assez mal classé ». Ce sont les mêmes qui dirigent les troupes vers les territoires les moins connus, motivés parfois par l'ambition personnelle : « Les expéditions furent réservées aux volontaires, essentiellement des officiers et des sous-officiers qui voyaient dans ces campagnes l'occasion de s'illustrer et d'obtenir un avancement plus rapide²⁶⁷. »

La vie aux escales semble se définir par la notion de manque. Même l'eau potable semble paradoxalement faire défaut aux abords du fleuve. Il va sans dire que se débarrasser des cadavres en les jetant au fleuve ne peut que contribuer à corrompre l'eau et véhiculer ce qu'on appelle des « maladies hydriques » qui surviennent quand l'eau est contaminée par des déchets humains, animaux ou chimiques.

Abel Lahille rapporte le récit du commandant Marmier lors de sa mission à Bafoulabé : « [É]puisés par la maladie, ces malheureux soldats n'avaient pas d'eau. Pendant le premier mois des opérations, il fallut s'approvisionner à une distance de 8 à 10 kilomètres. Le service était fait à l'aide de tonneaux en tôle transportés par des ânes²⁶⁸ ». Ces officiers et vétérans, pourtant habitués aux conditions de vies rudes, semblent tous décrire la vallée du Sénégal de la fin du XIX^e comme une terre absolument inhospitalière. « Dans l'état actuel des choses, l'acclimatement des Européens est absolument impossible dans le haut-Sénégal, et non seulement l'acclimatement de la race, mais aussi l'acclimatement individuel. Ce pays réunit toutes les conditions telluriques et météorologiques les plus défavorables au maintien de la vie²⁶⁹ » écrit le colonel Frey, qui dépeint là une sorte d'enfer.

²⁶⁷ DESBORDES (Colonel), *Rapport...*, *Ibid.*

MICHEL Marc, L'armée coloniale en Afrique occidentale française, dans COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, p. 61.

SURUN Isabelle, SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 62.

²⁶⁸ MARMIER (commandant), dans LAHILLE Abel, *Mes Impressions sur l'Afrique occidentale française, étude documentaire au pays du tam-tam*, Paris, A. Picard, 1910, p. 50.

²⁶⁹ FREY (colonel), *La côte occidentale...*, *Op. cit.*, p. 202.

Pour préserver la santé mentale et physique des troupes qui vivent aux escales, la règle est à la mobilité : « En principe, les Européens passent un temps très court dans les postes : une saison pendant l'hivernage et moins pendant la saison sèche. Pour certains points particuliers le séjour est même diminué²⁷⁰. »

Ce perpétuel *turn-over* intervient en théorie tous les deux ans, à la fin de chaque service, comme l'écrit le général Fourchaux : « Les hommes de troupe arrivent trop jeunes dans la colonie – quelques-uns n'ont pas six mois de service – détachés presque de suite dans une petite passe, sans communication avec le chef-lieu souvent pendant de longues périodes, ils s'ennuient, mal nourris, mal installés, et ainsi ils arrivent à la fin de leurs deux années²⁷¹ ». Une idée partagée par Marc Michel « Les dangers, tout autant que le combat, résidait dans les difficultés de ravitaillement, l'éloignement²⁷² ». Le sentiment d'isolement des militaires est accru par les retards voir la disparition du courrier, comme le démontre Sophie Dulucq dans un article paru en 2018 : « Faire avec le silence des proches est donc le lot commun de la plupart des Européens isolés. L'administration et l'armée semblent d'ailleurs avoir conscience qu'une circulation efficace des nouvelles est une nécessité pour le moral de personnels coloniaux, et notamment des militaires et des fonctionnaires. Et de fait, être coupé des êtres chers est une souffrance quotidienne²⁷³ ».

Par exemple, le gouverneur du Soudan écrit depuis Kayes le 19 mars 1894 : « J'ai l'honneur de vous informer que M. Delonca, aide-commissaire des colonies, rentre en France en congé de convalescence. Cet officier, âgé à peine de 22 ans et désigné [souligné dans le texte] pour servir au Soudan à sa sortie de l'École coloniale, a été atteint dans la colonie de fièvres graves qui ne lui permettent pas d'y continuer ses services²⁷⁴ ». Les militaires seraient d'autant plus vulnérables qu'ils sont jeunes et inexpérimentés : « [S]urtout lorsque comme M. Delonca, ils n'ont point servi dans une colonie intertropicale ». Cette remarque invite à penser qu'il y aurait des colonies perçues comme plus douces que le Sénégal, qui seraient des espaces de transition pour s'acclimater à la vie à « la coloniale ». Le gouverneur estime qu'il « en résulte pour l'État un double préjudice : d'abord l'hospitalisation et l'immobilisation de ces officiers ;

²⁷⁰ FOURCHAUX (général), *Note pour la première direction*, 31 mai 1895, carton FM/SG/SOUD/XII/5, ANOM.

²⁷¹ FOURCHAUX (général), *Note...*, *Ibid.*

²⁷² MICHEL Marc, « L'armée coloniale en Afrique occidentale française », dans COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, p. 66.

²⁷³ DULUCQ Sophie, « « Nous attendons le courrier de France », Communications et circulation des nouvelles en Afrique coloniale française (XIXe – XXe siècles) », dans CROGIEZ-PÉTREQUIN Sylvie et HELLER Anna (dir.), *Empires connectés ? La circulation de l'information dans les empires*, Peter Lang, 2018, p. 15.

²⁷⁴ Le gouverneur du Soudan Français, *Lettre du 19 mars 1894 au Sous-Secrétaire d'État des colonies*, ANOM, Carton FM/1TP/22.

ensuite les dépenses résultant de frais de voyage que nécessite leur retour prématuré en France. »

On imagine que les conditions de vie que nous avons décrites nécessitent une robustesse que ne présente pas les jeunes hommes. Le gouverneur du Soudan prévient : « L'expérience a prouvé depuis longtemps qu'en raison de leur âge, ils étaient exposés plus que les autres aux maladies du pays ». L'auteur semble croire à un délitement chronique de la vigueur et de la santé des militaires en comparaison de celle du « vieux soldat d'autrefois » : « [A]ctuellement quand une colonne se met en marche, on laisse à peine aux hommes leurs fusils et leurs cartouches et encore souvent ils disent que *c'est lourd*. Une expédition un peu longue dans l'intérieur [du pays] est-elle toujours une grosse affaire, on n'ose plus en entreprendre. Si Abdoul Boubakar²⁷⁵ est devenu un insolent, c'est qu'il sait bien que s'il s'éloigne à 4 jours du fleuve il est à l'abri de nos coups²⁷⁶. »

La vie des militaires aux escales, donc, si on a vu qu'elle était largement perturbée par les rigueurs du climat, les maladies, le manque de médecins, le harcèlement de l'ennemi qui use habilement du terrain qu'il maîtrise, etc. Il existe aussi des frictions avec le personnel civil qu'ils sont amenés à fréquenter comme on peut le montrer un incident survenu pendant une traversée en 1891 sur le Sénégal. À bord du *Dakar*, un équipage, employé par une compagnie privée, la Société Française de Cabotage à vapeur (la SFC), a pour mission d'assurer le transport de Saint-Louis à Kayes d'une centaine de militaires en mission. Le litige a lieu le 9 septembre 1891 : une bagarre éclate à bord entre Bouteillier, le capitaine du navire et employé de la SFC, et le capitaine d'artillerie de marine Dunoyer, commandant les troupes en partance pour Kayes. Près d'un mois après l'incident, le 19 novembre, Dunoyer rédige un rapport à son supérieur le lieutenant-colonel Humbert pour exposer sa version des faits : « Mon colonel, [...], si dernièrement j'en suis arrivé à une mesure rigoureuse vis-à-vis du capitaine du *Dakar*, c'est que les circonstances et surtout la façon dont il a traité les affaires de service m'y ont poussé, et sont venues à bout de ma patience²⁷⁷ ». Dunoyer décrit les difficultés qu'il a eu à communiquer avec le capitaine Bouteillier, les réponses approximatives que donne ce dernier à ses sollicitations, lui reproche son aigreur, son ton bravache... bref, il fait la description d'un climat mauvais qui s'instaure à bord entre militaires et civils. À l'origine de la dispute, Bouteillier aurait notamment porté des accusations larvées contre les officiers du bord : « Le

²⁷⁵ Un chef africain.

²⁷⁶ FOURCHAUX (général), *Note, Op. cit.*

²⁷⁷ DUNOYER, *Rapport*, 19 novembre 1891, carton FM/SG/SOUD/XVI/6 ANOM.

soir, des officiers ne trouvant pas place à bord de la table au moment du repas, le capitaine [Bouteillier] m'offrit [d'envoyer chercher des chaises] à terre avant le départ. Le trajet d'aller se fit dans une baleinière²⁷⁸ dont le fond était plein d'eau. Pour le retour je lui demandai s'il n'avait pas un canot en meilleur état ; il me répondit que c'était « tant pis pour les officiers, qu'ils avaient crevés la baleinière en accostant », chose manifestement fausse²⁷⁹. » Entre autres choses, Dunoyer se plaint du caractère obstiné de Bouteillier, de la mauvaise nourriture du bord et du mauvais accueil réservé à ses camarades. Jusqu'à cette altercation sur le pont entre les deux hommes, et devant témoins. Dunoyer évoque « la menace d'un soufflet du capitaine du *Dakar* ». En d'autres termes, Bouteillier aurait menacé de le gifler. Le 15 avril 1893, à Saint-Louis, un certain A. Aumont, qui est l'agent général au Sénégal de la SFC, introduit une instance en justice contre le chef du service administratif représentant l'État. Aumont en effet réclame une somme qui avait été retenue sur le salaire de la SFC par l'armée française en punition de l'incident. Dans le rapport établi par la partie adverse, à savoir celui de l'agent de la société, on peut lire que la troupe, soutenant alors son officier injurié, se serait « révoltée » contre l'équipage, ce que nie le capitaine Denoyer. Bouteillier rapporte avoir été menacé d'être mit aux fers dans sa cabine et avoir entendu plusieurs officiers du bord converser sur le sort qu'on allait lui réserver. L'accusation est grave, car à l'époque on dit des capitaines de navire qu'ils sont, « après Dieu », « les seuls maîtres du bord ». Pour le dire autrement, une fois à bord d'un navire civil, les militaires doivent se plier aux exigences du capitaine. De son côté, le Denoyer reconnaît avoir menacé le capitaine de la SFC de le mettre aux arrêts, mais seulement par « emportement ». Il argumente en expliquant que seul lui et Bouteillier n'auraient eu d'altercation, et que ses hommes ne se seraient pas mêlés de l'affaire. Le 31 octobre 1891, le gouverneur du Sénégal H. de Lamothe s'exprime durement à l'égard des officiers incriminés. Au lieutenant-colonel supérieur du Soudan Desbordes, dont cette affaire dépend directement, le gouverneur Delamothe écrit : « Je dois toutefois vous avouer avec la franchise que vous me connaissez [...] que cette affaire a été sévèrement jugée ici [à Saint-Louis], aussi bien par le commandant supérieur des troupes, que par le commandant de la Marine. Que des officiers fatigués, énervés par la longueur d'un voyage accompli dans des conditions bien différentes de celles qu'on leur avait présentées tout d'abord, en aient éprouvé de l'humeur, je le conçois très bien, mais qu'ils se soient oubliés au point de porter la main sur le capitaine d'un navire, maître à son bord en vertu du droit et des lois maritimes, c'est vraiment ce que j'ai peine à

²⁷⁸ Une embarcation longue et fine

²⁷⁹ DUNOYER, *Rapport*, *Ibid.*

comprendre²⁸⁰. » Il continue à propos du capitaine Denoyer : « [J]'estime, jusqu'à preuve du contraire, qu'une punition disciplinaire très sévère doit lui être infligée, et que les officiers qui lui ont prêtés main forte, doivent [en] être également frappés²⁸¹. »

L'enjeu de cette affaire est double. D'une part, il faut conserver de bonnes relations avec la société de cabotage, dont les militaires ne peuvent se passer au moment des faits. Une charte de 12 articles – qui instaurait un partenariat privilégié – avait été signée la même année du litige entre la SFC et l'État. D'autre part, le commandement est soucieux de ménager l'image des militaires auprès de la métropole, et ainsi éviter de heurter l'opinion publique : « Cet incident, s'il est par malheur ébruité en France, causera certainement une émotion très pénible. On se dira que des gens qui ont la main si prompt²⁸² quand il s'agit d'un blanc, leur compatriote, doivent l'avoir autrement lourde quand il s'agira d'indigènes des pays qu'ils auront à traverser cet automne. Vous voyez d'ici les variations que l'on peut exécuter sur ce thème²⁸³. » En d'autres termes, il ne faudrait pas que les militaires, qui doivent déjà justifier leurs actions auprès de l'opinion, soient taxés de racisme.

Un mois et demi après sa première déclaration, et aux suites de l'enquête, le gouverneur du Sénégal manifeste une opinion toute différente et prend finalement l'appui de Denoyer. Il dénonce le comportement de certains agents des sociétés privées au Sénégal comme la SFC : « Il faut voir l'aplomb et le sans-gêne des agents de certaines sociétés qui opèrent aux colonies, et qui font, à chaque instant, parade de leurs prétendues relations avec l'autorité supérieure ou le département lui-même, qu'ils peuvent compromettre par leurs propos saugrenus, aux yeux des gens mal renseignés. Ce n'est pas la première fois que je trouve sur mon chemin la trace de procédés de ce genre²⁸⁴ ». En d'autres termes, il condamne l'attitude d'employés qui font pression en invoquant leurs relations au sein de l'administration coloniale. Le sous-secrétaire d'État des colonies, à son tour, prend la défense du chef de troupe, et appelle le témoignage de Bouteillier une « infâme calomnie ». Si nous ne disposons pas des résultats de la décision de justice, il semble qu'un compromis ait été trouvé entre les deux parties. Un mois après les faits, Denoyer écope de quinze jours d'arrêt, punition qu'il juge « sévère ». La SFC réclamait que l'on lui restitue 4744.40 francs, somme qui lui avait été retenue. Il est probable que l'argent lui ait été rendue en contrepartie du limogeage du commandant du navire à vapeur, Bouteillier, qui

²⁸⁰ LAMOTHE (de) H, *Lettre du 31 octobre 1891*, FM/SG/SOUD/XVI/6 ANOM.

²⁸¹ LAMOTHE (de) H, *Lettre..., Ibid.*

²⁸² Les militaires ont pour réputation d'être des tapageurs.

²⁸³ LAMOTHE (de) H, *Lettre du 31 octobre 1891*, carton FM/SG/SOUD/XVI/6 ANOM.

²⁸⁴ LAMOTHE (de) H., *Lettre au Sous-Secrétaire d'État des colonies*, 16 décembre 1891, carton FM/SG/SOUD/XVI/6 ANOM.

a été acté par la SFC en 1892 : « Nous vous accusons réception de la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser au sujet des incorrections du capitaine Bouteillier commandant le *Dakar* pendant le cours du voyage de ce navire à vapeur dans le haut-fleuve. Nous nous empressons de vous informer qu'à l'unanimité le Conseil a décidé de se priver des services de cet agent qui ne commande plus le *steamer*²⁸⁵ de la société²⁸⁶. »

De manière générale, il semble que ces campagnes militaires sporadiques concentrent le nombre de plaintes portées contre les militaires comme on peut le lire dans *Crimes et délits dans la vallée du fleuve Sénégal*²⁸⁷. En octobre 1891, la même société de cabotage allait en justice pour réclamer le dédommagement d'un chaland non restitué, qui avait été « emprunté » par des militaires.

Les séjours des militaires dans la vallée semblent donc se dérouler dans des conditions rudes. Non seulement doivent-ils faire la guerre mais sont aussi contraints à des travaux rudimentaires. Ils étaient employés par leur commandement comme ouvriers – la main d'œuvre manque – et s'improvisent charpentiers, paveurs de route... comme le montre le chapitre suivant.

c) De ponctuels travaux assurés par les militaires

« Le 2 août 1880, une loi de finance ouvrait au Département de la Marine et des Colonies, sur le budget de 1880, un crédit supplémentaire de 1.3 millions de francs pour des travaux à exécuter dans le haut-Sénégal²⁸⁸ ». Cette date est un signal qui augure d'une période d'aménagements ordonnés par les administrateurs de Saint-Louis et de Paris dans les territoires de la vallée. Les travaux n'ont pas été constants ni généralisés à toutes les escales. Ils ont plutôt consisté en des appoints réalisés lors de certaines campagnes et selon les conditions du moment.

Concrètement, dans la vallée du Sénégal, une partie de ces travaux est prise en charge par les militaires des escales. À la fin du XIX^e siècle, elles sont aménagées en dur et deviennent de modestes espaces en voie d'urbanisation. Cet investissement d'argent et d'énergie dans les escales n'est pas un passe-temps pour des hommes qui s'ennuient aux hivernages : l'objectif, tel qu'il est pensé par les stratégies militaires, est bien d'imprimer sur le territoire la marque de

²⁸⁵ Terme anglais pour désigner un navire à vapeur.

²⁸⁶ AUMONT A., *Lettre au Sous-Secrétaire d'État des colonies*, 18 février 1892, Carton FM/SG/SOUD/XVI/6, ANOM.

²⁸⁷ BA Daha Chérif, *Crimes et délits*, *Op. cit.*

²⁸⁸ BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », *Op. cit.*

la France par l'architecture, qui joue certainement ici une fonction d'appropriation de l'espace. Edward Saïd parle même, à propos des manifestations de l'impérialisme, d'un « acte de violence géographique²⁸⁹ ».



Photographie d'André Adrien Famin, *51 photographies du Soudan français, campagne de 1887-1888*, Don Gallieni, 1889. « Campagne de 1887-1888, une rue de Bakel après les travaux de voirie et les plantations ordonnées par le Colonel Gallieni²⁹⁰ ». On remarque que les militaires ne se sont pas seulement occupé des affaires de défense de la ville mais aussi ont œuvré à l'aménager à l'européenne. Le fort que l'on perçoit en arrière-plan domine quartiers résidentiels composés de cases, dont on remarque le détail au premier plan, à droite de l'image.

Les travaux réalisés par les militaires correspondent essentiellement à des opérations de construction de voies carrossables (comme celle de Bakel, visible plus haut) ; de plantation d'arbres ; d'entretien de nouveaux forts censés garantir une « voie facile » jusqu'à Kayes. On érige donc les forts de Bafoulabé, Bakel et Kita (en 1881). Et puis, il y a la mise en place de la voie de chemin de fer et du réseau télégraphique, afin de mettre en communication la colonie du Soudan et celle du Sénégal.

²⁸⁹ SAÏD W. Edward, *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, Paris, Le Seuil, 1980 (1978).

²⁹⁰ FAMIN André-Adrien, *51 photographies du Soudan français, campagne de 1887-1888*, Don Gallieni, 1889.

Les forts érigés aux escales servent à abriter une garnison et sont le plus souvent dotés de canons. Dans une note rédigée en 1880 au ministère de la Marine, à Paris, on peut lire une mention du fort de Bafoulabé construit la même année dans le haut-fleuve : « Le Parlement sait déjà qu'à la fin de 1879 nous avons occupé Bafoulabé, point situé à environ 100 km au-delà de Médine, vers l'intérieur du pays, et que nous avons commencé à y établir un poste pour assurer notre frontière et avoir ultérieurement une base d'opération²⁹¹. » La photographie suivante montre les éléments qui composent l'entrée d'un fort, ici celui de Kita.



VAN CASSEL Charles, *Le fort de Kita, 75 photographies du Sénégal, du Soudan, de la Guinée et de la Haute-Volta en 1899*, don Charles Van Cassel, 1901. On note les boulets de canon placés en décoration aux côtés du drapeau en berne, ainsi que les pièces de batterie disposées de part et d'autre des portes du forts surmontées d'un chemin de garde crénelé.

Un fort est également bâti à Kayes, qui passe pour être la meilleure escale de la vallée. Cette dernière est dite mieux aménagée, mieux fournie en matériels. Cette situation

²⁹¹ Auteur anonyme, *Note du ministère de la Marine et des Colonies*, le 15 février 1880, Carton FM/MIS/16, ANOM.

avantageuse, Auguste Foret l'attribue aux mérites d'un homme : « [À] Kayes, surnommé à juste titre *le gouffre aux hommes et aux millions*, [le colonel Gallieni] a construit des casernes pour abriter nos soldats ; leur nourriture, qui laissait à désirer, est aujourd'hui aussi abondante et aussi saine qu'à Saint-Louis ; le pain et le vin sont bons, et la mortalité, effrayante les années précédentes, n'a été que de trois décès d'Européens pendant toute la campagne de cet officier, doublé d'un administrateur distingué. Il a compris qu'avant de faire quelque chose de stable, il fallait penser à garantir nos soldats, nos employés, tous ces modestes collaborateurs de la mission qui lui est confiée²⁹² ». On le remarque, c'est surtout la qualité de gestionnaire, de logisticien de guerre qui est relevée dans ce document. Auguste Foret, qui se rend à Kayes lors de son voyage de 1888, livre une description de l'organisation de la garnison. Le commandant du fort, qui est aussi le commandant²⁹³ supérieur du fleuve dispose d'un bureau qui donne directement sur les eaux et les domine spatialement, donc symboliquement. On peut remarquer son pavillon au dernier plan de la photographie ci-dessous qui se détache du ciel et surplombe la scène.



« Kayes, les berges à l'arrivée du *Borgnis* ». Cliché réalisé par MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460. On remarque une certaine effervescence qui anime les berges de l'escale à l'arrivée du navire nommé le *Borgnis-Desbordes*. La fumée blanche visible à gauche de l'image est certainement le signe qu'on a tiré des coups de canon pour saluer l'équipage.

²⁹² FORET, *Op. cit.*, p. 65.

²⁹³ À l'époque, il s'agit de Monséguur.

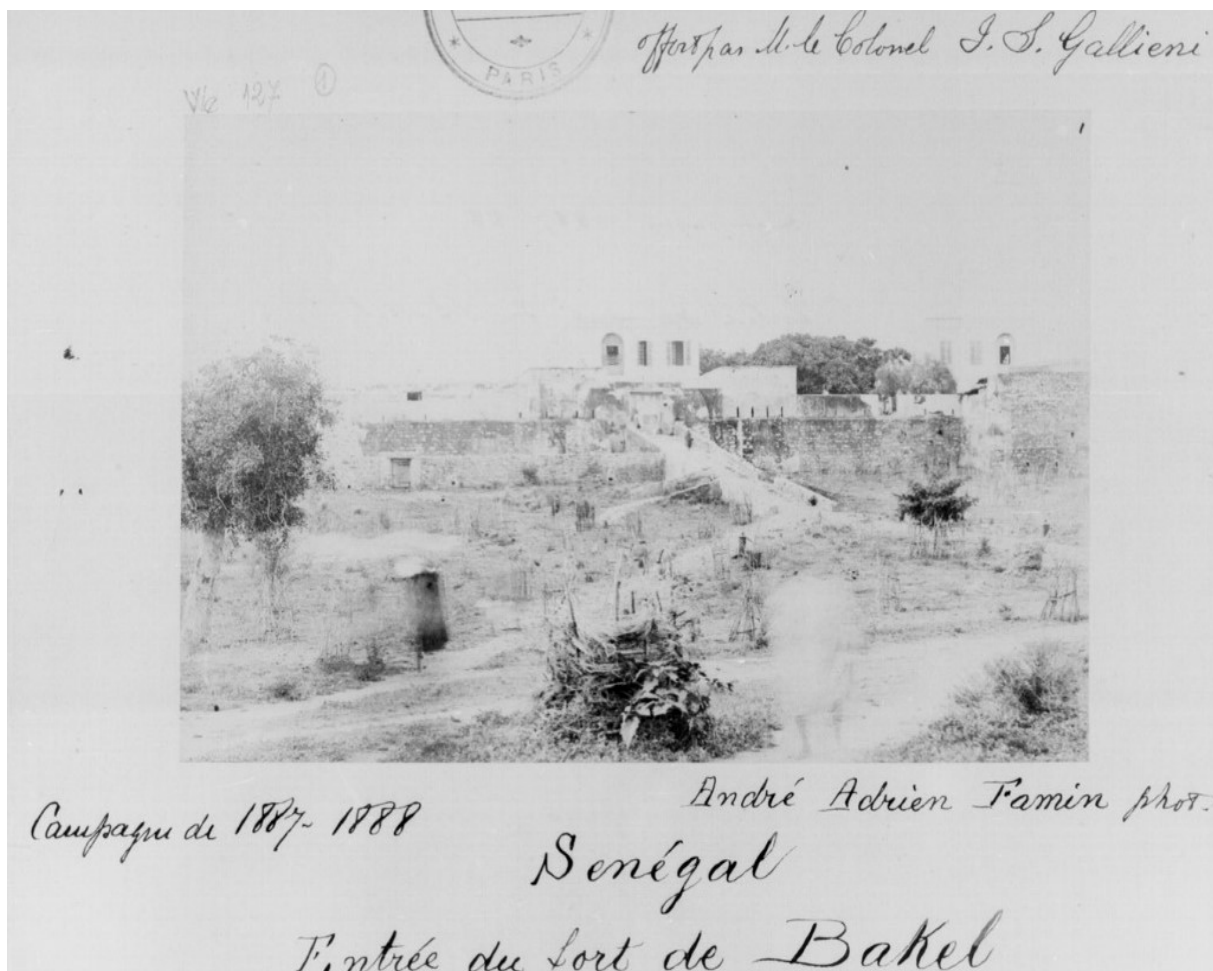
Un bureau est dédié au poste télégraphique. Un autre bâtiment « très grand, très aéré, est affecté aux officiers, qui en possèdent un second où ils ont établi leur mess [...]. Le commissariat de la Marine a tous ses bureaux dans un autre ; c'est le plus mal partagé, les employés y manquent de confortable²⁹⁴. » Le projet d'aménagement des quais de Kayes, qui va être exécuté plus tard et ainsi permettre une reconversion réussie de l'escale, n'est alors qu'une rumeur : « [O]n parle [...] de construire des quais pour les bâtiments du commerce qui éprouvent de grandes difficultés dans le débarquement de leur chargement²⁹⁵ ». Il faut également mentionner la situation du fort de Bakel, qui est certainement le second avant-poste le plus important de la vallée. En 1875, le médecin Alfred Borius en livre une description. Il prend soin de lier la situation du fort vis-à-vis du fleuve : « [M]ais les prétentions du prophète Al-ladj-Oumar, qui avait soumis toute la partie de l'Afrique située entre le Niger et le Sénégal, nous forcèrent de tourner nos vues vers le haut-fleuve. Le poste fut agrandi et fortifié, des logements vastes et salubres furent construits, et les Européens, quoiqu'encore éprouvés par les influences pernicieuses, parcoururent avec moins de pertes qu'autrefois leur période d'une année de séjour à Bakel. [...] Ce poste militaire est fortifié à l'aide d'une enceinte bastionnée ; il est placé sur un monticule qui domine le fleuve à 24 mètres au-dessus des eaux les plus basses, et à 10 mètres au-dessus des plus hautes, dont il est alors entouré de presque tous les côtés²⁹⁶. » Le fleuve est utilisé comme une douve, comme protection contre une éventuelle attaque.

²⁹⁴ FORET, *Ibid.*, p. 66.

²⁹⁵ SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Op. cit.*, p. 78.

FORET, *Op. cit.*, p. 66.

²⁹⁶ BORNIUS Alfred, *Recherches sur le climat du Sénégal*, Paris, Gauthier-Villard, 1875, p. 274.



« Campagne 1887-1888, Sénégal, entrée du fort de Bakel », FAMIN André-Adrien, *51 photos du Soudan français, campagne de 1887-1888, par André Adrien Famin, région entre Kayes et le Niger*, Don Gallieni, 1889.

Et puis, il y a les travaux du chemin de fer. C'est Jean Jauréguiberry, le dynamique gouverneur du Sénégal de 1861 à 1863, qui fait adopter le projet visant à faire desservir le Sénégal et Niger. Élikia M'Bokolo rapporte un de ses propos : « [C]'est en effet par les voies de communications que la civilisation s'étend et se fixe le plus sûrement²⁹⁷ ». En 1934, Pierre Deloncle écrivait : « C'est la liaison entre le Sénégal et le Niger que recherchèrent surtout les nôtres²⁹⁸. » Mais le bassin du fleuve Sénégal et du Niger sont séparés par des contreforts de terre. Courant de Kayes au fleuve Niger, la ligne de 555 kilomètres est terminée en 1913, à raison d'un coût total estimé à 54 626 000 francs.

²⁹⁷ M'BOKOLO, *Op. cit.*, p. 276.

²⁹⁸ DELONCLE Pierre, *Afrique Occidentale Française, Découverte, Pacification, Mise en valeur*, Paris, Ernest Leroux, 1934, 461 p.

Pour l'entretien de bâtiments fortifiés, la construction de quais pour les escales et la pose des chemins de fer, les projets des Français nécessitent une main d'œuvre à leur mesure. Or, faire venir des ouvriers de la métropole serait un choix coûteux et chronophage. Il faudrait pour cela trouver des volontaires, leur donner des primes, les faire transporter, les loger. On choisit plutôt de puiser dans les effectifs déjà présents sur place, à savoir les soldats, et puis de recruter localement des Africains comme ouvriers.

Employer les bras des militaires ainsi que ceux des paysans, pêcheurs et éleveurs sénégalais est un procédé astucieux : en vérité, aucun n'a véritablement son mot à dire. Les militaires, dans le cadre de leur service, se doivent de réaliser les missions que l'on leur ordonne. Quant aux Africains, ils sont recrutés de force. Pour Abdoulaye Bathily, cette pratique est un « véritable esclavage » qui resurgit de l'histoire, et donne lieu à des traitements inégaux et dégradants. On emploie également des ouvriers que l'on fait venir du Maghreb. Pour ce qui est de la campagne de 1892–1893, on lit dans une note rédigée de la main du Ministre de la marine la proposition faite au gouverneur de la colonie d'employer pour les travaux « des ouvriers militaires ayant pour auxiliaires des ouvriers marocains et indigènes. [...] Il resterait que les brigades ou compagnies militaires [...] seraient mises à la disposition des ingénieurs sur les points qu'ils désigneraient mais que le travail s'exécuterait sous les ordres et la surveillance des Officiers et Sous-Officiers, avec le concours des Conducteurs ou piqueurs civils qui seraient spécialement chargés du tracé des ouvrages²⁹⁹ ». On voit ici que les soldats employés aux travaux sont commandés de manière polycéphale entre administrateurs de Paris, ceux de Saint-Louis, les ingénieurs civils et le commandement militaire. Il existe une certaine concurrence pour le pouvoir entre ces différents groupes, comme l'explique Isabelle Surun : « Tous les empires ont connu des phases d'expansion et de consolidation, pendant lesquelles le territoire était considéré comme clos. Le pouvoir central cherchait alors à s'assurer que l'ordre régnait dans les territoires conquis, tandis que les gouverneurs ou les militaires, sur place, prenaient des décisions qui, sous couvert de défendre les acquis, repoussaient une frontière qu'il faudrait à nouveau consolider plus loin. Le modèle de la « frontière turbulente », conceptualisée par John S. Galbraith, rend bien compte des tensions entre centre et périphérie, et éclaire le paradoxe de ces empires qui se sont construits à certains moments en dépit de la volonté politique de leurs dirigeants³⁰⁰. Le modèle vaut [...] pour la conquête du Soudan français, dans

²⁹⁹ Le ministre des colonies, *Note au Sous-Secrétaire d'État*, 17 juin 1892, carton FM/MIS/50, ANOM.

³⁰⁰ GALBRAITH S. John, *The « Turbulent Frontier » as a Factor in British Expansion*, dans *Comparative Studies in Society and History*, vol. 2, n°2, janvier 1960.

les années 1880 et au début des années 1890, à l'initiative d'officiers comme Borgnis-Desbordes ou Archinard³⁰¹. »

Pour accomplir ces travaux, notamment dans les territoires les plus reculés du haut-fleuve, un calendrier précis de l'acheminement du matériel doit être mis en place et respecté. En effet, la question des délais des approvisionnements et du transport des biens vers le haut-fleuve passe pour être cruciale. Tout retard risque de fermer jusqu'à la saison suivante la route vers le Soudan, cela du fait des régimes du fleuve dont on a vu qu'ils peuvent déterminer la faisabilité d'un voyage. « Cette question des expéditions vers Kayes est en effet, d'un intérêt capital, car si tout le matériel nécessaire à la construction de la voie ferrée n'est pas approvisionné à Kayes en temps utile, c'est-à-dire avant le mois de Novembre, la prochaine campagne serait encore perdue³⁰² » écrit le ministre des colonies en 1892.

En l'occurrence, la campagne de 1881-1882 a été stoppée par manque de matériel. Cette difficulté laisse alors les hommes sur place dans un relatif dénuement qui les empêche de mener les tâches qu'on leur a fixé. Dans le cas de celle de 1881-1882, on attribue cet échec aux difficultés sanitaires qui minent les rangs et le commandement à Saint-Louis, et dont les conséquences sont ressenties jusque dans l'arrière-pays : « Le programme primitivement établi pour la campagne de 1881-1882 a été abandonné à la suite de l'invasion de la fièvre jaune et étant donné que le gouverneur du Sénégal n'a pas expédié en juin le matériel et le personnel nécessaire pour les logements et magasins qui devaient être tous d'abord installés à Kayes³⁰³ ».

On a donc la description d'une troupe laissée sans moyens, ce qui occasionne, selon les mots du colonel Desbordes, un « arrêt forcé dans l'entreprise du haut-fleuve ». Le programme est alors amendé et réduit au minimum : « Ravitaillement à Kita. Étude topographique entre Kayes et Kita. Réparation et agrandissement si possible des postes de Kita et de Bafoulabé. Changement des garnisons des postes du haut-Sénégal. »

Sans matériel, il faut bien trouver des solutions pour abriter les chevaux : « J'ai remarqué à Kayes que les hangars et les écuries avaient leur charpente construite avec les rails destinés à la voie. C'est autant de matériel qui n'a pas été perdu³⁰⁴ ». Une fois de plus, on note la reconversion de matériau vers un autre usage que celui pour lequel il était initialement prévu. Mais ce qu'Auguste Foret appelle un astucieux réemploi, Raymonde Bonnetain, de passage à Kayes six ans plus tard, le nomme différemment : « On ne voit que des rails, car en dehors des

³⁰¹ SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 54.

³⁰² Le ministre des colonies, *Note, Ibid.*

³⁰³ BORGNI-DESBORDES Gustave, *Rapport sur la Campagne de 1881-1882, Op. cit.*

³⁰⁴ FORET, *Op. cit.*, p. 72.

voies, ils servent aussi de charpentes aux baraques, de tuteurs, de poteaux, de rampes, de je ne sais quoi. A chaque pas, on se heurte à cette ferraille. Il y'en a d'oubliés dans l'herbe, de noyés au bord de l'eau ; bref ça ne sent pas l'ordre ; – ça sent le gaspillage plutôt³⁰⁵ » écrit-elle.

On peut aussi utiliser des matériaux trouvés sur place, comme le rônier ou borasse, un arbre prisé pour sa faculté de se développer dans l'eau du fleuve ; il peut ainsi servir pour solidifier un pont ou un quai. On l'emploie directement, sans l'abattre, et l'on y amarre d'autres objets. C'est pourquoi, explique le docteur Ricard en 1865, les Français ont-ils conclu avec les Trarzas la possibilité d'exploiter ces arbres sur les rives des Maures³⁰⁶. On emploie le rônier, donc, mais aussi le bombax ; pour des fonctions plus décoratives cette fois : « On a multiplié les plantations de bombax autour des postes et dans les villages du fleuve. C'est un arbre bien choisi pour animer le paysage, sa venue est facile et rapide ; ses feuilles donneraient une ombre suffisante, mais elles tombent trop vite³⁰⁷. »

Toutefois, quand les vivres et la relève tardent à venir, les hommes se trouvent isolés de Saint-Louis peuvent être frappés par un découragement plus ou moins douloureux. Notamment, quand le lieutenant-colonel Desbordes réalise que les travaux n'avancent plus, il laisse transparaître dans son rapport une relative anxiété : relâcher l'effort d'aménagement en Afrique de l'Ouest, même momentanément, expose de manière généralisée la position de la France dans sa colonie. Selon lui, desserrer l'étreinte sur les pays du haut-fleuve constitue un risque d'effondrement total des positions intérieures, et cela même jusqu'à Saint-Louis : « [I]l faut bien considérer que l'abandon du haut-Sénégal implique un embrasement complet de toute la Sénégambie, c'est la ruine de notre colonie du Sénégal » et avec elle du projet impérialiste ouest-africain. De fait, l'abandon du fleuve par les Français a précédé la décolonisation, et l'a peut-être même accéléré.

S'agit-il d'une exagération pour faire s'intéresser les gouverneurs à la condition difficile des militaires dans le haut-fleuve ? Cela témoigne en tout cas d'une vision personnelle de la part de cet officier, qui révèle son opinion sur ces campagnes dans le Sénégal. Ce qui est sûr, c'est que la vallée du fleuve est bien pensée de manière systémique, avec une relation de cause à effet entre les événements des pays du haut-fleuve et la pérennité du commerce à l'embouchure et aux escales les plus attractives.

³⁰⁵ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, May et Motteroz, Paris, *Op. cit.*, p. 120.

³⁰⁶ RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 38.

³⁰⁷ RICARD F., *Le Sénégal, Ibid.*, p. 40.

Quelques années plus tard, dans une lettre expédiée au lieutenant-colonel Desbordes du 2 octobre 1885, le chef du service des travaux publics Fourchaux, alors en expédition dans le haut-fleuve, écrit : « [I] me manque les $\frac{3}{4}$ du matériel nécessaire et néanmoins on fera à Kayes : la caserne, l'atelier, deux grands magasins et de grandes écuries provisoires³⁰⁸ ». La critique de Fourchaux envers le gouverneur de la colonie, qu'il accuse de manquer de volonté politique, est bien nette : « J'ai 400 mètres environ de chemin de fer déjà fait et je ferais quelques kilomètres si le gouverneur voulait bien m'aider [...] si j'avais pu avoir les 1200 ou 1400 travailleurs que je demandais et le matériel nécessaire, le chemin de fer de Kayes à Bafoulabé aurait été fait cette année, mais le matériel est à Saint-Louis [...]. Ce qu'il importe de faire, c'est de réveiller le gouverneur. » Des aménageurs blâment donc l'inaction des gouverneurs et des administrateurs de la colonie. À l'inverse, on remarque qu'il arrive qu'un directeur des colonies, Benoist Azy – qui fait évidemment partie de ce dernier groupe – se plaigne également du retard des travaux d'aménagement. En 1873, ne pouvant certainement faire à son tour la critique du ministère des Colonies, il demeure prudent et use de métonymie : « [L]'expérience du passé nous fait craindre que le « **secours d'en haut** » ne se fasse attendre de longues années, si l'on ne fait rien pour provoquer ou favoriser l'action de la nature³⁰⁹. » Cette expression « secours d'en haut » pouvant autant renvoyer à Dieu qu'aux employés du ministère ; une ambiguïté pouvant cacher une accusation d'attentisme.

Il semble que ces intentions n'aient pas suffi. Les historiens perlent en effet de la ruine de la plupart des escales du fleuve à partir du XX^e siècle. Cette dégringolade intervient dans un contexte de crise généralisée du Sénégal qui s'enracine lors de la seconde moitié du XIX^e siècle. Selon Assane Seck, la crise de la gomme porte « le coup fatal³¹⁰ » aux fragiles équilibres commerciaux de la région. En 1908, D'Anfreville de la Salle s'exprime ainsi à propos de l'escale de Dagana : « Les dernières années passées n'ont guère amenées d'amélioration pour Dagana. On l'a seulement doté d'une belle résidence et de bâtisses accessoires, mais le fort est aujourd'hui déserté par sa garnison et les anciennes habitations des traitants qui s'échelonnent après lui le long de la berge, tombent pour la plupart en ruine³¹¹. » Le constat d'Abel Lahille, en 1910, est tout aussi radical : « Toutes les pseudo-villes que j'ai traversées : Dagana, Podor, Boghé, Saldé, Kaédi, Matam, Bakel, se ressemblent par leur aspect lamentable : partout, mêmes sentiers étroits et remplis d'ordures, mêmes cases malpropres, mêmes noirs indolents et

³⁰⁸ FOURCHAUX, Carton FM/MIS/15, ANOM.

³⁰⁹ AZY Benoist, *lettre au ministre de la marine, 6 octobre 1873*, carton, FM/SEN/XII/27 ANOM.

³¹⁰ SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *art. cit.*

³¹¹ (d')ANFREVILLE DE LA SALLE, *Notre vieux Sénégal : son histoire, son état actuel, ce qu'il peut devenir*, Paris, A. Challamel, 1909, p. 144.

loqueteux !³¹² ». En matière de colonisation, le professeur au Collège de France Henri Laurens parle d'un *momentum*, un moment où la conquête est dynamique, et qui précède toujours une seconde phase, qui est cette fois une phase d'arrêt de l'impérialisme. Cet arrêt est provoqué par le coût de gestion trop élevé des domaines ultramarins, un coût que les Français ont « toujours négligé³¹³ ». La fin du XIXe siècle marque donc le dernier élan pour le fleuve Sénégal.

Partie II : Les corps mis à l'épreuve dans la vallée du Sénégal (années 1870 – années 1910)

« L'acclimatement au Sénégal est une chimère³¹⁴ ! » écrit en 1887 le banquier Georges Haurigot. Celui-ci, pourtant établi pour de bon à Saint-Louis, semble croire que les Français n'ont pas vocation à demeurer au Sénégal, ou alors avec ce sentiment qu'ils n'y sont pas chez eux. Cette remarque trouve peut-être un sens du fait de la mortalité élevée de la vallée du Sénégal, qui inquiète les colonisateurs et leurs projets. Denis Diderot, dans son Encyclopédie, appelle d'ailleurs la zone située entre les deux tropiques la Zone Torride : « On dit que les anciens ne croyaient la zone torride ni habitée, ni habitable, et c'était-là effectivement l'opinion générale³¹⁵. »

Face à ces difficultés, on élabore des remèdes plus ou moins efficaces dans un contexte où les médicaments et les médecins manquent. Ce constat se fait d'autant plus fort quand des épidémies frappent la région. Les Français les subissent du fait d'un manque de connaissances sanitaires ou médicales. Du reste, l'eau du fleuve est souvent imbuvable du fait des crues que l'on connaît, mais également par le fait que l'on y jette les cadavres ennemis. Les défécations domestiques vont également directement au fleuve. Le Sénégal accuse sur ce

³¹² LAHILLE Abel, *Mes impressions...*, *Op.cit.*

³¹³ LAURENS Henri, *Communication donnée aux Rendez-vous de l'histoire de Blois*, « Les empires dans l'histoire », 2015.

³¹⁴ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal*, Paris, Oudin, 1887, p. 229.

³¹⁵ DIDEROT Denis, *Encyclopédie*, 1765.

point un retard de près de vingt ans sur les fleuves européens. Pour rappel, dans le cas de la Tamise, c'est à partir de la crise de la Grande Puanteur de 1858 qu'a été mis en place un réseau égoutier moderne. Cette pollution associée aux effets de reflux de l'Atlantique dans le fleuve, qui génère une salinisation, mène à un manque chronique d'eau potable. Saint-Louis est particulièrement touchée, aussi doit-on trouver des solutions alternatives pour desservir une population en légère croissance. On utilisera des rapports émanant d'officiers ou des gouverneurs successifs et adressés au Pavillon de Flore, mais aussi des courriers des médecins Ricard, Lahille.

Chapitre 4 – Tomber malade

« Pays nouveaux, maladies nouvelles ! » écrit le biologiste Albert Dastre en 1905, décrivant dans son article les maladies proprement tropicales qui touchent les Européens dans leurs colonies (maladie du sommeil, Surra, Mal de Caderas, Dourine, etc.). On se réfère à l'article de l'historien Jean-Paul Bado, paru dans la *Revue Française d'Outre-Mer* en 1999 pour mieux appréhender ces pathologies dans leur contexte historique. À la fin du XIX^e siècle, l'espérance de vie est encore généralement basse en métropole : en 1900 on vit en moyenne jusqu'à 45 ans. Au Sénégal, on peut s'attendre à ce que ce chiffre soit plus faible encore. Cette redoutable mortalité s'explique par la menace d'un cocktail de pathologies liées au climat subtropical et à la proximité d'eaux stagnantes. « Si l'usage prophylactique de la quinine, expérimenté lors des expéditions d'exploration sur le bas-Niger en 1851, permit de limiter les pertes dues aux fièvres paludéennes, si les progrès de l'hygiène et de la surveillance de l'eau firent baisser de près de 90% la mortalité des soldats stationnés dans les colonies entre les années 1830 et la Première Guerre mondiale, les côtes d'Afrique n'avaient pas tout à fait perdu dans la seconde moitié du XIX^e siècle leur réputation de *tombeau de l'homme blanc*³¹⁶ » écrit Isabelle Surun. Pourtant cette expression « tombeau de l'homme blanc » peut donner à penser, à tort, que seuls les Européens décèdent aux épisodes épidémiques. Il est compliqué d'estimer

³¹⁶ SURUN Isabelle, SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 62.

CURTIN Philip, *Death by Migration. Europe's Encounter with the Tropical World in the Nineteenth Century*, Cambridge-New York, Cambridge University Press, 1889.

quels groupes ou quelles populations sont les plus touchés, puisque les décès des Africains ne sont pas recensés ; ils n'intéressent pas non plus les Français dont nous lisons les écrits³¹⁷.

Même en période de paix, donc, naviguer ou séjourner sur les rives du Sénégal, c'est faire l'expérience d'une géographie du risque dont on peut essayer d'établir un domaine par le tableau de la page suivante. Nous y avons compilé les principales maladies dont les habitants du Sénégal, Français et Africains font l'expérience, leurs signes, les traitements possibles.

³¹⁷ DASTRE Albert, « Questions scientifiques, Epizooties et maladies coloniales », *Revue des Deux Mondes*, 5e période, tome 25, 1905 (p. 682-697).

BADO Jean-Paul, « Histoire, maladies et médecines en Afrique Occidentale XIXe-XXe siècles. » dans la *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 86, n°322-323, 1er semestre 1999.

Tableau rassemblant les pathologies courantes que rencontrent les habitants de la vallée du Sénégal, réalisé par FIARD Antoine.

Pathologies et affections possibles en Afrique de l'Ouest	Dysenterie amibienne (1) ou dysenterie bacillaire (2)	Fièvre jaune	Malaria Paludisme	Hyperthermie	Choléra
Définition actuelle de la pathologie	Infection intestinale par le parasite <i>entamoeba histolytica</i> (1) ou infection intestinale d'origine bactérienne (les salmonelloses, shigelloses...) (2)	Maladie virale déclenchée par le <i>flavivirus</i>	Maladie tropicale due à un parasite du genre <i>plasmodium falciparum</i>	Augmentation prolongée de la chaleur du corps au-dessus de la valeur dite « saine » (37,5°)	Infection intestinale aiguë provoquée par la bactérie <i>vibrio-cholerae</i>
Mode de transmission	Consommation d'eau insalubre	Piqûre nocturne du moustique contaminé	Piqûre nocturne du moustique contaminé	Exposition prolongée au soleil, manque de repos, déshydratation, tenue inadaptée, activité physique lors de grande chaleur	Dénutrition, consommation d'eau insalubre, manque d'hygiène
Symptôme(s)	Selles fréquentes mêlées de sang, de glaires, et accompagnées de crampes intestinales, ulcères, abcès du foie ou du poumon, déshydratation, apathie, maux de tête, délire, convulsion, coma	Malaise, maux de tête, apathie, fièvre élevée, gonflement du visage, vomissements noirs, saignement de la bouche, des yeux, du nez, ictère cutané et muqueux	Frissons, fièvre, maux de tête, myalgie, nausées, vomissements, diarrhée, apathie, sudation forte, désorientation, septicémie.	Apathie, maux de tête, désorientation, propos incohérents, nausées, vomissements, sudation excessive, tachycardie, anurie	Diarrhée, nausée, vomissements, déshydrations, septicémie
Soin envisageable à la période de fin du XIX^e siècle	Réhydratation, repos, prise d'acide sulfurique, prise d'opium	Réhydratation, repos, vaccin depuis 1832, sangsues	Quinine, repos, sangsues	Réhydratation, bain froid, repos, machine à glace	Réhydratation, repos
Cause possible du décès	Mort des suites de la dénutrition, déshydratation, infection	Choc hémorragique	Encéphalite	Arrêt cardiaque, insuffisance rénale, convulsion	Choc septique

La variété des maladies cumulables que l'on retrouve dans cette région du monde est vite connue : « Accordons rapidement une mention à la variole, à l'éléphantiasis, à la lèpre etc., enfin et surtout au choléra qui, en 1863, par exemple, a tué, dans la seule ville de Saint-Louis, 2 500 noirs. Il ne faudrait pas non plus oublier la dysenterie, l'hépatite, le rhumatisme articulaire aigu³¹⁸ » écrit Auguste Haurigot en 1894. L'année précédente avait été particulièrement morbide du fait d'une épidémie de choléra qui frappe la vallée sénégalaise. Cette bactérie mondiale à la propagation très rapide suscite la peur et inspire des écrits en versification. On remarque qu'un certain André Thèvenot dédie au sein de son florilège poétique intitulé *Méridionales, poésies intimes* un chapitre au choléra. Il est originaire de Arles, une ville dont l'histoire est marquée au XIX^e siècle par ces épidémies (entre 1832 et 1884, on en compte 9) tout comme l'est Marseille. Voici quelques-uns des vers de Thèvenot, publiés en 1835 :

« Monstre de débauche,
Le choléra fauche
Tout ce qu'il approche
Dans votre cité ;
Et jusqu'à vos havres³¹⁹
De tous ces cadavres
L'air est infecté.³²⁰ »

À l'escale de Bakel, peuplée de 2700 habitants début juillet 1893, on relève près de 117 décès par choléra du 9 au 30 juillet, soit 4.34 % de la population. Sur ces 117 victimes, deux seulement sont Français. On déclare Kayes contaminée le 24 août. De cette date au 1^{er} octobre, sur une population de 5500 personnes, 143 décèdent, soit 2.6 % de la population de la ville. Sur ces 143, on compte un Français. Pour ce qui est de Médine, l'épisode épidémique est déclaré le 17 septembre et cause en deux mois la mort de 118 personnes (3.38%) sur une population de 3500 habitants : aucun français n'y est décédé³²¹. Il est rare de disposer des chiffres quant aux décès des Africains. Les Français se préoccupent surtout de leurs camarades : on sait qu'en 1889, au moins 80 d'entre eux décèdent dans la vallée du Sénégal. Le commandant supérieur du Soudan, qui rapporte ce chiffre, ne précise pas s'il compte également les Français morts au combat. Il est vraisemblable qu'il ne prenne en compte que les décès par cause de maladie, le

³¹⁸ HAURIGOT Georges, *Op. cit.*, p. 227.

³¹⁹ Un abri, un petit port bien abrité.

³²⁰ THÈVENOT André, *Méridionales, poésies intimes*, Arles, D. Garcin, 1835.

³²¹ Commandant supérieur du Soudan, *Lettre du 2 octobre 1893 au Sous-secrétaire d'État des colonies*, Kayes, FM/SG/SOUD/XII/4.

choléra compris. On remarque que c'est l'inverse qui se produit lors de la grippe espagnole de 1918 : on ne compte pas les morts par maladie. Pour l'année 1890, 89 Français décèdent au Sénégal ; en 1891, 149 ; en 1892, 91 ; en 1893, 140 à la date du courrier, soit le 2 octobre. On est en droit d'imaginer que chaque année, le nombre de décès chez les Africains est à chaque fois bien plus important, bien qu'il ne soit pas indiqué.

Intéressé comme on l'a vu par les problèmes d'aménagement, Georges Haurigot écrit également sur la Santé : dans son *Sénégal*, il écrit qu'en moyenne l'impaludisme³²² est responsable de 48 % des maladies contractées dans le bas-Sénégal et 72% de celles contractées dans le haut-pays. Il ajoute que « l'impaludisme avancé amène rapidement la cachexie³²³ avec anémie profonde, décoloration et tendance, au sujet de la moindre égratignure, à l'ulcère phagédénique des pays chauds³²⁴. » Ces descriptions présentent des corps chétifs, affaiblis : des blancs au teint « jaunis », « frappés par la fièvre et l'anémie³²⁵ » comme décrits par Pierre Loti à propos des Français de l'escale de Podor. Cette ambiance de profonde mélancholie, de dépérissement physique qu'on trouve chez les personnages du film de Bernard Giraudeau sur le Sénégal apparaît correcte historiquement, étant décrite dans nos sources³²⁶.

Les épisodes de fièvre jaune sont également redoutés. Ils surviennent en 1830, 1837, 1859, 1866, 1874, 1878, 1881. Selon Georges Haurigot, en 1830, sur 650 Européens présents au Sénégal, 600 sont touchés et 328 en meurent, soit 55% de cette population. Ce chiffre paraît considérable. Il doit être accueilli avec mesure d'autant qu'Haurigot ne cite par sa source. Selon lui, dans l'ensemble, toutes épidémies de fièvre jaune confondues, ce sont en moyenne 80 % des Français qui ont été frappés chaque fois ; 46 % d'entre eux en sont décédés en moyenne. En 1894, il affirme que la mortalité au Sénégal pour les « fonctionnaires et colons » s'élève à 7.7 %, tandis que pour les médecins elle représente 18.5 %³²⁷. Il avertit que certaines mesures pourraient permettre de stopper ces épidémies meurtrières : « Mettre des barrages pour empêcher que l'eau salée de la mer ne reflue dans le fleuve, planter des arbres pour arrêter le vent malsain des marigots, éloigner des postes les parcs à bœuf et abattoirs, etc.³²⁸»

Il faut se rappeler que le sort des Français en Afrique se répercute sur l'accueil du projet colonial auprès d'une opinion publique à l'influence grandissante : « Au Sénégal, le retour

³²² Terme fourre-tout, puisqu'il désigne « l'action morbide exercée par les marais sur la santé humaine ».

³²³ Affaiblissement général lié à une malnutrition, dans un contexte de vie proche des marais et de leurs pathogènes naturels.

³²⁴ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal, Op. cit.*, p. 228.

³²⁵ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi, Op. cit.*, p. 322.

³²⁶ GIREAUDEAU Bernard, *Les caprices d'un fleuve*, 1996.

³²⁷ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal, Op. cit.*, p. 228.

³²⁸ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal, Ibid.*, p. 229.

récurrent des épidémies de fièvre jaune [...] compromit la reprise de l'expansion vers le haut-fleuve qui avait mauvaise presse en métropole en raison de la mortalité à laquelle s'exposait les conscrits³²⁹ ». Face à ce contexte sanitaire difficile, les autorités cherchent donc à introduire des aménagements urbains pour endiguer les phénomènes épidémiques. Déjà, le 13 avril 1850, une loi impose à Saint-Louis d'assainir certains logements insalubres de la ville³³⁰. Concrètement, on attend des habitants qu'ils blanchissent à la chaux les murs de leur maison, qu'ils l'aèrent régulièrement, etc. Ce sont des mesures basiques, certes, mais toujours pressantes au dernier quart du XIX^e siècle. Comparativement, en Europe, on doit aussi trouver des solutions pour lutter contre les maladies qui se transmettent par voie aérienne (diphthérie, rougeole, variole) ou par voie oro-fécale (typhoïde et choléra). Les premières pathologies de ces deux groupes sont stoppées par l'usage des vaccins, tandis que les secondes impliquent le « développement d'un urbanisme moderne avec cloisonnement fécal³³¹ ».

Le 13 décembre 1882, le gouverneur du Sénégal rédige un rapport à destination du Président de la République Jules Grévy. Le gouverneur écrit : « L'apparition successive de la fièvre jaune à deux époques très rapprochées (1878 et 1881) ; la menace constante du retour du périodique fléau, impose à l'Administration l'exercice d'une surveillance des plus actives et l'adoption de mesures sanitaires et décisives ». La photographie de la page suivante, réalisée en 1885, présente le monument aux victimes qui a été érigé en mémoire de l'épidémie de fièvre jaune de 1878 à Saint-Louis. Il semble que de ces dangers aient surpris les Français qui ne s'attendaient pas à de telles difficultés.

³²⁹ SURUN Isabelle, SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 62.

³³⁰ Anonyme, ANOM, FM/SG/SEN/11/41.

³³¹ MAFART Bertrand, MORILLON Marc, « Les épidémies à Marseille au XIX^e siècle », dans *Bulletins et Mémoires de la Société d'anthropologie de Paris*, Nouvelle Série. Tome 10 fascicule 1-2, 1998. pp. 81-98.



« Monument de Saint-Louis, épidémie de 1878 », HUAS Pierre Camille Victor, *132 photos du Sénégal, du Soudan et de Guinée par Pierre Camille Victor Huas, médecin de marine, en 1885, Don 1887.*

Le gouverneur ajoute : « [U]ne cause imminente et fatale de la réapparition de l'épidémie est l'insalubrité des habitations où la population est entassée et dont un grand nombre n'ont pas été assainies après le passage de la maladie. Ainsi, on a pu remarquer en 1881 à Saint-Louis [...] que le mal tend à sévir avec une intensité particulière dans les maisons où des décès [sont survenus]. Ce fait prouve surabondamment que les locaux qu'elle a visités conserveront des germes d'infection qui se développent en quelque sorte spontanément, sous l'influence de la température au moment de l'hivernage³³². » On a donc conscience que la maladie tend à se propager plus facilement si l'on reste dans le voisinage des malades, et cela

³³² Le Ministre de la marine et des colonies, *Rapport au président de la république du 13 septembre 1882*, rédigé à Paris, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

même après leur décès. La chaleur, en outre, constitue un vecteur de propagation de la maladie. Les mesures exigées du gouverneur sont les suivantes : « Le nettoyage complet et au besoin le blanchissement et le recrépissage des maison infectées ». Le but profond du document consiste à motiver l'appui présidentiel pour aller plus vite dans la mise en application de ces mesures, même si l'expression de cette demande reste implicite.

Quatre mois auparavant, le gouverneur avait déjà alerté sur le problème. Il pointait en août 1882 le refus supposé des habitants de Saint-Louis d'agir dans le sens de l'hygiène publique : « Les maisons qui en 1881 avaient été touchées par la fièvre jaune et que les propriétaires n'avaient pas suffisamment désinfectées ont été nettoyées sérieusement. Quant à la propreté extérieure des maisons, malgré les avis et les exhortations des autorités municipales, les propriétaires qui sont la plupart misérables³³³ ou indifférents s'abstiennent de tout blanchiment ou recrépissage. L'administration ne peut qu'assister écœurée à cet abandon de la propriété, ne possédant aucun moyen d'action sur les propriétaires³³⁴. » Quand il évoque les quartiers indigènes, il pointe une donnée d'ordre politique qui a pu pousser les administratifs à l'attentisme : « [P]eut être aurait-on pu amener les habitants à nettoyer leurs maisons et à remplacer les constructions en paille par de la maçonnerie, **mais c'était s'exposer à des récriminations, à des mécontentements que les élections au Conseil général qui vont avoir lieu en septembre prochain, recommandaient de ne pas provoquer.** Comme toujours l'intérêt particulier a prévalu sur le bien public. Dans les parties de la ville où les rues ne sont pas encore mises en état [de conformité sanitaire], l'on a pratiqué des rigoles pour faciliter l'écoulement des eaux et en éviter la stagnation³³⁵. » Ce texte semble montrer une relative conscience de la part du Gouverneur des périls relatifs à l'eau dans un contexte urbain. Mais il montre aussi la complexité d'un système qui doit s'articuler entre le particulier, le public, le domaine colonial et la métropole. Et puis, le discours sur l'épidémie nourrit aussi un discours sur la « civilisation ». Ce qui est en jeu, c'est de montrer combien les Africains ont besoin des Européens pour gérer des crises sanitaires.

Outre les aménagements, on se dote en 1893 de matériels spéciaux : on fait disposer à Kayes, là où les épidémies frappent sévèrement, de deux étuves à désinfection de marque Geneste (dont on peut observer un modèle page suivante). Ces machines à vapeur doivent

³³³ Misérables, certes, mais ils ont pourtant accès à la propriété. Du reste, la notion d'indifférence prêtée aux propriétaires est certainement une mauvaise interprétation, car il est difficile d'imaginer une indifférence face à une maladie léthale. L'inaction de ces individus doit bien plutôt trouver sa source dans l'ignorance des mesures à prendre pour se garder de la fièvre jaune.

³³⁴ Le gouverneur, *Note*, 23 août 1882 et adressée au ministre des colonies, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

³³⁵ Le gouverneur, *Note*, 23 août 1882 et adressée au ministre des colonies, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

stériliser les vêtements des malades. La première de ces machines est fixe ; elle est mise à disposition du personnel de l'hôpital de Kayes. La seconde est montée sur une locomotive de façon à être transportable, mais le gouverneur la dit « inutile » car la voie ferrée qui mène au Soudan n'est pas achevée à cette période.



Anonyme, *Publicité d'une étuve à désinfection*, 1897. Ce modèle est employé en France depuis les trottoirs.

Les maladies que nous avons évoquées précédemment dans ce chapitre sont d'autant plus perçues avec plus d'angoisse que les traitements sont toujours en développement au XIX^e siècle. Pour l'historien Marc Michel « les services de santé militaire **ne surent pas correctement employer les remèdes connus**, même la quinine, jusqu'à la fin du siècle. Ce fut-

là, on l'a dit, une des raisons de l'appel au recrutement de soldats noirs³³⁶. » Dans ce contexte, les Africains sont perçus peu ou prou comme des ressources humaines pouvant être sacrifiées. Le XIXe siècle est celui des sciences dites coloniales³³⁷. L'Afrique est un terrain d'expérimentations médicales comme le montre par exemple Guillaume Lachenal avec *Le médecin qui voulut être roi*. Il traite de la maladie du sommeil au Cameroun et montre comment les Français ont organisé les soins selon une doctrine qui affermissait leur présence dans la colonie. Dans ce cadre, soigner n'est pas un acte anodin ou neutre, mais bien la manifestation d'un pouvoir³³⁸.

L'obsolescence des traitements de l'époque se lit dans les dictionnaires. Voyons le résultat à l'entrée « fièvre jaune » tel que donné dans l'Encyclopédie Universelle de 1860 de Dupiney de Vorepierre : « Le pronostic est toujours grave ; et, quelque bénigne que paraisse la maladie, on ne peut jamais assurer qu'elle se terminera favorablement. Le traitement de la fièvre, ainsi qu'il est facile de le comprendre, doit varier suivant la forme et la période de la maladie. Ainsi, on a recours, selon les cas et les indications actuelles, à la **médication antiphlogistique**³³⁹ à la **médication évacuante**³⁴⁰ à la **médication tonique et antiseptique**, à la **médication antispasmodique**, et parfois on est obligé de combiner ensemble plusieurs des moyens propres à ces diverses médications. Toutefois, en règle générale, la **médication évacuante**, et particulièrement la **méthode purgative**, est celle qui donne les meilleurs résultats dans l'immense majorité des cas³⁴¹. » Par « médication tonique », l'auteur désigne l'usage de la quinine. Il s'agit d'un produit essentiel qui a certainement facilité les conquêtes impérialistes dans les territoires subtropicaux : « L'une des premières découvertes, et l'une des plus importantes, fut qu'un remède traditionnel des Indiens quechua du Pérou contre les fièvres pouvait aussi servir à traiter le paludisme. [...] Ce produit, la quinine, était fait à partir d'écorce de quinquina, un arbre poussant dans les forêts primaires des montagnes péruviennes. À cause de son amertume, l'écorce moulue était souvent diluée dans de l'eau sucrée, ce qui donnait de l'eau tonique³⁴² ».

³³⁶ MICHEL Marc, « L'armée coloniale en Afrique occidentale française », dans COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, p. 66.

³³⁷ SINGARAVÉLOU Pierre, *Professer l'Empire. Les « sciences coloniales » en France sous la IIIe République*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2011, 409 p.

³³⁸ LACHENAL Guillaume, *Le médecin qui voulut être roi. Sur les traces d'une utopie coloniale*, Paris, Seuil, 2017, 353 p.

³³⁹ Anti-inflammatoire.

³⁴⁰ Laxatifs, saignées, sangsues.

³⁴¹ DUPINEY DE VOREPIERRE, *Encyclopédie universelle pouvant tenir lieu de tout dictionnaire et de toute encyclopédie*, Paris, Michel Lévy Frères, 1860, p. 1280.

³⁴² CONNER D. Clifford, *Histoire populaire des sciences*, Paris, Points, Sciences, L'Échappée, 2005, p. 140.

Par exemple, dans le cas de la dysenterie, maladie infectieuse provoquant des diarrhées importantes, on peut lire que l'acide sulfurique est le traitement privilégié : « L'acide sulfurique étant un des acides les plus corrosifs qui existent, on ne saurait l'employer pur : néanmoins on s'en sert quelquefois comme caustique³⁴³, sous forme de pâte sulfo-safranique (Velpéau) ou sulfo-carbonique (Ricord), contre les chancres³⁴⁴ et les ulcères phagédéniques³⁴⁵. Étendu d'eau, [l'acide sulfurique] sert à préparer des boissons acidulées souvent usitées dans les fièvres bilieuses et typhoïdes, dans les dysenteries et les diarrhées chroniques, dans le scorbut et les hémorrhagies passives, etc. Dans ce cas, on ajoute le plus souvent à l'eau une certaine quantité d'eau de Rabel³⁴⁶, jusqu'à ce que la boisson ait une agréable acidité. Or, l'eau de Rabel n'est autre chose que de l'alcool additionné d'un quart de son poids d'acide sulfurique ordinaire. [...] Les cas d'empoisonnement par l'introduction de l'acide sulfurique dans l'estomac sont rares, à cause de l'action corrosive de ce liquide³⁴⁷. »

Du reste, on considère l'opium comme « le médicament le plus employé de la matière médicale ». Dupiney de Vorepierre précise en effet qu'administré « à petites doses (3 à 10 centigrammes d'extrait aqueux), il agit comme sédatif et produit un état de calme qui porte au sommeil. Aussi l'emploie-t-on le plus souvent pour combattre l'insomnie, pour calmer les douleurs, pour diminuer l'exaltation de sensibilité qui accompagne un si grand nombre de maladies. **C'est l'agent le plus utile contre les névralgies.** On l'administre encore fréquemment dans la diarrhée, la dysenterie, etc. En un mot, on peut presque dire que, **sans l'opium, la médecine serait impossible**³⁴⁸. » Aujourd'hui, on sait que la consommation d'opium est associée à un risque de mortalité très élevé, car elle peut provoquer des pathologies cardio-vasculaires, respiratoires et digestives.

Enfin, on sait par le témoignage de l'exploratrice Raymonde Bonnetain que « le champagne est prescrit par les médecins comme antidote et préservatif de la fièvre bilieuse hématurique, la grande meurtrière³⁴⁹. » Des corps déshydratés mis sous laxatif, saignés, traités à l'opium, à l'acide sulfurique, à l'alcool... on imagine les dégâts causés par ces traitements de choc sur la santé des malades. L'article de Roberto Zaugg paru en 2016 dans la revue *Médecine*,

³⁴³ Attaque, décape les tissus organiques.

³⁴⁴ Plaie servant d'introduction à un virus.

³⁴⁵ Qui s'étendent sans cicatriser.

³⁴⁶ An alcoolé d'acide sulfurique, huile ou esprit de vitriol dulcifié.

³⁴⁷ DUPINEY DE VOREPIERRE, *Encyclopédie universelle pouvant tenir lieu de tout dictionnaire et de toute encyclopédie*, Paris, Michel Lévy Frères, 1860, p. 1280.

³⁴⁸ DUPINEY DE VOREPIERRE, *Encyclopédie universelle pouvant tenir lieu de tout dictionnaire et de toute encyclopédie*, Paris, Michel Lévy Frères, 1860, p. 1280.

³⁴⁹ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, May et Motteroz, Paris, *Op. cit.*, p. 57.

Histoire et Santé permet de resituer ces soins pour ce qu'ils représentaient à l'époque coloniale. Il y explique que depuis l'époque moderne, dans les armées européennes, le nombre de morts par maladie l'emporte sur le nombre de morts aux combats. Le XIX^e constitue une altération de cette dynamique dans la mesure où il se caractérise par « des émigrations de dimensions inédites en provenance du subcontinent européen [...] Dans ce cadre, les taux de mortalité parmi les migrants européens en Outre-Mer baissèrent radicalement : grâce à l'intensification des mesures hygiéniques (assainissement, traitement de l'eau...) et des progrès pharmaceutiques (quinine), la « relation épidémiologique entre l'Europe et le reste du monde » se transforma profondément³⁵⁰. » La « médecine tropicale » devient un champ d'étude légitime et investit d'un pouvoir sur les populations africaines mais plus généralement sur les peuples colonisés du monde.

Un des problèmes dont les Français font l'expérience au Sénégal est la chaleur éprouvante qu'on cherche à réguler. Le docteur Ricard, en 1865, est le témoin d'un soin « d'hydrothérapie » qu'emploient les Africains dans les cas de fièvres persistantes. Il s'agit plutôt d'un rituel plus ou moins auréolé de magie. Le parent d'un malade doit se rendre à la case de ce dernier, frapper à la porte et lui déverser par surprise le contenu d'unealebasse remplie d'eau froide sur le corps, l'exposant aussi à un risque d'hydrocution. On notera que cette pratique connaît aujourd'hui encore en Afrique une survivance.

Si l'eau du fleuve ne suffit pas pour se rafraîchir, on fait appel aux machines. En 1892, le chef du service de Santé adresse une lettre au Colonel Commandant Supérieur du Soudan : « J'attire votre attention sur **l'urgence d'avoir à Kayes une machine à glace**. La fréquence des insulations, des coups de chaleur, des accès pernicioeux, des fièvres graves à température élevées, font de la glace **un moyen thérapeutique de premier ordre**. D'autre part, [...] ce serait un bienfait pour des gens bien portants que d'avoir pour ranimer leurs fonctions digestives affaiblies par le climat des boissons fraîches. Le personnel européen de Bafoulabé, Kayes et Médine, prendrait la glace à titre remboursable, elle ne serait délivrée gratuitement qu'aux malades³⁵¹ ». Raymonde Bonnetain, quant à elle, prête à la machine, à la technique, des propriétés telles qu'elles peuvent sauver des vies. Dans un style confus et lyriques, elle explique qu'elle a entendu parler du décès de quatre militaires qu'elle attribue à l'absence de glace disponible, produit rafraîchissant qui, croit-elle, aurait pu les « sauver » : « Enfin, l'essentiel, l'*indispensable* absent : – pas de machine à glace, pas même une vulgaire *frappeuse* ! [...] »

³⁵⁰ ZAUGG Roberto « Guerre, maladie, empire. Les services de santé militaires en situation coloniale pendant le long XIX^e siècle », *Histoire, médecine et santé*, 10 | 2016, 9-16.

³⁵¹ Le chef du service de Santé, *Rapport au commandant supérieur du Soudan*, 1892, FM/SG/SOUD/XII/4.

[Quatre sous-officiers] de retour de Kayes sont morts ainsi ces derniers temps, - par faute de glace !!! Le rapport médical est formel sur ce point : *avec de la glace, on les sauvait.* [...] Ils étaient partis de Kayes [...] non malades : - la quarantaine seule les a tués. » Elle ajoute : « Cette glace, le corps médical la réclame comme il l'a toujours réclamée - en vain. Lettres et dépêches ont, d'ici, sollicité l'envoi d'urgence d'une glacière, ont signalé le *cas* [...] Il n'y en a sans doute pas à Saint-Louis ; et, bien entendu, il n'y en a pas à Kayes non plus³⁵². » C'est au cours de l'année 1893, vraisemblablement avant le 8 mars, qu'une machine à glace est assemblée à Kayes : « [I]l y'a maintenant de la glace à Kayes !!! L'artillerie a construit une formidable usine [...] qui, l'hôpital servi, donne bien... 500 grammes de glace par 24 h à chaque officier ou assimilé ! Cela nous fait un kilogramme environ pour deux. Mais l'éloignement de l'usine du magasin où l'on transporte ladite glace pour l'y faire distribuer réduit de moitié les portions (il fait 40° degrés à l'ombre !) et nous en avons juste assez pour fabriquer quelques cocktails... Je me suis américanisée : je bois aussi mon verre à madère du liquide glacé, les docteurs me recommandent l'alcool³⁵³ ». C'est en 1869 que l'ingénieur Louis Abel Charles Tellier fait fonctionner une machine réfrigérante qui tient au frais les aliments. Auparavant, le froid ne pouvait être généré qu'en déplaçant des blocs de glace depuis les milieux naturels où l'on pouvait les prélever.

Quinze ans plus tard une nouvelle demande est réitérée : la machine est-elle tombée en panne ? Le 16 avril 1907, un accord est conclu entre le gouvernement de la colonie du Sénégal et le service militaire d'artillerie de Kayes. Il prévoit qu'une usine doit être mise sur pied de façon à fournir à la ville de l'électricité tout en profitant aux militaires qui en assureraient le contrôle et en détiendrait la propriété. Les militaires attendent qu'elle leur fournisse l'énergie nécessaire à l'éclairage public mais aussi actionner une éventuelle machine à glace qu'il reste à faire venir. Mais par sa nature l'accord est illicite : aucun crédit n'a été voté pour de tels travaux, aussi attire-t-il vivement l'attention du directeur général de la comptabilité publique de Paris. Ce dernier dresse un rapport condamnant l'initiative : « D'après les clauses de cette convention la colonie fait des avances pour la construction d'une usine électrique affectée au service de la direction d'artillerie, et, d'autre part, cette usine [fournirait] le courant nécessaire à l'éclairage de la ville et au fonctionnement de l'usine à glace³⁵⁴. » Le 17 décembre 1908, une note du ministère des Colonies, rédigée par le Conseiller d'état, invalide cet accord : « La convention du 16 avril 1907 doit être tenue pour nulle en droit comme en son objet. Le directeur

³⁵² BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan Op. cit.*, p. 96.

³⁵³ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 368.

³⁵⁴ Le directeur général de la comptabilité publique, *Lettre du 5 janvier 1809*, Paris, FM/SG/SEN/XII/122, ANOM.

de l'artillerie de Kayes avait d'autant moins de qualité pour engager l'État qu'il s'agissait d'un travail non prévu par le plan de campagne et pour lequel il ne disposait pas de crédits réguliers³⁵⁵ ».

Mais selon Georges Haurigot, se rafraîchir dans un pays chaud peut constituer un risque en soi : « Les deux principaux ennemis dont en toute saison doivent se garder ceux qui se rendent dans ce pays sont les rayons du soleil [...] puis les refroidissements brusques du corps en sueur. Sous cette température élevée, les courants d'air deviennent agréables, et non seulement on les supporterait volontiers, mais encore on les créerait³⁵⁶. Malheur à l'imprudent qui se laisserait aller à y chercher une passagère sensation de soulagement : il y trouverait presque sûrement la mort³⁵⁷ ! ». Ces chocs thermiques sont à l'époque jugés comme cause de beaucoup de décès. Georges Haurigot estime que ce qu'il appelle la phtisie (la tuberculose pulmonaire), entraîne 1/6ème des décès du Sénégal « sans doute à cause des brusques variations de température déjà signalées, et aussi parce que les nègres deviennent très facilement poitrinaires³⁵⁸. » On voit que d'un discours apparemment scientifique sur la santé publique au Sénégal sourd un contenu racialisant. Le discours médical, qui devient à cette époque de plus en plus scientifique, est donc une porte d'entrée à un racisme qui cherche lui aussi à se doter d'un caractère scientifique.

Toutes ces maladies sont rendues plus redoutables encore par le fait qu'elles sont souvent mal traitées. Les traitements sont obsolètes ou insuffisants ; parfois ils aggravent même l'état de santé du malade. Le chapitre suivant porte donc sur les soins disponibles dans la vallée sénégalaise ; mais aussi sur ceux qui font défaut et sur le manque de personnel médical. Pourtant, pendant longtemps, l'historiographie a célébré l'œuvre des « médecins de brousse » et plus généralement de l'influence européenne sur la santé des populations africaines. Aujourd'hui, écrit l'historien de l'histoire de la médecine Roberto Zaugg, « diverses études universitaires récentes sont bien plus nuancées quant aux résultats produits par la médecine occidentale dans les colonies, soulignant aussi les liens entre doctrines médicales, théories raciales et ségrégation urbaine, ainsi que le caractère irrationnel et coercitif de certaines campagnes médicales³⁵⁹. »

³⁵⁵ Le conseiller d'État, *Note*, 17 décembre 1908, Paris, FM/SG/SEN/XII/122, ANOM.

³⁵⁶ De fait, quelques années plus tard on crée de la fraîcheur avec la machine à glace.

³⁵⁷ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal, Op. cit.*, p. 221.

³⁵⁸ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Ibid.*, p. 227.

³⁵⁹ ZAUGG Roberto « Guerre, maladie, empire. Les services de santé militaires en situation coloniale pendant le long XIX^e siècle », *Histoire, médecine et santé*, 10, 2016, 9-16 pp.

Chapitre 5 – Une couverture médicale lacunaire

« La carte des institutions sanitaires du Sénégal se confond à ses débuts avec celle de la présence militaire [française] » écrit l'historien Adama Aly Pam³⁶⁰. On conçoit que la mise en place de structures de santé ait accompagné la progression militaire des Français vers l'intérieur des terres africaines. Quoi qu'il en soit, à la fin du XIX^e siècle et au Sénégal, les Français se plaignent de manquer de médecin, de vaccins, de laboratoires... Ce manque fait certainement de la place à des pratiques de soins adaptatives et complémentaires. Par exemple, on récolte les sangsues extraites des marigots du Sénégal dans le cadre de ce qu'on appelle l'hirudothérapie, le soin par l'application des sangsues sur la peau³⁶¹. Appliquées sur la peau d'un patient, elles sont censées liquéfier le sang et remplacer idéalement la pratique de la saignée. En 1865, le docteur Ricard écrit que « les eaux du Sénégal nourrissent deux sortes de sangsues : des grandes sur la rive droite, des petites sur la rive gauche. Quand les annélides étaient plus employées, on en expédiait de cette dernière espèce aux Antilles³⁶². » Cette espèce de sangsues a en effet eu un destin de marchandise internationalisée. Dans une lettre officielle de 1836, on peut lire l'annonce d'une cargaison de ces animaux du Sénégal en partance pour des destinations outre-Atlantique, signe d'une véritable demande : « Par la dépêche du 15 juillet [...] Votre Excellence recommande impérativement de profiter de toutes les occasions qui se présenteront pour opérer des envois de sangsue du Sénégal à Cayenne et aux Antilles³⁶³. » On a là une marchandise internationalisée qui semble en vogue, mais dont l'approvisionnement semble compromis par des raisons d'ordre climatique. On sait aujourd'hui les conséquences environnementales de cette implantation forcée des sangsues du Sénégal aux Antilles, qui sont une source de déséquilibre pour la faune locale.

Mais si l'on revient au Sénégal, l'attrait pour cet animal est plus ancien encore : « De 1815 à 1855, l'engouement des médecins et du public pour les sangsues est tels qu'il déclenche une surexploitation de la ressource qui se traduit par une forte hausse des prix (une centaine de sangsues valaient 60 cents au début du XIX^e et 200 francs seulement vingt ans plus tard). On les utilise sur tout le corps hormis le centre du visage, les seins et la verge, Broussais recommande d'utiliser jusqu'à une centaine de sangsues adultes par séance » peut-on lire dans un article de 2002 de la *Revue d'histoire de la pharmacie*³⁶⁴.

³⁶⁰ ALY PAM Adama, « Fièvre jaune et ordre colonial au Sénégal (1850 – 1960) », *thèse en histoire*, Paris, 2000.

³⁶¹ Dans nos sources, le mot est orthographié comme suit : « sang-sue »

³⁶² Dr. RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 60.

³⁶³ Anonyme, *Lettre du gouvernement du Sénégal au ministre des colonies*, datée du 5 octobre 1836.

³⁶⁴ RENNER C., 2002, *Revue d'histoire de la pharmacie*, 90(336), pp. 666-669.

Une lettre datant de 1836 montre bien l'intérêt pour ce produit et aussi la notion de difficulté d'élevage des sangsues :

« Les dernières livraisons de cette année ont eu lieu dans le mois de janvier. L'approvisionnement était de 60 000 [sangsues] environ. Comptant sur de nouveaux achats, on en expédia 20 000 à Cayenne et 1500 en Gorée, 8000 furent cédées partie aux postes du fleuve, partie aux bâtiments de la station extérieure ; les consommations de l'hôpital de Saint-Louis absorbèrent le reste. [...] Dans le courant de Mai, les ressources de l'hôpital se trouvaient réduites à 4000 sangsues. **La situation était critique, l'insuffisance des pluies de l'année dernière et le dessèchement des marigots où se trouvaient les sangsues, les avaient fait disparaître** ; les pêcheurs, qui était dans leur usage de fournir à l'hôpital, avaient renoncé à ce genre d'industrie ; l'hivernage approchait, et messieurs les officiers de santé réprimaient la crainte que le manque de sangsue [n'entraînent] la perte de certains malades qu'on aurait l'espoir de sauver à l'aide de ce puissant moyen thérapeutique. Dans cet état de choses, l'administration crût devoir proposer et monsieur le gouverneur approuva, **la tentative d'une exploration générale dans l'intérieur du pays et dans tous les marigots désignés comme pouvant receler des sangsues [...]**. Monsieur Huard, pharmacien de l'hôpital, donna dans cette circonstance une très grande preuve de zèle, en se chargeant de diriger en personne cette exploration. Tous les moyens nécessaires furent mis à disposition [...]. Malheureusement, après vingt jours des recherches les plus pénibles, après avoir remonté le fleuve de 2 lieues au-dessus de Podor, exploré les marigots [...] **monsieur Huard revint à Saint-Louis sans avoir obtenu le moindre résultat [...]**. Aujourd'hui notre position est cruelle, nous voilà au cœur de l'hivernage, les maladies aiguës se multiplient rapidement depuis quelques jours, le nombre des maladies qui était de 32 à la date de ma lettre [celle-ci aurait donc été rédigée sur plusieurs jours] est en ce moment de 135 ; il doit augmenter encore , **et l'hôpital de Saint-Louis ne possède pas une seule sangsue [...]** L'administration fait depuis quelque uns des plus grands efforts pour déterminer quelques indigènes à tenter une nouvelle pêche³⁶⁵. »

Très tôt, en 1819, la pêche rapporte quelques 500 000 sangsues. Sur ce total, 45 000 ont été expédiées en deux temps à Cayenne, 40 000 en Guadeloupe, 70 000 en Martinique et 20 000 à Brest « pour y être soumises à des expériences d'acclimatement³⁶⁶. » On essaye aussi de créer des élevages de sangsues sénégalaises à Rochefort par transit depuis Bordeaux ; on en expédie 20 000. Les sangsues sont d'abord utilisées localement. Puis, elles sont expédiées dans les territoires français. Selon Schmaltz, le gouverneur du Sénégal, on les négocie entre 8 et 9 francs le millier. Les sangsues qui sont gardées pour les besoins du Sénégal motivent la construction d'un réservoir à sangsues à l'escale de Richard Toll. Près de cent ans plus tard, en 1911, une voix s'élève contre ces pratiques : « Les sangsues ont longtemps joui et jouissent encore d'une certaine vogue, tant parmi les malades pusillanimes que la vue d'un instrument effraie que parmi les praticiens qui trouvent leur application facile ; aussi les a-t-on beaucoup employées, non seulement comme moyen de saignée locale, mais aussi comme procédé de saignée générale. Je voudrais aujourd'hui attirer l'attention sur les inconvénients, je dirai même sur les dangers graves qui peuvent résulter de l'emploi des sangsues. Ces dangers sont si considérables et bien

³⁶⁵ Anonyme, *Lettre du gouvernement du Sénégal au ministre des colonies*, datée du 5 octobre 1836.

³⁶⁶ Le gouverneur du Sénégal, *Lettre du 7 mai 1819 adressée au ministre des colonies*.

réels, puisque j'appuie mon dire sur trois observations dont deux suivies de mort, que je n'hésiterai pas un instant à affirmer dès le début que **l'emploi des sangsues doit être proscrit de la thérapeutique**, et je m'estimerai heureux si la lecture de ces lignes peut décider quelque confrère, à s'en interdire définitivement l'usage³⁶⁷. »

Si le Sénégal produit des sangsues pour la métropole et ses territoires outre-mer, à l'inverse c'est la métropole qui produit des vaccins à destination du Sénégal. C'est par Saint-Louis que les chargements de vaccins contre la variole arrivent. De là ils sont transportés par le fleuve pour desservir les postes de la vallée. En 1868, le chef de service de Santé de Paris rapporte au ministre des colonies le contenu d'une lettre qu'il a lui-même reçue du chef du service de Santé du Sénégal, Buland. La lettre est datée du 1^{er} février 1868. Buland écrit : « Les derniers envois de vaccin au Sénégal n'ont donné aucun résultat favorable, d'où il suit qu'une foule d'enfants n'ont pu recevoir aujourd'hui, le bienfait de l'inoculation préservatrice. Ce fait est bien regrettable³⁶⁸ ». Pour rappel, la vaccine consiste en une inoculation de souches inactives du virus de la variole dans l'organisme du patient, ce qui l'immunise. Reste à interpréter le propos de Buland : décrit-il une pénurie de vaccin ou bien leur inefficacité ? Visiblement, c'est la première proposition qu'il faut retenir, car, près de 5 mois plus tard, le 22 juin 1868, la situation n'est pas réglée : les vaccins demandés ne sont toujours pas arrivés. S'en suit une lettre du chef de service de santé de Paris au ministre des colonies, lui rapportant que les vaccins doivent partir de Bordeaux par les paquebots des Messageries impériales.

En général, les vaccins disponibles au Sénégal proviennent de Bordeaux ou Rochefort. Un an auparavant, en 1867, le gouverneur du Sénégal avait demandé que l'hôpital de Rochefort expédie chaque mois « deux tubes » de vaccin. Mais la réponse du conseil supérieur de santé renseigne sur le manque de vaccin qui semble se faire sentir même en métropole : « La question de l'approvisionnement régulier de vaccin pour le Sénégal est très importante, il est vrai, [...] mais l'hôpital de Rochefort ne peut être chargé de cet approvisionnement, par la raison que ce port manque parfois lui-même, de vaccin pour les besoins de la division des équipages³⁶⁹ ». Le document donne à penser que jusque-là c'est l'Académie des sciences qui est chargé d'expédier les vaccins au Sénégal, ce qui ne suffit pas à couvrir les besoins de la population locale, Africains compris.

³⁶⁷ PETIT Raymond (docteur), « Les dangers de l'application des sangsues », *Revue clinique médico-chirurgicale*, Paris, 1911, p. 37.

³⁶⁸ BULAND, chef de service de santé du Sénégal, *Note de l'inspection générale du service de santé adressée au directeur des colonies*, Paris, 18 mai 1868, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

³⁶⁹ ROCHARD, *Rapport de séance du conseil supérieur de la marine*, séance du 10 septembre 1867, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

Le service de la vaccine a été organisé à Kayes et Médine à partir 1887. Selon le chef du service de Santé du Sénégal, Laffond, le service fonctionne de manière satisfaisante. « Mais la difficulté des communications ne permet pas d'envoyer aux médecins des postes éloignés des sujets porteurs de pustules vaccinales, et il est nécessaire d'expédier dans ces postes des tubes de vaccin recueilli à Kayes par les soins du médecin chargé de ce service. Il serait également à désirer que chaque médecin eût à sa disposition quelques lancettes³⁷⁰ et une certaine quantité de tubes vides qu'il remplaçait à la fin de chaque séance de façon à se constituer une réserve qui lui permette de ne pas interrompre définitivement la série des vaccinations au cas où les sujets viendraient momentanément à manquer. **Ces tubes faisant complètement défaut**, et les lancettes que chaque médecin a dans sa trousse se détériorant assez vite, je vous prie, mon colonel, de bien vouloir faire les démarches nécessaires pour qu'il soit renvoyé de France trois douzaines de lancettes et trois cents tubes vides destinés à recueillir le vaccin³⁷¹. » En d'autres termes, on cherche à garantir l'autonomie en matériel médical des escales du fleuve en les dotant de stocks préventifs.

Dans une lettre du 4 août 1887, le gouverneur du Sénégal s'adresse au ministre de la Marine et des Colonies : « Le dernier envoi de 20 tubes [de vaccine] a été bien insuffisant malgré toutes les précautions prises pour les utiliser dans la limite du possible. **Quelques-uns de ces tubes étaient avariés** et un certain nombre ont servi à vacciner les enfants des fonctionnaires et autres à Saint-Louis. La vaccination de bras en bras a pu aussi se faire avec succès, mais des essais ont été vainement tentés pour mettre en tube et sur place le nouveau vaccin recueilli [...] Il est difficile, à cause de la température excessive, de conserver ces tubes dont le contenu se dessèche rapidement et qui éclatent parfois. D'un autre côté, des envois ont été faits à Kayes et à Bakel, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants : c'est dans les centres comme Saint-Louis, Gorée, Dakar, qu'on peut jusqu'ici enregistrer des succès. [...] Les postes que je viens de citer réclament à haut-cris du vaccin le plus frais possible. [...] ces inoculations [...] auront le privilège de préserver [les Européens au Sénégal] et d'exercer un certain prestige sur les indigènes qui comprennent déjà tout le bénéfice qu'ils peuvent retirer cette mesure prophylactique³⁷². De temps en temps on enregistre un ou de cas de variole à Kayes. » Ce document fait donc état de 4 éléments : premièrement, les vaccins se périment du fait d'un conditionnement inapproprié. Deuxièmement, et sans surprise, les Européens sont des patients

³⁷⁰ Petit instrument de chirurgie qui était utilisé pour la saignée, la vaccination et l'incision de petits abcès.

³⁷¹ LAFFOND, chef du service de santé du Sénégal, *Lettre au lieutenant-colonel supérieur du Soudan Français*, Kayes, le 22 novembre 1887, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

³⁷² Qui prévient la maladie.

privilegiés. Troisièmement, on crée sur place des vaccins peu fiables quand ceux de la métropole viennent à manquer. Enfin, les Européens sont conscients qu'il est dans leur intérêt de faire vacciner les Africains. « Élargir les bienfaits du progrès scientifique aux peuples conquis, écrit Roberto Zaugg, était un moyen d'augmenter la population apte au travail et donc la productivité économique des colonies³⁷³. » Mais les habitants peuvent opposer des résistances aux pratiques médicales européennes, aussi a-t-on imprimé des manuels de pédagogie remplis d'apostrophes paternalistes : « Si tu meurs, qui montera au palmier ? Qui fera l'huile [...] ? L'administration a besoin de l'impôt. Si tes enfants ne vivent pas, qui le payera ? Et c'est pourquoi elle dépense de l'argent, pour faire venir ses médecins, pour louer des génisses qui doivent donner le vaccin...³⁷⁴ ».

Mais c'est surtout lors des épisodes épidémiques que l'on mesure la dangerosité de la vallée du Sénégal. En 1893, une nouvelle épidémie de choléra y est déclarée. Voici ce qu'on peut lire dans un télégramme du mois de juillet 1893 : « Nombre décès choléra Saint-Louis qui oscillait entre vingt et trente depuis 14 juillet monté hier à 36. [...] Gorée, [...] Matam contaminés. [...] Émigrations habitants. Maladie se répand malheureusement dans villages autour de ces escales et y réussit avec violence. Parmi décès semaine Saint-Louis trois européens : un enfant, un ouvrier artillerie, un commerçant³⁷⁵. » Dans quelle mesure les mouvements de population suggérés dans ce télégramme ont-ils existé ? La question demeure, puisque les sources dont nous disposons n'en font pas plus mention. Quoi qu'il en soit, ce propos va dans le sens de ce que décrit l'historien Samuël Coghe quand il dit que les colonisateurs connaissent des « anxiétés de dépeuplement³⁷⁶ ».

L'exploratrice Raymonde Bonnetain écrit que l'escale de Matam est le point névralgique du fleuve où est appliquée une quarantaine de 23 jours. Elle consiste en l'isolation d'un voyageur ou un patient dont on suspecte qu'il pourrait être sujet à une infection. Tous ceux qui reviennent du Soudan doivent donc marquer cette étape obligatoire. Raymonde Bonnetain a eu l'occasion de visiter cette quarantaine lors de son séjour à Matam en 1892, ce qui ne semble pas poser de problème de datation. En effet il semble que cette mesure soit appliquée de façon

³⁷³ ZAUGG Roberto « Guerre, maladie, empire. Les services de santé militaires en situation coloniale pendant le long XIX^e siècle », *Histoire, médecine et santé*, 10 | 2016, 9-16

³⁷⁴ Dr. SPIRE, *Pour mieux vivre en Afrique*, Porto-Novo, Imprimerie du gouvernement, non daté, cité dans COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés*, c. 1860-1960, Paris, édition La Découverte, série histoire contemporaine, 1992, p. 32.

³⁷⁵ Le gouverneur au ministre des colonies, *Télégramme*, 21 juillet 1893, FM/SG/SOUD/XII/4.

³⁷⁶ COGHE Samuël, « Tensions of Colonial Demography. Depopulation Anxieties and Population Statistics in Interwar Angola », *Contemporanea*, 18, 2015, p. 472-478 ; voir également LINDNER Ulrike, « The Transfer of European Social Policy Concepts to Tropical Africa, 1900-1950. The Example of Maternal and Child Welfare », *Journal of Global History*, 9, 2014, p. 208-231.

systématique à cette période où le choléra s'apprête à frapper. Raymonde Bonnetain décrit des conditions de soins qui lui semblent plus proche de conditions carcérales qu'hospitalières.

« Mais cette quarantaine [...] se fait, non pas à terre, dans une infirmerie, un lazaret, ou dans un sanatorium, mais bien **en plein fleuve**, à bord d'un chaland où manque le plus simple, le plus indispensable nécessaire !.. Ce chaland, je viens de le voir, ainsi que son annexe, car il y a deux bateaux : l'un, carcasse d'ancien et minuscule navire de guerre à demi pourri, démâté, est le ponton à bord duquel agonisent, à force de chaleur et de privations, les rapatriés du Soudan, les civils comme les soldats. L'autre, plus petit, sert de pharmacie et de magasin. C'est celui que j'ai visité, dont j'ai constaté **la misère et la malpropreté**... Pas une étagère ! pas de linge ! pas une table ! A même le parquet [...] quelques centaines de flacons et bocaux, au milieu desquels le docteur patauge, enjambe, de ci et de là, cherchant en vain un remède pour un des **prisonniers** du ponton voisin. Ce second ponton, ce bateau geôle, je n'ai pu le visiter. Notre canot est resté le long du bord, à longueur de gaffe ; mais ça m'a suffi, car j'ai vu l'ignoble intérieur par les sabords ouverts. [...] Les quarantainiers reçoivent leur pain et leur viande du poste ; rien d'autre. [...] La rata sent le laudanum ; la soupe la farine de lin. [...] Les pires maisons de la banlieue de Saint-Louis violent moins les règles les plus simples de l'hygiène que ce nid flottant à microbes. Pas une seringue de Pravaz, ou d'aiguille de rechange, la quinine mesurée ; le bromhydrate de quinine plus rare encore... Pas de lait pasteurisé Autefage³⁷⁷ ! ».

Insalubrité, manque d'organisation, malades et soignants entassés pêle-mêle dans des embarcations exigües, Raymonde Bonnetain produit une description terrible des conditions de quarantaine. Mais il faut s'interroger aussi sur la possibilité qui lui a été donnée de s'approcher de ces navires, même en gardant une distance de précaution d'une longueur de gaffe, c'est-à-dire d'une perche munie d'un croc et d'une pointe de fer qui sert à attraper et manœuvrer des embarcations nautiques légères. Une gaffe, pour pouvoir être maniée à bras d'homme, ne doit pas excéder 2 mètres 90, ce qui nous donne une idée de la distanciation dont Bonnetain estime qu'elle lui permet d'observer sans craindre d'être contaminée. Cette espèce de tourisme sanitaire semble toutefois bien imprudent, compte-tenu de la viralité des infections qui frappent à l'époque la vallée.

Une autre source évoque cette quarantaine au milieu du fleuve. Celle-ci ne se trouve plus au niveau de Matam mais au niveau de Podor : « À Podor, les malades et les rapatriés qui descendent au Soudan, lorsque cette colonie est mise en quarantaine par le Sénégal, doivent purger leur condamnation dans leur chalands mouillés au milieu du fleuve, en amont du village³⁷⁸ ! » Ces deux sources décrivant deux localités différentes de la quarantaine, on est en droit de supposer que celle-ci peut être adaptée en fonction de l'évolution de la propagation de l'épidémie. Raymonde Bonnetain pointe également une contradiction dans ce système, écrivant que quiconque passe par la voie fluviale est soumis à la quarantaine, tandis que ceux qui

³⁷⁷ BONNETAIN Raymonde, *Une française...*, *Op. cit.*, p. 93.

³⁷⁸ Le médecin chef du service de Santé au Soudan, *Lettre au médecin inspecteur du service supérieur de santé de Paris*, Kayes, 30 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

franchissent Matam en longeant le fleuve à pied ou à cheval peuvent passer sans être arrêtés. Il existe même une autre exception, que rapporte le commandant supérieur du Soudan en 1894 : « Les bateaux venant de France sans s'arrêter à Saint-Louis et n'ayant touché sur le fleuve à aucun poste contaminé, auront la libre pratique³⁷⁹ ». On le voit, on a donc un système d'apparence sévère qui se révèle fragile : l'actualité nous fait mesurer combien est difficile la mise en œuvre d'une procédure efficace de confinement.

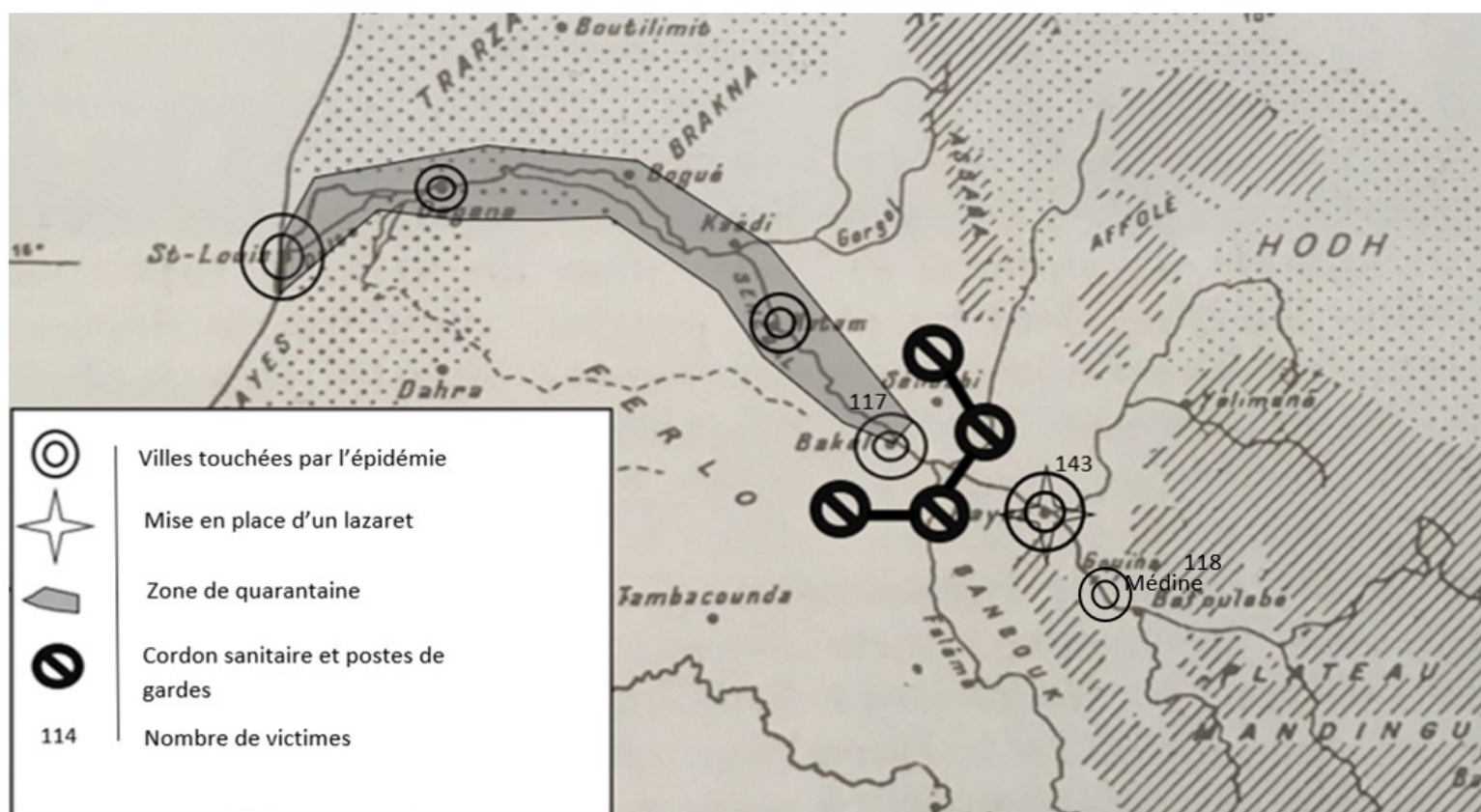
Le croquis de la page suivante présente concrètement les mesures adoptées pour lutter contre le choléra en 1893, sur la foi du récit du commandant supérieur du Soudan. « Des cas de choléra, suivis de décès, ont été constatés à Bakel le 9 juillet. Des mesures ont été prises pour empêcher la propagation de l'épidémie. Grâce à ces mesures, Kayes et tous les postes en amont ont été indemnes à ce jour. À Bakel, seul poste contaminé, l'épidémie est allée en croissant. Le 9 juillet, 8 décès étaient constatés, le 13 il y'en avait 19. À partir de ce moment, il s'est produit une décroissance. [...] La journée d'hier n'a été marquée par aucun décès. Je suis donc autorisé à dire que la situation est bonne³⁸⁰. » Malgré cet optimisme affiché, le commandant supérieur du Soudan reconnaît que Saint-Louis est atteinte. Il énumère des mesures prophylactiques qui ont été prises pour lutter contre l'épidémie, à savoir : une quarantaine en aval de Bakel qui doit interdire les communications avec Saint-Louis (alors contaminée) ; l'installation d'un lazaret à Kayes sur la rive droite du Sénégal, afin de bloquer l'accès aux personnes venant des pays du haut-fleuve ; un « cordon sanitaire » composé de postes de gardes bloquant les routes autour de Bakel ; un second « cordon sanitaire » entre Bakel et Kayes ; la mise en place d'étuves de désinfection au moins à Bakel, où l'on dispose « d'eau stérilisée », c'est-à-dire d'eau bouillie ; enfin le rappel des bateaux en service sur le Sénégal et leur mise immobilisation au lazaret de Kayes.

Toutes ces mesures, en somme, peuvent être résumées en une phrase : il s'agit de stopper les allées et venues dans la vallée du fleuve entre Bakel et Kayes. Mais il suffit de consulter le croquis ci-dessous pour remarquer que d'un côté comme de l'autre de ces escales, la vallée est entièrement contaminée. L'amont comme l'aval de Bakel et de Kayes étant touchées, le principe d'une quarantaine se révèle inutile.

³⁷⁹ Le commandant supérieur du Soudan, *Lettre au Sous-Secrétaire d'État des Colonies*, 31 juillet 1893, FM/SG/SOUD/XII/4.

BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 94.

³⁸⁰ Le commandant supérieur du Soudan, *Lettre au Sous-Secrétaire d'État des Colonies*, 31 juillet 1893, FM/SG/SOUD/XII/4.



Croquis des mesures prises pour éviter la propagation de l'épidémie de 1893 au 2 octobre.

MICHEL Pierre, dans MICHEL Pierre, *Les applications des recherches géomorphologiques en Afrique Occidentale*, date et lieux de publication inconnus. Les modifications sont apportées par FIARD Antoine, sur la base des informations apportées dans Le commandant supérieur du Soudan, *Lettre au Sous-Secrétaire d'État des Colonies*, 31 juillet 1893, FM/SG/SOUD/XII/4.

La situation préoccupe le médecin chef du service de Santé du Soudan, qui rédige en 1894 un courrier angoissé : « L'hôpital [de Kayes] est rudimentaire et absolument insuffisant (40 lit). Il est situé sur le plateau, à 2 500 mètres de Kayes environ. [...] Pas de comptable, pas de commis aux vivres³⁸¹ ! » Il ajoute : « La question capitale, c'est le ravitaillement. Dans 15 jours les routes seront impraticables et beaucoup de postes auront probablement à souffrir de la *faim* [souligné dans le texte]³⁸². »

En outre, une seconde lettre au contenu unique doit attirer notre attention. Elle est rédigée en 1894 de la main du Ministre de la Marine, alors que l'épidémie de choléra n'est

³⁸¹Le médecin chef du service de santé au Soudan, *Lettre au médecin inspecteur du service supérieur de santé de Paris*, Kayes, 30 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

³⁸² Le médecin chef du service de santé au Soudan, *Lettre au médecin inspecteur du service supérieur de santé de Paris*, Kayes, 30 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

toujours pas endiguée : « D'après des informations parues dans différents journaux, **l'état sanitaire du Soudan français présenterait actuellement un caractère de gravité tel qu'il y aurait intérêt**, si ces renseignements étaient exacts, **à suspendre tout envoi de troupes dans cette colonie**³⁸³ ». Quels éléments faut-il retirer de cette communication ? Premièrement, il paraît surréaliste que le ministre des colonies tienne ses renseignements des journaux et non pas de ses propres services, ce qui dit le manque d'information sur ce qui se passe dans la vallée sénégalaise. Deuxièmement, le propos invite à penser qu'on se situe à un point de bascule, où les Français vont peut-être « suspendre » leurs activités ouest-africaines, ce qui reviendrait à remettre en cause l'intérêt du fleuve Sénégal pour la France. Il faut aussi remarquer que cette hypothèse d'un recul des Français au Sénégal n'a pas été exprimée ailleurs que dans cette source, sorte d'hapax documentaire.

Ces difficultés sont aggravées par un manque de personnel soignant. Par exemple, en 1894, des escales importantes tel que Médine, Bakel et Bafoulabé se trouvent sans médecin³⁸⁴. Au moins à partir de 1892, on fait appel à des Africains comme supplétifs aux services de santé, du fait d'un manque d'infirmiers européens disponibles au Sénégal. L'information est opaque, ce qui s'explique peut-être par le fait que les Français ne veulent pas faire grande presse de leurs difficultés sanitaires et médicales. On peut aussi penser qu'ils ne sont pas très à l'aise pour assumer qu'ils ont besoin d'individus qu'ils méprisent pour l'essentiel. Ces derniers sont recrutés comme infirmiers auxiliaires et gens de service employés dans les hôpitaux de la Colonie, notamment à Kayes³⁸⁵. Cette année-là et selon le dossier FM/SG/SOUD/XII/4, sur une liste de 28 personnes recrutés comme aide pour les soins médicaux, 16 sont en service à Kayes, soit 57 %. Sur ces 28 personnes, on compte une femme. La solde la plus élevée est celle d'un certain Demba Lamba, avec 1840 francs et 6 cents par mois. La solde de l'infirmière est plus faible d'un quart que celle de son homologue masculin.

Mais ces renforts de personnel n'ont pas les grâces du médecin inspecteur du conseil supérieur de santé de 1894 : « Le recrutement d'infirmiers indigènes dans la colonie est notoirement insuffisant ; aucun de ces serviteurs ne sait assez lire pour déchiffrer une ordonnance et ils sont tout au plus bons pour effectuer les pansements³⁸⁶ » écrit-il.

³⁸³ Le ministre de la Marine, *Lettre au ministre des colonies*, 14 décembre 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

³⁸⁴ Le médecin inspecteur du conseil supérieur de santé, *Compte-rendu de séance du 4 juin 1894*, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

³⁸⁵ FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

³⁸⁶ Le médecin inspecteur du conseil supérieur de santé, *Compte-rendu de Séance du 4 juin 1894*, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

Au contraire, pour un officier alors chef de la « seconde division », il faut privilégier le recrutement de troupes locales pour leur robustesse : « Les Européens supportent difficilement le climat, l'envoi d'agents de cette provenance entraîne de sérieux inconvénients, eu égard au peu de temps pendant lequel ils sont utilisés et aux dépenses élevées qu'entraînent leurs fréquentes mutations. D'autre part, le gouverneur déclare qu'il a les moyens de **recruter sur place** des hommes susceptibles de rendre de bons services dans les hôpitaux et ambulances, et qui étant natifs du pays, ont l'avantage d'être très rarement malades. [...] Ils conservent leur statut personnel et n'acquièrent pas le titre de citoyens français³⁸⁷. »

On a vu que les Français se sentent plutôt démunis en cas de maladie du fait d'infrastructures insuffisantes, du manque de vaccins et d'instruments médicaux. « Dotés de ressources infrastructurelles, pharmaceutiques et humaines limitées, les officiers de santé étaient souvent obligés de faire face à des maladies qu'ils ne connaissaient pas et dont l'étiologie représentait souvent une question irrésolue » écrit l'historien Roberto Zaugg. Toutefois ils sont forcés d'assouplir leurs exigences, notamment en recrutant des Africains à des moments où le personnel fait défaut. Ce recrutement est discret, mais vécu comme nécessaire : il ouvre la voie à l'usage que l'on connaît plus tard lors de la Première guerre mondiale, qui consiste à utiliser les Africains et notamment les Sénégalais sur des théâtres de guerre européens. Leur peau noire, associée à des représentations racistes et animalisées, leur redoutable usage du coupe-coupe, font d'eux des unités particulièrement efficaces dans les tranchées. C'est notamment le cas lors de l'occupation de la Ruhr allemande, où des Africains sont mobilisés par la France et génèrent une « Terreur Noire », accusés de viols et de sauvagerie sur les populations civiles qui n'avaient pour l'essentiel jamais vu d'homme noir³⁸⁸.

Mais recruter des hommes supplémentaires ne peut pas être la solution à un problème fondamental qui est celui du manque d'eau potable. Le manque d'eau potable aux abords d'un grand fleuve est une contrainte indépassable qui ajoute aux difficultés que nous avons vues plus haut. Il faut à tout prix pérenniser l'apport en eau de Saint-Louis pour le bien-être des Européens et leur santé. Sans surprise, dans cette quête pour l'eau, les Africains de la ville passent en deuxième.

³⁸⁷ Chef de la seconde division, *Lettre du 12 avril 1894*, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

³⁸⁸ ZAUGG Roberto, *Op. Cit.*

Chapitre 6 – Le problème de l’approvisionnement en eau

« [Le manque d’eau] se fait également sentir [hors de Saint-Louis] ; et forme un des principaux obstacles à l’extension de notre domination³⁸⁹. L’usage du bateau-citerne comme [...] étant estimé trop coûteux, il faut chercher d’autres solutions ».

Au dernier quart du XIX^e siècle, la capitale du Sénégal souffre d’un approvisionnement en eau depuis longtemps problématique. En 1840, déjà, le chirurgien de première classe de la marine et chef des hôpitaux du Sénégal, Jean-Pierre Ferdinand Thévenot, qui est également membre correspondant de l’académie royale de médecine, alerte sur la pénurie en eau potable qui menace la ville. Quand le Ministère de la marine lui demande des informations sur la santé au Sénégal, il écrit qu’on peut tirer de l’eau douce du fleuve pendant l’hivernage et même du 15 juillet à la fin novembre, mais qu’« hors cette époque, l’eau manque complètement à Saint-Louis³⁹⁰ ». Du reste la situation n’est pas forcément meilleure dans la vallée : « Dans tout le Sénégal, les populations éloignées du fleuve et des lacs se procurent l’eau pour leurs besoins économiques par le creusement de puits. Dans le bas-Sénégal, les puits creusés dans la terre argileuse ne donnent que de l’eau saumâtre³⁹¹. » Quelques modestes puits existent à Saint-Louis, creusés dans le sable à deux pas de la mer. Mais ils ne peuvent répondre à la demande d’une population en légère croissance au cours du XIX^e siècle. Les habitants comptent surtout sur l’emploi de citernes domestiques et publiques, qui sont approvisionnées au moment où l’eau du fleuve est potable, entre juillet et novembre.

En 1861, le ministre de la Marine et des colonies autorise l’achat de matériel de sondage fabriqué à Paris et destinés à forer des puits artésiens – où l’eau jaillit spontanément – à Saint-Louis³⁹². On croit en effet qu’il s’y trouve une « nappe sous-terrainne » exploitable. Ce sont les ingénieurs civils Dégoussé et Laurent (25 rue de Chabrol, Paris) qui sont les constructeurs. On commande donc du matériel capable de créer un puits artificiel de plusieurs centaines de mètres dans les sables de la côte. Mais cette démarche relève du défi technique, comme l’exprime le directeur des ponts et chaussées : « On pense que ce travail qui a pour but de fournir de l’eau potable à l’île Saint-Louis, qui en est complètement dépourvue, est par cela même un travail

³⁸⁹ Le colonel du génie et inspecteur des ponts et chaussées du Sénégal, *Lettre du 26 novembre 1862*, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

³⁹⁰ THÉVENOT Jean Pierre Ferdinand, *Traité des maladies des pays chauds et spécialement au Sénégal, ou Essai statistique, médical et hygiénique, sur le sol, le climat et les maladies de cette partie de l’Afrique*, J.B Baillière, Paris, 1840, p. 24.

³⁹¹ Dr. RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 35.

³⁹² Le ministre de la Marine et des colonies, *Lettre à l’Empereur Louis-Napoléon Bonaparte*, 7 novembre 1862, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

d'une trop grande importance pour qu'on puisse se laisser arrêter [...] par les obstacles naturels qui peuvent se présenter³⁹³. » Il ajoute que ce projet n'est pas nouveau : « Le premier forage d'eau d'un puits artésien à Saint-Louis, remonte, paraît-il, à 1840³⁹⁴. » À l'époque, la même entreprise Degoussé et Laurent avait fourni le matériel, mais le directeur des ponts et chaussées dit ignorer pourquoi le projet n'a pas été mené à terme. Les travaux commencent le 29 septembre 1861 sous la direction de Metz, qui est directeur des sondages³⁹⁵. Le principe est le suivant : creuser dans le sol sableux, sécuriser les parois du puit en y fixant des tubes métalliques. Pour manœuvrer ces pièces très lourdes, on utilise une locomotive installée sur des rails non loin du puit. Après 11 mois de forage, le puit atteint 141.46 mètres de profondeur. Le peu d'eau que Metz y puise lui permet d'affirmer que l'eau sous-terraine est moins salée que celle du fleuve, un signe qui l'encourage. Mais il faut continuer le forage plus profondément faute d'eau jaillissante. C'est en 1863 que les travaux reprennent avec de nouveaux matériels. Le 16 janvier 1864, le puit est profond d'environ 240 mètres. Et puis un accident survient, mettant fin au projet : la faute à une rupture des parois survenue à 198 mètres de profondeur. En 1866 on renonce à cette idée de puit artésien. La pression de l'eau paraît de toute manière trop faible pour remonter d'elle-même à la surface ; cette eau, d'autre part, se révèle trop salée pour être consommée, avec une moyenne de neuf grammes de sel par litre.

Trois ans plus tard, en 1869, le Capitaine du Génie rapporte que l'approvisionnement en eau de la ville dépend exclusivement de l'usage de citernes : « L'approvisionnement de la ville de Saint-Louis s'est fait jusqu'à ce jour au moyen de citernes ; les unes, d'une capacité assez notable³⁹⁶, mais construites à grands frais dans plusieurs établissements militaires, les autres de dimensions plus modestes et en plus grand nombre, organisées dans les sous-sols des maisons particulières³⁹⁷. » L'accès à l'eau à Saint-Louis repose donc sur deux systèmes : le premier consiste à recueillir l'eau du fleuve entre juillet et novembre et la stocker dans les citernes domestiques. Le second système repose sur « un service de bateaux-citernes qui remontent le fleuve plus ou moins loin, suivant la saison ». Ce service exige des moyens logistiques coûteux³⁹⁸. Un bateau-citerne doit accueillir à son bord un capitaine de rivière, un

³⁹³ Le colonel du génie et inspecteur des ponts et chaussées du Sénégal, *Lettre du 26 novembre 1862*, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

³⁹⁴ Le directeur des ponts et chaussées, *Note du 13 mai 1870*, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

³⁹⁵ Le colonel du génie et inspecteur des ponts et chaussées du Sénégal, *Lettre du 26 novembre 1862*, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

³⁹⁶ Pouvant accueillir une capacité totale de 1 450 000 litres, soit 1450 m³].

³⁹⁷ Le capitaine du Génie, *Sous-Directeur des ponts et chaussées, Mémoire du 24 juin 1869*, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

³⁹⁸ Le capitaine du Génie, *Sous-Directeur des ponts et chaussées, Mémoire du 24 juin 1869*, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

maître d'équipage, et 17 marins. La solde de l'équipage étant de 11500 francs, cela revient à une solde moyenne de 605 francs par tête. Aux périodes les plus difficile, où l'eau manque, on procède même à des rationnements. Les employés d'administration blancs disposent de quatre litres par jour et par personne. Les Africains, quant à eux, ne reçoivent pas d'eau de la colonie. Ils sont réduits à creuser des puits dans les dunes de Sor ou de guet N'dar : l'eau y est « saumâtre ».

Une nouvelle solution est envisagée trois ans plus tard qui consisterait à faire venir à Saint-Louis l'eau de marigots voisins. On pourrait ainsi disposer de cet approvisionnement d'eau potable toute l'année et ainsi se passer des coûteux bateaux-citernes. Le 16 avril 1869, le gouverneur du Sénégal Pinet-Laprade fait la proposition d'un avant-projet pour le transport de l'eau d'un marigot jusqu'à une citerne publique installée sur la place du marché de la ville. Comme on exploite et dessale déjà depuis 1866 l'eau du marigot de Kasack, qui est situé à quatre lieues de Saint-Louis, soit près de 20 kilomètres, Pinet-Laprade propose qu'on y intensifie la production en vue de desservir la ville. En effet « l'eau du marigot [de Kasack] avant les travaux était vaseuse », mais après une saison où le canal de dérivation a fonctionné « nous avons [...] entendu exprimer l'opinion qu'elle était préférable à celle de la source Lampsar, qui est très bonne ; ce que nous pouvons affirmer, c'est qu'elle dissout mieux le savon que cette dernière. Il lui reste donc maintenant à lui faire parcourir le trajet qui sépare le marigot de Kasack de Saint-Louis afin de doter cette ville d'un immense bienfait dont elle a été privée jusqu'à ce jour³⁹⁹. »

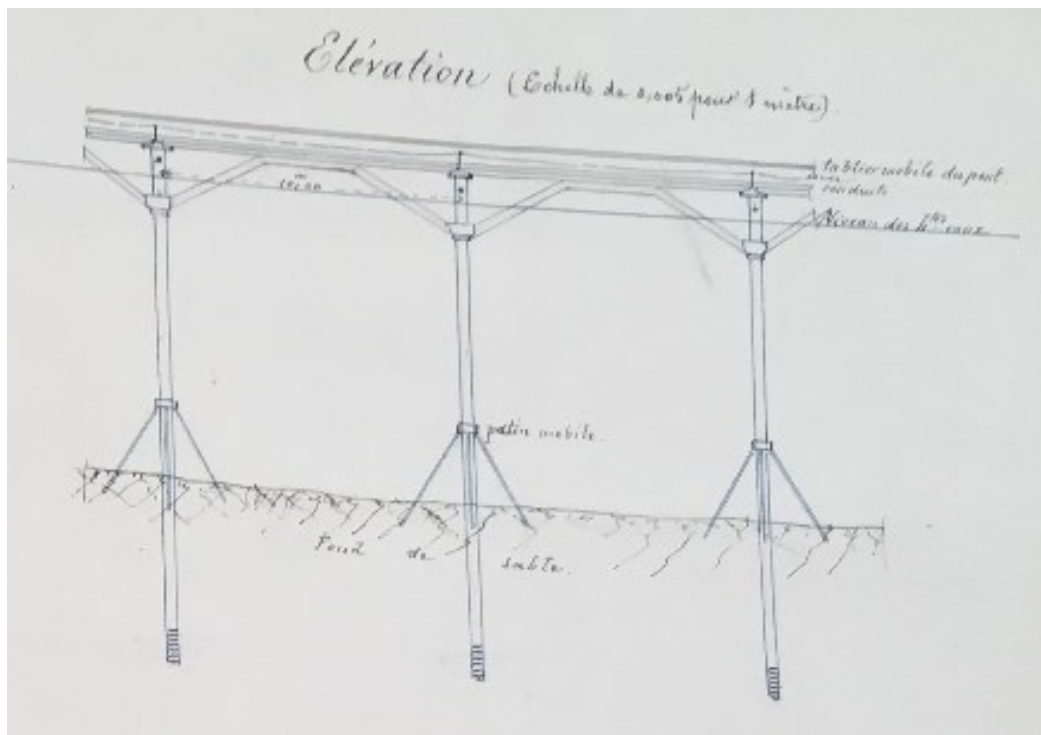
La proposition de projet de Pinet-Laprade répond à un sentiment d'urgence hydrique. Il faut rappeler en effet qu'en ce dernier quart du XIX^e siècle l'eau du Sénégal est douce pendant quatre à cinq mois de l'année, de juillet à novembre. Or à cette période, les habitants qui n'ont pas de citerne (estimés à environ 14 900 sur 15 000), soit « l'immense majorité » écrit le gouverneur, « ne boivent pendant les 8 mois que le fleuve est salé, que de l'eau saumâtre qu'il vont chercher bien péniblement et en petite quantité dans des puits creusés dans les dunes de Sor, ou dans celles de la pointe de Barbarie⁴⁰⁰. » Pinet-Laprade estime qu'un habitant de Saint-Louis a besoin de 100 litres d'eau par jour pour sa consommation et ses besoins domestiques— à titre de comparaison, à l'heure actuelle un Français consomme en moyenne 157 litres d'eau par jour—. Ainsi, il établit que pour une population d'environ 15 000 habitants, la ville nécessite

³⁹⁹ Le gouverneur Pinet-Laprade, *Mémoire sur un avant-projet de conduite d'eau...*, 16 avril 1869, Gorée, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

⁴⁰⁰ Le gouverneur Pinet-Laprade, *Mémoire sur un avant-projet de conduite d'eau...*, 16 avril 1869, Gorée, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

un approvisionnement journalier de 1500 m³ d'eau. Le capitaine du génie Harry, son subalterne, voit les choses d'une manière différente : pour lui, les habitants n'ont pas besoin d'eau potable autrement que pour leur consommation alimentaire. Ainsi il écrit que 100 litres d'eau potable par jour et par tête est une quantité excessive, que seulement cinq litres suffisent. « D'ailleurs est-il bien nécessaire d'arroser la voie publique et de nettoyer les rues avec des eaux de Lampsar ? [...] ne peut-on pas organiser à peu de frais n'importe quel système pour puiser dans le fleuve l'eau nécessaire à cet usage ? »

Pinet-Laprade prévoit que l'eau du marigot de Kasack, une fois adoucie, soit acheminée par un réseau de tuyauteries jusqu'à une citerne centrale à Saint-Louis située sur la place du marché. Ces tuyaux seraient assemblés au moyen de cordes goudronnées qui servent à rendre hermétique les jointures ; un assemblage qui, prévoit-il, devrait prendre deux ans. On peut voir un croquis de ces constructions à la page suivante.



Le directeur des ponts et chaussées, *Apostille du directeur sur le projet de conduite d'eau*, le 26 juin 1869, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM. La première ligne sous les tuyaux figurant le niveau du fleuve.

Cette eau, une fois acheminée dans la citerne du marché, serait délivrée par des robinets dont l'accès serait payant. En outre, Pinet-Laprade imagine une solution à plus long terme, à savoir sur-élever la citerne au dessus du niveau du deuxième étage des bâtiments de la ville. De cette façon, à terme, on pourra directement distribuer l'eau aux particuliers en introduisant un tuyau par une fenêtre de leur habitation.

Mais ce projet d'acheminer l'eau par tuyau de Kasack jusqu'à Saint-Louis comporte un défaut majeur : le marigot de Kasack est situé en dessous du niveau de Saint-Louis. Pour faire cheminer l'eau dans les tuyaux il faut donc nécessairement mettre en place une machine à vapeur à Kasack qui produirait une poussée capable de faire mouvoir l'eau à contre-sens de la gravité. Ce système d'adduction de l'eau illustre la remarque de Pierre Singaravélou, qui décrit les colonies françaises comme un « vaste terrain d'expérimentation, conférant à la colonisation une dimension prométhéenne, jusqu'à une forme d'*hybris* (ὕβρις), de démesure. » C'est ce système d'adduction par machine à vapeur qui est également le plus employé en métropole pour faire cheminer l'eau vers les citernes ou les habitations. Jean-Pierre Goubert parle d'une « obsession de l'eau » qui anime les savants, ingénieurs et politiques au XIX^e siècle. Faire arriver une eau pure et expulser les eaux usées doit permettre d'accéder à un niveau supérieur de santé publique⁴⁰¹. En 1900 en métropole la majorité des petites villes et campagnes ne sont pas équipées d'égouts, le « tout-à-la-rue » est encore le cas le plus répandu. À partir de 1914-1918, on ajoute à la filtration par sable de l'eau à destination des villes des solutions de chlore pour rendre l'eau plus saine. En 1941-1942, la distance moyenne entre le logement et le point d'eau le plus proche est encore de 29 mètres.

Sous l'impulsion du mémoire du gouverneur Pinet-Laprade, le capitaine du Génie produit un rapport ayant valeur de réponse, qu'il signe le 24 juin 1869. Il approuve l'essentiel mais préfère choisir un autre marigot comme source que celui de Kasack. Par souci d'économie, il lui préfère celui de Lampsar, situé 5 kilomètres plus loin que celui de Kasack, portant le trajet de l'eau à 25 kms au total. En effet le capitaine du Génie Harry pointe qu'il existe déjà des bâtiments construits à Lampsar qui pourront abriter la machine à vapeur chargée de faire se mouvoir l'eau vers Saint-Louis⁴⁰². « Monsieur le pharmacien en chef de l'hôpital [de Saint-Louis] a été chargé de faire sur ces eaux [adoucies après filtration] des analyses fréquentes et suivies. Ces analyses faites au moyen de l'hydromètre ont portées sur des eaux prises le même

⁴⁰¹ GOUBERT Jean-Pierre. « La France s'équipe. Les réseaux d'eau et d'assainissement. 1850-1950 », *Les Annales de la recherche urbaine*, N°23-24, 1984. Les réseaux techniques urbains. pp. 47-53.

⁴⁰² Le capitaine du Génie, *Sous-Directeur des ponts et chaussées, Mémoire du 24 juin 1869*, Saint-Louis, FM/SG/SEN/XII/17, ANOM.

jour au barrage, au poste de Lampsar et quelquefois dans une position intermédiaire⁴⁰³», révélant la présence d'une eau non seulement potable mais appétente.

Harry prévoit également la construction d'un château d'eau à Sor, qui se trouve plus élevée que le centre-ville de Saint-Louis. « Afin de préserver la canalisation [desservant l'eau à la ville] aussi bien contre les ardeurs du soleil que contre les animaux qui circulent dans la plaine, elle [sera] recouverte d'au moins un mètre de terre. »

Une citerne publique est bien installée sur la place du marché mais les habitants doivent filtrer l'eau chez eux une nouvelle fois, la faire bouillir. Il faut se garder des parasites qu'elle peut contenir et qui provoquent la dysenterie amibienne, la dysenterie bacillaire, etc. L'exploratrice Raymonde Bonnetain écrit que « [D]epuis sept ans [Saint-Louis] a enfin de l'eau (saumâtre seulement huit ou neuf mois sur douze !) », ce qui fait remonter à l'année 1885 la date où la ville peut subvenir aux besoins de sa population⁴⁰⁴. Ce chiffre montre que tous les auteurs de nos sources ne s'accordent pas sur le moment où Saint-Louis répond convenablement à cette demande qui semble de plus en plus essentielle. Travillés par un discours sur l'hygiène et la santé publique focalisé sur l'eau, les Français du XIX^e siècle voient les réseaux hydrauliques comme des critères de civilisation et de bon développement.

En 1908, le médecin Abel Lahille réalise à Kayes une étude microbienne comparative de la qualité de l'eau du Sénégal. Il procède à la récolte de trois échantillons hydriques : le premier est prélevé le 4 mai 1908 à la fin de la période de sécheresse, le second le 25 juillet au début de la saison des pluies, le troisième le 1^{er} octobre, à la fin de l'hivernage. Le premier échantillon présente une eau « limpide », tandis que l'eau du second échantillon est « opalescente », c'est-à-dire ayant des reflets semblable au minéral qu'on appelle l'opale. Il note par ailleurs la présence de matières en suspension, de débris végétaux mais aussi de micro-algues, qu'on appelle des diatomées. Il relève également des amibes, et « un organisme vivant » qu'il n'arrive pas à identifier. Le dernier échantillon présente une eau trouble et des amibes diverses⁴⁰⁵ mais aussi une poussière blanche et ocreuse à l'origine inconnue, des matières végétales et des organismes bactériens. Les conclusions de Lahille donnent à penser que l'eau du fleuve, entre juin et octobre, est à Kayes est au moins impropre à la consommation sinon dangereuse. Lahille croit notamment reconnaître une *amabea dysenteriae*, un agent pathogène de la dysenterie. Il effectue donc des prélèvements de selles de patients touchés par la

⁴⁰³ Le capitaine du Génie, sous directeur des ponts et chaussées, *Mémoire du 24 juin 1869, Ibid.*

⁴⁰⁴ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger Op. cit.*, 1894, p. 38.

⁴⁰⁵ L'amibiase étant la prolifération de ces parasites intestinaux chez l'homme pouvant entraîner le décès du sujet

dysenterie, et constate la présence d'amibes semblables à celles constatées dans les eaux du fleuve dans trois cas sur cinq. « Quant à la pollution de l'eau elle se ferait, pour ainsi dire, automatiquement, car le fleuve draine toutes les immondices des populations riveraines⁴⁰⁶ », écrit-il. On a donc une situation sanitaire où s'entretient un cercle vicieux : les habitants défèquent dans le fleuve ou y jettent leurs excréments ; il leur arrive de boire à cette eau qui peut avoir un aspect de salubrité. Une fois malades, ils continuent d'entretenir la propagation microbienne par la contamination de leurs selles.

Outre les possibles contaminations organiques de l'eau, il faut également mentionner les pollutions chimiques, comme celle repérée en 1829. Louis-Jean-Guillaume Jubelin, alors gouverneur du Sénégal, fait relever des échantillons d'eau à Saint-Louis pour s'assurer de sa potabilité. Il écrit : « Dix kg d'eau prise dans le sable en face Saint-Louis, c'est-à-dire de celle que boivent les malades et la garnison⁴⁰⁷ pendant 6 mois de l'année, ont été reconnus contenir 10 grammes 260 de muriate de soude⁴⁰⁸ ; la même quantité d'eau prise dans le fleuve à Dagana n'a fourni que 1 gramme 650 de cette même substance⁴⁰⁹. Cette différence est notable ; elle n'avait malheureusement jamais été aussi grande [...] M. le médecin en chef Catel ne doute point qu'elle n'influe d'une manière fâcheuse sur la santé des Européens et surtout des militaires, parce que l'usage de l'eau saumâtre peut déterminer à la longue dans le tube digestif des irritations susceptibles de donner lieu aux affection dysentériques. Or la dysenterie est la maladie qui fait ici le plus de victimes⁴¹⁰ ».

Cette mesure anormale d'hydrochlorate dans l'eau du Sénégal mérite d'être interprétée. Selon Edwin Carro Alcalá, ingénieur en chimie diplômé de l'Université ibéro-américaine de Mexico,

« It is likely to find such material, especially around the soap factories. The heavy presence of commercial boats and factories alongside the riverbanks might be at cause of several small leakages, that adding in numbers could be a noticeable problem. As for the consequences on the health scale, it is fair to say that a daily drinking from this water might be the source of throat-and-teeth-related pathologies. Then the fish and especially shellfish would get sick⁴¹¹. »

⁴⁰⁶ LAHILLE Abel, *Le dolo, l'eau du fleuve Sénégal*, *Bulletin des sciences pharmacologiques, organe scientifique et professionnel*, Paris, Rédaction et Administration, décembre 1909 – mars 1910, BIB SOM c1197/4, ANOM.

⁴⁰⁷ Les militaires.

⁴⁰⁸ L'ancien nom donné à la chlorhydrate ou hydrochlorate]

⁴⁰⁹ La dose y est 10 fois moins concentrée qu'à Saint-Louis.

⁴¹⁰ JUBELIN Louis-Jean-Guillaume (gouverneur), *Lettre du au Ministre Secrétaire d'état de la Marine et des Colonies*, 4 février 1829, FM/SG/SEN/11/41, ANOM.

⁴¹¹ CARRO ALCALÁ Edwin, [traduction personnelle : Il se pourrait que l'activité des navires ou de l'industrie aux abords du fleuve relâche de faibles quantités de cette substance, ce qui, à la longue, en générerait une concentration anormale. En premier lieu cette contamination risquerait d'entraîner pour les consommateurs de cette eau des problèmes dentaires et ainsi qu'au niveau de la gorge. Ensuite, les petits animaux marins viendraient à en souffrir.]

Il est difficile de dire si cette pollution a été endiguée ou si elle s'est maintenue, le dossier ne mentionnant pas de suite à cette affaire.

Le 5 juillet 1903, l'AOF contracte un emprunt de 65 millions de francs, dont 350 000 francs sont dédiés à la construction des égouts de Saint-Louis ; 1 million 650 000 francs sont alloués aux travaux du marais de Sor, qui consistent en un projet d'assèchement par la construction d'une digue. Mais ces travaux n'ont pas l'aval d'un certain Roume, qui s'adresse en 1904 au gouverneur du Sénégal : « Les travaux prévus pour la banlieue de Saint-Louis à Sor, et qui engageraient une dépense considérable, ne paraissent pas devoir produire des résultats de nature à influencer sensiblement sur les conditions sanitaires de la ville même de Saint-Louis. Il conviendra par suite d'étudier un projet beaucoup plus restreint visant surtout à empêcher les stagnations d'eau⁴¹² ». Roume, qui est probablement un ingénieur, estime que la priorité va à l'assèchement des marais dont on ne retire pas potable, car ils sont des foyers à moustiques, dont la propagation rend la vie à Saint-Louis très pénible.

En 1908, le directeur des finances note que pour Saint-Louis, « le système du tout à l'égout n'a pas semblé jusque-là être susceptible d'être réalisé. On a alors élaboré un projet d'après lequel les matières usées sont recueillies dans des Mouras⁴¹³ d'où, après avoir subi une liquéfaction plus ou moins complète elles seront envoyées directement au fleuve⁴¹⁴. » Les Mouras – voir le schéma ci-dessous – sont un nouveau genre de machine qui sont les ancêtres des fosses septiques ; il semble que des Mouras aient été installées dans certains bâtiments publics de Saint-Louis.

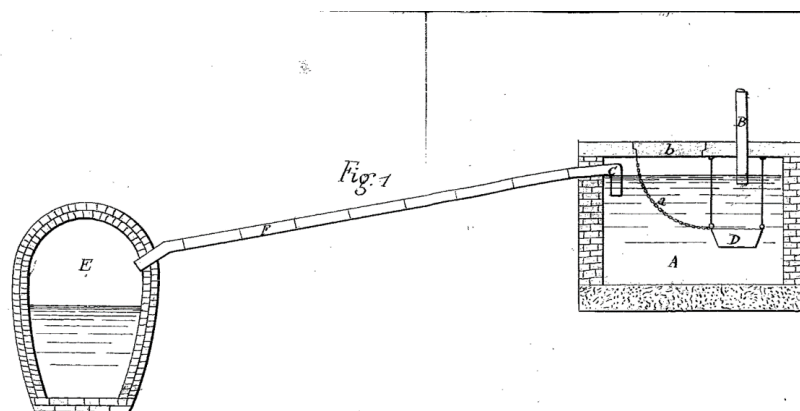


Schéma de la fosse Mouras et de son raccord à l'égout. Extrait du brevet d'invention de 15 ans de Jean-Louis Mouras, n°144.904, déposé le 22 septembre 1881 pour le Ministère de l'agriculture et du commerce. Archives INPI.

⁴¹² ROUME, 28 avril 1904, *Lettre au gouvernement général*, dans *L'inspecteur des finances, contrôle du 30 septembre 1908*, Dakar, FM/SG/SEN/XII/122, ANOM.

⁴¹³ Fosses Mauras, c'est-à-dire des prototypes de fosses septiques.

⁴¹⁴ L'inspecteur des finances, *Contrôle du 30 septembre 1908*, Dakar, FM/SG/SEN/XII/122, ANOM.

En outre certains Européens prétendent qu'il existe une inégalité des besoins en eau selon la race, ce qui permet de justifier des inégalités d'approvisionnement entre noirs et blancs. En 1887, dans son *Sénégal*, Georges Haurigot prête aux Africains un stoïcisme absurde face au manque d'eau : « **Un Maure peut rester plusieurs jours sans boire ni manger.** Ils voyagent en général presque sans provisions : quand la faim les tourmente trop, ils se serrent l'estomac avec une lanière de cuir dont ils augmentent la tension à mesure que leur faim se développe. À leur retour sur les bords du fleuve, vers le mois de novembre, ils se glissent dans quelque navire, et s'ils y trouvent un patron complaisant, on est profondément étonné de la quantité d'aliments ou de liquide qu'ils peuvent absorber... Nous avons vu souvent des Maures engloutir jusqu'à trois litres d'eau sucrée ⁴¹⁵ ... ». Il est vraisemblable que les individus se comportent différemment quant à leur consommation en eau. C'est le résultat d'habitudes et de pratiques adaptatives. Mais les Français, par leur témoignage, tendent à exagérer ces différences entre noirs et blancs et leur rapport à l'eau. C'est le signe d'une priorisation de l'eau vers les Européens au détriment des Africains. La bonne gestion d'un système hydraulique urbain apparaît en outre comme une condition de la stabilité des colonisateurs au Sénégal : elle permet à ses personnels de mieux vivre les conditions de leur mission et impose un style de vie à des populations habituées à d'autres méthodes pour avoir accès à l'eau.

Pour résumer, on peut dire que le projet de puit à Saint-Louis est voué à l'échec pour les raisons suivantes : l'eau y est trop salée, la pression insuffisante, le coût des travaux trop élevé et le savoir-faire technique n'est pas au point. On voit que la question de l'approvisionnement en eau potable est une affaire compliquée par plusieurs paramètres : l'eau est disponible de façon discontinue à Saint-Louis. On cherche à pérenniser son approvisionnement hydrique mais cela implique de relever des défis d'ingénierie et de doter la ville en équipements modernes. Mais en 1908 on sait que l'on rejette toujours les eaux usées directement dans le fleuve ; là-même où l'on retire l'eau que l'on consomme ensuite. On a vu que le problème du manque d'eau au Sénégal illustre un état d'esprit impérialiste qui consiste à modifier un espace pour le rendre viable économiquement, en dépit des échecs et des coûts. Cette énergie déployée à pérenniser l'approvisionnement en eau à Saint-Louis est symptomatique d'une mentalité de conquête.

⁴¹⁵ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Op. cit.*, p. 91.

Partie III : les rudes conditions de la rencontre entre Français et Africains

La vallée est le lieu d'une cohabitation entre Africains et Européens. Bien que nos sources écrites soient toutes issues de la main des Français – mettant en péril l'idée d'une histoire du Sénégal à parts égales, en s'inspirant de la démarche de Romain Bertrand⁴¹⁶ –, on peut tout de même faire émerger en certains points une parole africaine qui est relevée par les Français. On a vu les difficultés causées par le manque d'eau, de soins, de médicaments, mais aussi celles causées par un fleuve inaccessible. C'est dans ce territoire enclavé que se joue la rencontre, où se prolonge des rapports de pouvoir entre les uns et les autres. Les Français montrent peu d'estime pour les habitants de la vallée, mais demeurent sensibles à l'accueil qui leur est fait. Les corps africains sont de véritables attractions, surtout quand ils sont définis par le mouvement et la nudité. L'étonnement causé par la vue de l'étranger semble d'ailleurs réciproque. Dans le même temps, il est des corps qui ne sont pas des attractions mais bien des fardeaux : on pense à ceux des Français morts au combat ou des suites de maladies. Ces corps sont des poids pour l'administration, qui voient en eux l'expression de son propre échec en Afrique de l'Ouest. Ils sont réclamés en métropole par les familles des victimes, qui bénéficient d'un pouvoir médiatique du fait du sacrifice pour la Patrie de leurs proches. Ce sacrifice est alors utilisé pour faire voix et obtenir plus facilement le retour « des restes mortels », ce qui a pour effet de faire la publicité de la mortalité au Sénégal et de fragiliser le projet colonial. On utilisera les textes rédigés par Eugène Guernier, Pierre Loti, le récit de Raymonde Bonnetain, ainsi que les courriers des familles réclamant le retour des dépouilles de leurs proches.

Chapitre 7 – « L'odyssée » d'une femme sur le Sénégal

Le chapitre suivant est construit avec une singularité. Plutôt que de traiter d'un aspect thématique de la vallée, nous allons suivre le rare récit de Raymonde Bonnetain, une femme en voyage sur le Sénégal à la fin du XIX^e siècle. Âgée de 24 ans en 1892, Raymonde Bonnetain accompagne son mari qui doit se rendre au Soudan pour des raisons professionnelles. Le couple emmène également avec eux leur fille de sept ans, Renée. L'historien Jean-Marie Seillan a déjà réalisé une analyse de ce document sous forme de commentaire général⁴¹⁷. Quant à nous, nous

⁴¹⁶ BERTRAND Romain, *L'Histoire à parts égales, Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^e-XVII^e siècle)*, Paris, Le Seuil, 2011.

⁴¹⁷ SEILLAN Jean-Marie, *Aux sources du roman colonial (1863-1914). L'Afrique à la fin du XIX^e siècle*. Editions Karthala, « Lettres du Sud », 2006, 512 pages.

mettrons en regard la relation qui est entretenue au fleuve au cours de ce singulier voyage, qu'elle appelle son « odyssee sur le Sénégal », (le titre du chapitre IV de son livre). Raymonde Bonnetain n'est pas la première femme à s'aventurer au haut-Sénégal ; elles sont une poignée à avoir poussé l'exploration jusqu'à Bafoulabé. Mais Raymonde Bonnetain est la première à poursuivre au-delà et à atteindre le Niger. Elle a tout d'une pionnière en effet : elle monte à cheval, tire à la carabine calibre 28., prend place à bord des chalands sur le Sénégal. On lui conseille à plusieurs reprises de ne pas réaliser « ce voyage au Soudan qu'aucune femme blanche n'avait encore tenté », et qui ne sied pas non plus à une enfant de sept ans. Cette auteure atypique, qui se met elle-même en récit, ne manque pas d'intérêt pour qui travaille à l'histoire de la rencontre, des connexions, des représentations et du genre en Afrique de l'Ouest. Par Raymonde Bonnetain et son récit de voyage qu'elle fait imprimer en 1894, on accède au regard d'une parisienne sur la vie des habitants et habitantes de la vallée sénégalaise ; du reste ses commentaires sur l'accueil qui lui est réservé permettent en négatif de dévoiler les représentations des Africains de la vallée, autrement restées muettes.

Le « périple » se déroule du 5 novembre 1892 au 4 juillet 1893. Le départ a lieu à Bordeaux à bord d'un navire à vapeur qui la mène à Dakar, puis de Dakar elle se rend en train jusqu'à Saint-Louis, jusqu'à s'embarquer sur le fleuve Sénégal et atteindre le Soudan. Raymonde Bonnetain prend des notes quotidiennement dans un carnet de bord. Elle s'y exprime libéralement, formule des remarques personnelles initialement destinées à ses proches – c'est du moins ce qu'elle prétend – usant de nombreux points d'exclamations accentuant les moments forts de sa pensée. Il faut garder à l'esprit qu'entre la rédaction de son carnet et le passage en imprimerie, on imagine qu'il y a pu y avoir des corrections apportées au récit. Ils rentrent à Saint-Louis après ce voyage de près de 8 mois dans l'Afrique de l'Ouest intérieure. Cet ouvrage imprimé donne à voir un regard particulier d'une parisienne sur une région très fermée aux Européennes.

« Suis-je héroïque sans le savoir... ou toquée ? » se demande Raymonde Bonnetain en introduction d'*Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*⁴¹⁸.

La famille prépare depuis Paris à ce voyage en Afrique de l'Ouest : « Depuis deux mois, il y avait toujours des cartes géographiques sur [la table de mon mari], et de gros livres pleins d'images exotiques : d'affreuses négresses, des sauvages à moitié nus⁴¹⁹. » D'entrée de jeu, la remarque invite à deux idées : le caractère crucial de la carte, et la force des images et de leur

⁴¹⁸ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 2.

⁴¹⁹ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan*, Ibid., 1894, p. 2.

représentation. La carte permet de s’orienter, de caractériser un territoire, mais elle est aussi un outil de puissance qui dévoile et qui nomme autrui selon nos représentations propres. Enfin, « ces gros livres » sont des notices ethnographiques, des récits de voyages illustrés, où figure le corps étranger dans toute sa splendeur et sa bizarrerie, essentialisé dans son altérité par sa nudité. Carte d’Afrique et corps sauvage ; nommer et mettre à nu. On voit là le souci d’une bonne famille parisienne de s’orienter dans ce monde inconnu mais peuplé par des images stéréotypées. Paul Bonnetain semble porter un intérêt à étudier la région dans la laquelle il se rend par une documentation abondante, « des gros livres » qui impressionnent sa femme par leur volume et leur scientificité apparente. Pour cause c’est un journaliste et écrivain naturaliste prolix, qui a voyagé de nombreuses fois dans les colonies françaises, couvrant les mouvements des troupes françaises pour le compte de *L’Opium* ou encore pour *Le Figaro*, pour lequel il est correspondant de guerre. Il publie à partir de ce voyage un recueil de poésie en prose⁴²⁰. En 1892, à la veille de son voyage au Soudan, il a 34 ans, soit dix ans de plus que son épouse. Cette dernière s’investit également dans la préparation du départ. « Je demande au libraire : Vous avez un ouvrage pas savant, facile à lire, sur le Soudan ? [...] et il me tend un bouquin intitulé : *Terre de mort, [...] Soudan et Dahomey*⁴²¹ », un récit romancé paru en 1892. L’auteur de ce livre est Paul Vigné D’Octon [1859–1943], un homme politique et écrivain français qui séjourne au Sénégal de décembre 1884 à juin 1885. Anticolonialiste, il rédige également sur l’Afrique trois livres : *Chair noire ; Au pays des fétiches ; Fauves amours*.

Les proches du couple Bonnetain leur déconseillent ce voyage, qui mettrait en péril la santé de la jeune Renée. Le gouverneur du Sénégal de Lamothe, informé de l’entreprise du couple Bonnetain, ne s’exprime pas différemment. Raymonde Bonnetain ne se montre pas inquiète : « À toutes les objections, à toutes les prières, j’ai répondu qu’avec du confortable, de l’hygiène, de la prudence, on se portait bien partout ; – que j’étais petite fille de créoles brésiliens, donc vaccinée contre le climat tropical » écrit-elle, exprimant par là une affiliation à un métissage réel ou supposé⁴²². Quoi qu’il en soit, il apparaît clair que Raymonde Bonnetain est issue d’une famille aisée, propriétaire d’esclaves, comme le prouve la remarque suivante : « Je n’ai jamais enfin bien compris les protestations de mes grands-parents, à propos de l’émancipation des noirs – laquelle les ruina⁴²³. » Raymonde Bonnetain s’exprime ici de façon

⁴²⁰ BONNETAIN Paul, *Dans la Brousse : sensations du Soudan*, Paris, Alphonse Lemerre, 1895.

⁴²¹ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 8.

VIGNÉ D’OCTON Paul, *Terre de mort, Soudan et Dahomey*, Paris, Alphonse Lemerre, 1892.

⁴²² BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 15.

⁴²³ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 68.

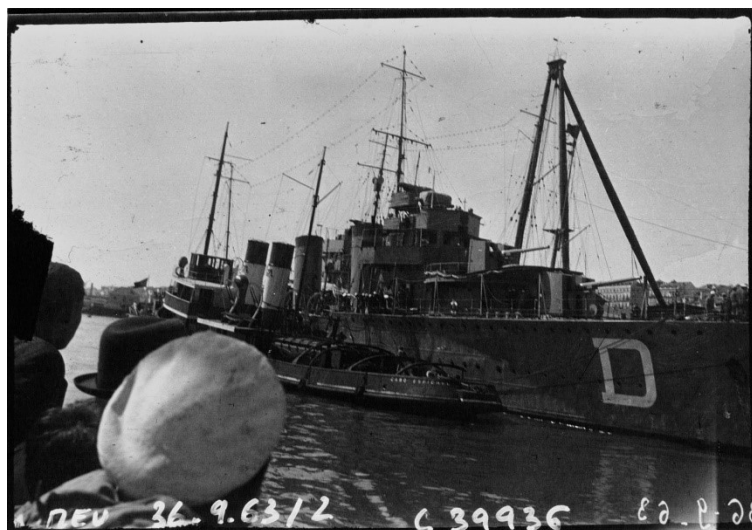
contradictoire, puisqu'elle explique ce qu'elle dit ne pas comprendre. Pour ce qui est de l'immunité alléguée des « créoles » aux rigueurs du climat tropical, il s'agit d'une chimère.

À la page suivante figure un tableau détaillant la chronologie du voyage des Bonnetain.

Date	5 novembre 1892	18 novembre 1892	22 novembre 1892	10 décembre 1892	11 février 1893	8 mai 1893	14 juillet 1893
Etape clef du voyage	Départ de Bordeaux	Embarquement sur le Sénégal depuis Saint- Louis	Halte de six jours à l'escale de Matam	Arrivée à Kayes	Départ pour le Soudan	Retour à Kayes	Retour à Saint- Louis

Tableau rappelant l'itinéraire de la famille Bonnetain sur le Sénégal, par FIARD Antoine.
Temps total passé sur le tronçon du fleuve Saint-Louis – Kayes : près de 5 mois.

Le départ a donc lieu depuis le port de Bordeaux le 5 novembre 1892, à bord du *Portugal*, qu'on peut voir ci-dessous. Ce navire lancé en 1886 après la mort d'un de ses charpentiers fait naufrage en 1916 à Batoum, côte de Géorgie, torpillé par le Unterseeboot allemand U33.



Photographe anonyme, *Photographies du Portugal [...]*, Agence Meurisse, éditée en 1936.

Le général Borgnis-Desbordes fait partie des passagers du bord : les Bonnetain ont l'occasion de dîner à sa table et de louer sa bonne compagnie. Raymonde Bonnetain semble très au fait de l'identité des officiers qu'elle rencontre, qu'elle peut nommer et décrire. Certains sont en effet des célébrités.

Raymonde Bonnetain laisse voir un racisme latent à l'égard des Sénégalais. Débarquée en compagnie de Paul et de Renée, Raymonde Bonnetain écrit à propos des habitants de la ville de Saint-Louis : « Comme passants, rien que des noirs. Les rares blancs sont des troupiers⁴²⁴. Dans le train qui nous a amenés [depuis Dakar], j'ai vu avec indignation de malheureux soldats, des marsouins, voyageant en 3ème classe, (et quelle troisième classe !) avec des noirs, et de la dernière catégorie. [...] Ces malheureux, ridiculeusement habillés contre la chaleur (pantalon de toile, mais vareuse de gros molleton comme en France !), ces malheureux [...] enfermés au milieu de la puante négraille, dans une étuve atroce !⁴²⁵. » Si l'on se réfère à l'œuvre littéraire de son mari Paul Bonnetain, on remarque que tous deux ont en partage une idée de supériorité de la race blanche, à l'image par exemple d'un auteur comme Pierre Loti (que le couple connaît intimement). Il est à noter que Raymonde Bonnetain a lu *Le Roman d'un spahi*, qui a été publié pour la première fois l'année d'avant, en 1881 aux éditions Calmann-Lévy : elle mentionne volontiers dans son propre récit de voyage le personnage fictionnel de l'Africaine Fatou, avec qui le personnage du spahi Jean Payral se marie.

Raymonde Bonnetain se montre attentive aux activités des Européennes au Sénégal : « Pas encore vu une femme blanche dehors. On me dit qu'elles ne sortent presque jamais, si ce n'est pour aller à l'église, le dimanche, ou, de temps en temps, à des soirées officielles. Je ne m'étonne pas qu'à ce régime, elles engraisent, s'ennuient et se portent mal. » Elle ajoute plus loin : « [L]e Soudan n'est pas clément aux blanches – je le savais- et aucune de mes devancières n'a dépassé Bafoulabé, c'est-à-dire la grande banlieue de Kayes⁴²⁶ ». Pourtant une femme semble faire exception à ses yeux. Il s'agit de l'épouse « d'un lieutenant de vaisseau, Madame de B., qui monte à cheval, canote, chasse, pêche, et attend encore son premier bobo, grâce à sa façon intelligente d'entendre l'exil⁴²⁷. » Ce propos sur l'exil nécessite une élucidation. Pour rappel, cette notion consiste en une mise à l'écart d'un individu loin de sa patrie. Appliqué aux Français du Sénégal, le terme d'exil semble inadapté, car prendre part à la colonisation est le fruit d'un choix délibéré et consiste à s'installer en terre étrangère par intérêt et de s'en rendre

⁴²⁴ Des militaires.

⁴²⁵ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 38.

⁴²⁶ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 120.

⁴²⁷ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 44.

les souverains. Alors, comment comprendre que des Français au Sénégal puisse considérer qu'ils mènent une vie d'exilé dans un territoire où ils se disent « les maîtres » ? C'est que le terme d'exil peut prendre plusieurs sens. Nous citons à l'instant la définition juridique du mot. Mais au sens affectif, l'exil consiste à abandonner le lieu où l'on se sent chez soi pour habiter un autre où l'on est étranger. C'est l'occasion de nous demander si ces femmes d'officiers ou de dignitaires français ont eu réellement leur mot à dire au moment de partir de France pour vivre dans la colonie. Quel est leur capacité de décision pour elle-même, leur *agency*, à une époque où le droit donne au patriarcat tous les pouvoirs sur elles ? Raymonde Bonnetain, par exemple, a 17 ans quand elle conçoit Renée. À un âge si précoce, divorcer avec un enfant à élever correspond à une mort sociale. Elle que nous décrivions comme atypique et aventurière en début de chapitre, peut-elle vraiment se permettre à 24 ans de refuser à Paul Bonnetain de prendre part à ce voyage au Sénégal ? Pour rappel, à l'époque c'est le père qui a autorité sur sa fille jusqu'au mariage où ce pouvoir est reversé à l'époux. Il n'est pas étonnant, donc, de lire des témoignages de souffrance de la part de ces épouses, qui se voient « exilées » tandis que le prisme de nos représentations nous fait voir des privilégiées qui se plaignent de mener une vie d'oisiveté et de domination sur des domestiques africains.

Tout comme « Madame de B. » Raymonde Bonnetain a également amené son matériel d'équitation, ce qui provoque les railleries des Africains à l'escale de Matam, qui, rapporte-t'elle, s'étonnent de voir une femme monter. Assurément, Raymonde Bonnetain joue sur son apparence auprès de ses compatriotes avec humour : elle n'hésite pas, comme on peut le voir ci-dessous, à se déguiser en militaire, la cravache à la main. Elle emprunte certainement l'uniforme de son mari.



Photographe anonyme, *Madame Bonnetain en tenue militaire avec galons*, Kayes, 1893. Son ouvrage et les photographies que nous disposons d'elle donnent à voir le portrait d'une femme charismatique.

D'autre part, Raymonde Bonnetain est équipée d'un fusil et prend part à l'exercice de tir depuis le pont du navire cheminant vers Kayes : « Bien entendu, j'ai voulu essayer sur les oiseaux d'eau, mon joli fusil Guinard, mais c'est un calibre 28, une arme de dame, qui, à cause de sa légèreté même, recule terriblement et me meurtrit l'épaule. Décidemment, je devrai rester femme⁴²⁸ ». Pourtant Raymonde Bonnetain semble très à l'aise dans sa façon de prendre la plume, écrire sa propre version de son aventure, s'approprier les codes ordinairement réservés

⁴²⁸ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 44.

aux hommes... Ces éléments nous font dire que Raymonde Bonnetain a en quelque sorte dépassé le genre.

Elle porte sur la faune du fleuve un regard de chasseuse-styliste, imaginant ce qu'elle pourrait tirer de la dépouille de tel ou tel animal : « [D]es marabouts, des aigrettes, des tas d'échassiers dont le beau plumage – j'en rapporterai – me fait rêver des tas de chapeaux étonnants pour à Paris, cet hiver – si toutefois je reviens de la *terre de mort*⁴²⁹!..⁴³⁰ » L'image suivante présente justement la jeune Renée assise sur un fauve empaillé. Sa mère, ayant visiblement des compétences en taxidermie, n'a-t-elle pas d'ailleurs prévu le « coton hydrophile et le sublimé corrosif de [leur] pharmacie de route » pour empailler de petits animaux ? « À la suite des travaux de John MacKenzie, de nombreuses analyses ont pu montrer combien la chasse ou le safari avaient pu symboliser le pouvoir des blancs sur cette nature sauvage⁴³¹ » écrit Hélène Blais en 2013.

⁴²⁹ Le Sénégal.

⁴³⁰ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 44.

⁴³¹ BLAIS Hélène, dans SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 185.



Mademoiselle Renée Bonnetain à cheval sur une lionne empaillée.

A son arrivée à Matam, Raymonde Bonnetain assiste à une campagne de conscription pour l'armée française. Cette observation lui inspire des paragraphes entiers sur la condition des Sénégalais en regard de l'abolition de l'esclavage : « On recrute [...] à Matam. Or, savez-vous quelles sont ces recrues ? Des esclaves. Oui, des esclaves que leurs maîtres viennent vendre au poste. [...] Le médecin [...] visite ces « engagés ». S'il les admet, s'il les reconnaît *bons pour le service*, le poste verse une somme (300 francs je crois en moyenne) au propriétaire de l'esclave, et celui-ci est affranchi, déclaré libre homme libre, contre un engagement de servir comme soldat pendant un certain temps⁴³². » Les « esclaves » décrits par Bonnetain auraient

⁴³² BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., 1894, p. 66.

donc un intérêt à se faire recruter par les militaires français s'ils veulent devenir libres, au-delà d'un quelconque engagement personnel ou intime pour servir la France. « [J]'assiste à des scènes bien drôles. Tout à fait le contraire de nos conseils de révision où les conscrits simulent plutôt des maux imaginaires ! Ici, on simule la vigueur, la santé. Il y a des boiteux qui veulent courir, des tuberculeux qui bombent leur thorax et tapent dessus à grands coups de poing en protestant de leur endurance...⁴³³ ».

L'exploratrice propose une lecture des motivations profondes qui animent les Africains désireux de s'engager chez les spahis ou les tirailleurs : « Ce n'est pas, comme on pourrait le croire, le goût du panache, ni le plaisir de guerroyer, qui enthousiasment [les Africains qui veulent intégrer l'armée française], encore qu'ils adorent les couleurs voyantes, et dit-on, les coups de fusil. Leur rêve, leur ambition, leur but qu'ils avouent avec un cynisme... touchant, c'est de *gagner captifs*, c'est-à-dire de posséder, grâce à la guerre, des esclaves à leur tour !!! (Quand je vous disais que l'esclavage est dans le sang du noir)⁴³⁴. »

Elle présente une opinion affirmée quant à la condition de cette catégorie sociale : « D'abord le *captif* n'est pas malheureux : - il est heureux, et, je l'ai vu, refuse de quitter son maître ! Celui-ci est doux pour lui, le traite mieux que nous ne traitions jadis nos bon vieux domestiques⁴³⁵. » On se demande ce que Raymonde Bonnetain appelle le bonheur. Elle ajoute d'autre part que les captifs sont bien traités « 999 fois sur 1000 » par leurs maîtres européens. Mais pourquoi Raymonde Bonnetain emploie-t-elle le terme d'esclave ou de captif alors que l'esclavage a été aboli en France et dans ses colonies en 1848 ? Elle répond elle-même à la question : « J'ai employé le mot : *captif*. C'est l'euphémisme, hypocrite et très littéraire, exclusivement et universellement employé au Sénégal et au Soudan. Le mot *esclave* n'existe plus ! » Pourtant l'esclavage connaît au Sénégal une survivance qui dépasse 1848 et l'abolition officielle de la traite négrière. Dans ce qu'on appelle les villages de liberté, dont le nom semble déjà suspect à l'oreille, les anciens esclaves affranchis sont accueillis et soumis aux travaux forcés. Selon Ibrahima Thioub, professeur d'histoire de l'Université Cheick Anta Diop de Dakar, 70 villages de liberté ont été fondés entre 1887 et 1910. Il s'agit en quelque sorte de villages alternatifs – par exemple, il y'a l'escale de Kayes, et puis il y a le village de liberté de Kayes, deux endroits dissemblables – où les Français puisent une main d'œuvre africaine dont on estime l'effectif entre 10 000 et 12 000 personnes⁴³⁶. Ces effectifs sont affectés aux travaux

⁴³³ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 67.

⁴³⁴ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 77.

⁴³⁵ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 69.

⁴³⁶ THIOUB Ibrahima, *Stigmates et mémoires de l'esclavage en Afrique de l'Ouest : le sang et la couleur de peau comme lignes de fracture*, FMSH, octobre 2012.

les plus pénibles par soucis de préserver les vies européennes : « Le recrutement local, avancé par Faidherbe qui avait créé le corps des tirailleurs sénégalais en 1857, s'intensifia, incorporant souvent, dans un premier temps, des esclaves *rachetés*⁴³⁷. Le recours aux auxiliaires indigènes, qui caractérise toutes les armées coloniales, fut ainsi d'abord destiné à épargner des vies européennes. Il se révéla aussi moins coûteux⁴³⁸. »

L'aventure de Raymonde Bonnetain sur le Sénégal l'amène à fréquenter de près des Africains, qui la serve visiblement avec un soin tout particulier, attendu du fait que Paul Bonnetain est perçu comme « un homme à galons ». C'est notamment le cas quand la famille se loge à Kayes pour quelques semaines à la fin de l'année 1892. On y apprend que dans le pavillon du commandant supérieur du fleuve chaque Français dispose d'un serviteur africain –le plus souvent un enfant– : « Le service est confié à [des] domestiques noirs, de jeunes garçons de 14 à 16 ans, chaque convive amenant le sien ! Comme on le pense, ces boys sont peu stylés⁴³⁹. » Qu'entend-elle par « peu stylé » ? Désigne-t-elle la condition sociale de ces garçons, leurs manières, leur expression ? La famille Bonnetain se voit elle aussi pourvue d'un serviteur : « Mahmadi, c'est le nom de notre domestique⁴⁴⁰, est suavement laid ; mais il a de bons yeux de jeune chien ! Du premier jour, je l'ai découvert entêté et paresseux comme tous ceux de sa race ; seulement, il a de la bonne volonté, : il obéit et il est enfin très poli [...] Notre nègre est propre comme la grande majorité des noirs, dont le bain au fleuve est au moins quotidien⁴⁴¹ ». Le jeune Mahmadi est amené à effectuer des tâches pénibles : « Paul déballe [...] notre appareil à douches et le remonte. En un quart d'heure de travail, c'est fait ; et, radieux, nous nous offrons une séance d'hydrothérapie bien gagnée [...] Notre *garçon* est resté ébahi devant cette machine qu'il n'a pas tardé sans doute à détester, en raison du nombre de seaux d'eau qu'il a dû aller chercher et des coups de pompe à donner pour avoir une pression de 3 atmosphères⁴⁴² » nécessaires pour actionner le jet de la douche portative.

Raymonde Bonnetain utilise souvent l'eau du fleuve pour ce qu'elle appelle « son hydrothérapie », soit pour se rafraîchir le corps ou bien pour tenir au frais la boisson. À bord du chaland à destination de Kayes, elle écrit « qu'avec une corde et nos seaux, nous puisons l'eau du fleuve, et, dans les dits seaux pendus au courant d'air, nous essayons de faire rafraîchir notre

437 ECHENBERG Myron, *Les Tirailleurs sénégalais en Afrique Occidentale française (1857-1960)*, Paris, Karthala, 2009.

438 SURUN Isabelle, SINGARAVÉLOU Pierre, *Les empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Points, Histoire, 2013, p. 62.

439 BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 129.

440 De 14 ou 15 ans.

441 BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 132.

442 BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 130.

vin⁴⁴³. » La famille Bonnetain ne boit pas directement à l'eau du fleuve. Celle-ci est trop « chaude à la main » mais devient « tiède si elle est suspendue dans des outres » avant que d'être consommée.

Arrivés à Kayes, les Bonnetain occupent un second logement situé à « 500 mètres » du fleuve. À cette occasion, on leur confie deux nouveaux domestiques nommés Dama et Boubou. Boubou est chargé « d'aller chercher de l'eau au fleuve, laver la vaisselle [...] Le fleuve est à 500 mètres de la maison ; et, sa calebasse sur la tête [...] le jeune Boubou fait la navette, la matinée durant, entre notre logis et le Sénégal. Un blanc de son âge en aurait fini en une heure, portant deux seaux à l'aide d'un cercle de tonneau, [...] ou irait remplir une barrique au fleuve et la roulerait jusqu'ici. Un noir n'a ni cette intelligence, ni cette activité. L'eau est ainsi versée sous la porte cochère, à l'ombre, dans des bailles de bois (d'anciennes pièces de vin sciée en deux⁴⁴⁴) dont une partie me sert pour la lessive, la toilette, ma douche et pour tenir le vin au frais⁴⁴⁵. »

Raymonde Bonnetain cherche à connaître l'âge de son domestique Dama : « On ne sait jamais l'âge d'un nègre ; il l'ignore presque toujours lui-même et n'aime pas en tout cas qu'on le lui demande parce que ça porte malheur [...] Ces êtres sans calendrier repèrent leurs souvenirs sur certains événements, grands pour eux ; inondations, incendies, combats, changement de commandant supérieur⁴⁴⁶ ». À en croire Raymonde Bonnetain le fleuve, cette entité géographique mouvante, deviendrait un point de repère chronologique voire identitaire pour les habitants de ses rives.

Ce récit de voyage fourni enfin quelques pistes sur le regard des habitants de la vallée sur Raymonde Bonnetain et sur sa fille Renée Bonnetain. Le sentiment que leur vue suscite est généralement l'étonnement : « Nous allons quelquefois [au village de Matam], bien que des centaines de nègres nous suivent dans les rues, ma fille et moi. C'est Renée, toutefois, qui cause le plus de surprise, car on n'a jamais vu ici d'enfants blancs. On touche furtivement sa robe, on montre ses cheveux blonds avec admiration⁴⁴⁷ ». Mais encore : « mon débarquement, celui de Renée surtout, [...] soulève des émeutes. [...] Notre fille a tous les honneurs [...] Hier toutefois, un chef est allé un peu bien loin : –il me l'a demandée en mariage !!! Toi, m'a-t'il dit, tu es trop vieille... (à 24 ans !...)⁴⁴⁸ ».

⁴⁴³ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 102.

⁴⁴⁴ Un tonneau transformé en bassine.

⁴⁴⁵ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 151.

⁴⁴⁶ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 131.

⁴⁴⁷ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 84.

⁴⁴⁸ BONNETAIN Raymonde, *Ibid.*, p. 114.

Raymonde Bonnetain, que nous avons côtoyée dans ce chapitre, est assurément une figure ambivalente. Ferme dans son souhait d'accompagner coûte que coûte son mari dans un territoire déclaré hostile, traversée par un fleuve pareil à « de l'étain en fusion », elle se met en récit et se livre sans détour au lecteur. On y lit une personnalité indépendante et parfois décalée, qui présente une pensée raciste classique pour l'époque, traitant les noirs « d'hommes à pattes de singes », de « créatures simiesques »... bref cette parisienne fait l'expérience de ce qu'elle appelle « l'exil » et des difficultés du Sénégal : retard du chaland censé les transporter, signes d'anxiété, maladie... en somme des aléas qui semblent être un exemple particulièrement représentatif des conditions de voyages sur le Sénégal. Pour Jean-Marie Seillan, elle incarne typiquement la « colonisation africaine au féminin⁴⁴⁹ ».

Ce récit invite à aller plus loin dans le thème de la rencontre entre Européens et Africains, ce qui nous amène à traiter du regard réciproque entre les populations qui se côtoient dans la vallée sénégalaise.

Chapitre 8 – Regards sur les corps dans la vallée du Sénégal

En 1848 les esclaves du Sénégal sont émancipés, ce qui inspire l'écrivain Eugène Guernier près d'un siècle plus tard. Sans en avoir été témoin, il compose en 1949 le récit de ces émancipations et affirme qu'à « Saint-Louis même [éclate une] allégresse enfantine et sans cœur ; le 23 août, les libérés allèrent en foule se baigner à la mer, pour se purifier, disaient-ils, de toute trace d'esclavage⁴⁵⁰. » Cet événement historique construit *a posteriori* est marquant par la puissance de son caractère symbolique ; il en dit plus sur le rapport qu'ont les hommes au fleuve en 1949 qu'en 1848. Il donne aussi à penser que dans l'esprit d'Eugène Guernier, la libation des corps précède à leur libération. Par le terme « se purifier », Guernier élabore ici une analogie évidente avec le rite baptismal, qui octroi à l'individu son adhésion à la communauté. Ainsi se baigner dans les eaux du Sénégal doit permettre aux nouveaux hommes libres de goûter à l'individualité tout en intégrant une communauté.

S'en suit pour ces anciens esclaves une « transformation sociale » relative qui se traduit par un relogement dans un ancien cimetière de Saint-Louis, le cimetière du Sud. On lit dans le compte-rendu d'un conseil d'administration de Saint-Louis du 7 juillet 1848 le souhait de

⁴⁴⁹ SEILLAN Jean-Marie, *Aux sources du roman colonial (1863-1914). L'Afrique à la fin du XIX^e siècle*. Editions Karthala, « Lettres du Sud », 2006, 512 pages.

⁴⁵⁰ GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949, p. 51.

construire des logements en maçonneries pour les nouveaux affranchis⁴⁵¹, le tout pour un coût total de 13000 francs. Ces mesures font suite à l'abolition officielle de l'esclavage du 27 avril 1848 par le décret de Victor Schœlcher. On veut donc construire une rangée de cases « destinées, après l'accomplissement de cette brusque transformation sociale⁴⁵² à recevoir ceux des nouveaux affranchis que l'âge vu les infirmités condamnaient à la triste nécessité de mendier, si l'administration ne prenait pas à l'avance les mesures propres à prévenir l'extension d'une plaie⁴⁵³ qui affecte déjà trop la population du Sénégal [...] J'ai compris, ainsi que le chef du Service Administratif m'en a fait l'observation, qu'au lieu d'une série de cases attendant les unes aux autres, il serait bien préférable d'établir de vastes salles bien aérées, pouvant contenir chacune de 20 à 25 noirs⁴⁵⁴. »

C'est notamment dans les espaces urbains que se fréquentent blancs et noirs au Sénégal. Les militaires Français à Saint-Louis ne se privent pas de fréquenter les maisons de prostitution, où la proximité avec les Africaines est chose tolérée. Pierre Loti, dans son œuvre de fiction, donne une description d'une de ces maisons closes : « Dans le bouge, il régnait une température d'étude, une chaleur à rendre fou, avec des fumées noire ou laiteuses, des odeurs d'absinthe⁴⁵⁵, de musc, d'épices, de soumaré et de sueur nègre⁴⁵⁶. » L'histoire romancée du spahi Jean Peyral, sous la plume de Loti, perd ça et là ses accents lyriques et amoureux. Les Sénégalaises y subissent toutes sortes de violences : « Quand les pensionnaires de dame Virgnie égarèrent leurs mains sur [Jean], il les écartait du bout de sa cravache comme des animaux immondes, et les malheureuses petites créatures le considéraient comme une sorte d'homme-fétiche, dont elles n'approchaient plus⁴⁵⁷. » L'auteur se permet une perversité dans son propos, prêtant aux victimes un plaisir manifeste à subir des violences : « Quand [Jean Peyral] la battait, **elle aimait presque cela** maintenant, parce qu'il n'y avait guère que dans ces moments-là qu'il la touchait⁴⁵⁸ ». En outre, Loti rapporte des abus sexuels sur des Africaines à l'âge nubile : « Violer comme [les autres militaires] des petites filles noires⁴⁵⁹ ! ». Quel crédit donner à ces sordides affirmations quand elles appartiennent au genre littéraire ? À quel degré la description donnée s'approche-t-elle de la réalité ? Se pose ici la classique question de l'interprétation d'une œuvre vraisemblable et qui appartient pourtant au genre du roman. Afin d'apporter un

⁴⁵¹ Les esclaves rendus libres.

⁴⁵² Passer d'un statut d'esclave à celui de citoyen libre.

⁴⁵³ Il veut parler de l'indigence.

⁴⁵⁴ Le secrétaire archiviste du conseil d'administration de Saint-Louis du 7 juillet 1848, *compte rendu de séance*.

⁴⁵⁵ Une liqueur interdite en France en 1915 du fait de sa toxicité présumée

⁴⁵⁶ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 51.

⁴⁵⁷ LOTI Pierre, *Ibid.*, p. 53.

⁴⁵⁸ LOTI Pierre, *Ibid.*, p. 161.

⁴⁵⁹ LOTI Pierre, *Ibid.*, p. 70.

premier élément de réponse à ces questionnements, on peut signaler que Loti a rédigé son *Roman d'un Spahi* au 32 Rue Mage à Saint-Louis, *in situ*. Aussi, on est en droit de donner quelque crédit à l'ambiance saint-louisienne qu'il restitue par l'écriture et aux faits qu'il rapporte.

Malgré ces violences, il semble fréquent pour les militaires en garnison de faire ménage avec des femmes africaines. Ceux-là s'exposent au blâme de l'administration, et peuvent se voir empêcher d'accéder à des promotions ou des avancements : « Oh ! scandale, vivre avec une femme noire⁴⁶⁰. » On peut encore reprendre l'observation de l'exploratrice Raymonde Bonnetain, qui écrit qu'aux escales, « les femmes servent les hommes, mais ne mangent pas avec eux ! Si cette partie de l'Afrique n'a pas les beautés et la civilisation de l'Orient, elle en a du moins, on le voit, les pires préjugés à l'endroit de la femme⁴⁶¹ » rapporte-elle en 1894. Cette remarque est intéressante puisqu'elle qualifie la condition féminine en Afrique de l'Ouest.

Comprendre les représentations de l'altérité dans la vallée du Sénégal passe par l'étude du *topos* colonialiste de la fin du XIXe siècle. Les corps noirs sont animalisés, indifférenciés. L'individualité est gommée, essentialisée derrière des caractéristiques prétendument partagées par tous. Sous la plume de Pierre Loti, tous les Sénégalais « se ressemblaient ; c'était toujours [...] le même masque simiesque, et, sous ce poli d'ébène huilé, [Jean Payral] n'eût pas su reconnaître un individu à l'autre⁴⁶². » De même que Loti, au contact des habitants des rives du Sénégal, Raymonde Bonnetain se montre peu originale par ces saillies raciales. Au cours de ses observations des escales, elle compare à plusieurs reprises ses habitants à des animaux : « Des villages se montrent, très habités [...] Là-dedans grouille une négraille bon enfant, de vrais singes apprivoisés qui rient tout le temps⁴⁶³. » Le corps africain est inspecté avec une optique naturaliste déshumanisante : « Jean, souriant d'un bon sourire d'enfant qui s'amuse, paraissait examiner Fatou avec une attention extrême, - lui étirant les bras, la retournant, l'inspectant [...] Il exprimait ainsi ses conclusions : – *Toi tout à fait même chose comme singe*⁴⁶⁴ ! » Du côté de Raymonde Bonnetain, autant se montre-elle raciste comme ses pairs, autant manifeste-t-elle des signes de franche admiration pour le corps des Sénégalaises. Elle affirme que ces dernières refusent le principe du moulin pour des raisons sportives, lui préfèrent l'emploi du pilon à mil

⁴⁶⁰ LOTI Pierre, *Ibid.*, p. 70.

⁴⁶¹ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 85.

⁴⁶² LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 67.

⁴⁶³ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 59.

⁴⁶⁴ Dans ce type de diatribes raciales, les Africains sont assez souvent qualifiés comme des primates. LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 108.

: « Il y a peut-être [...] une raison d'hygiène et d'esthétique : c'est que cette dure besogne, durant laquelle le buste se penche et semble pivoter sur les reins, fait le corps superbe et fort, fortifie et embellit les formes, prépare enfin aux maternités faciles. Nos pileuses ont le torse nu, et sur les flancs, un seul pagne tendu à crever. Leur dos est très beau, le dos de la Vénus accroupie ; la gorge⁴⁶⁵ est également belle (quand elle n'affecte pas du moins la forme de la banane au lieu de celle de l'orange) et toujours dure. Les bras aussi sont bien ; ils sont musclés⁴⁶⁶ ». Par « Vénus accroupie », Raymonde Bonnetain fait certainement référence à « L'Aphrodite accroupie », une statue romaine de l'époque impériale (Ier-IIInd siècle après J.- C.) découverte lors des fouilles menées entre 1827 et 1830 à Vienne en Isère, dans les thermes de Sainte-Colombe, dont on peut voir la photographie à la page suivante. La comparaison des Africaines à un modèle de beauté typiquement à l'européenne (accentué par l'emploi du marbre blanc) est remarquable. Une telle comparaison permet de plaquer sur un réel lointain des références familières et rassurantes.

⁴⁶⁵ La poitrine.

⁴⁶⁶ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, *Op. cit.*, p. 87.



L'Aphrodite Accroupie, (Ier–II^e siècle après J.-C.), Vienne en Isère, 1827-1830.

En matière de standard de beauté, Raymonde Bonnetain estime que les femmes aux poitrines « moins orgueilleuses » sont préférablement des femmes de chef, ceux-ci les trouvant plus à leur goût. Elle explique que le port continu du pagne que l'on emploie pour porter les enfants comprime « affreusement les seins », ce qui ferait la beauté des femmes. « Hommage à la maternité ? » écrit-elle ironiquement. Pour le dire autrement, avoir une poitrine visiblement comprimée par le poids d'un enfant serait associée à la fertilité donc à la beauté.

Du charme de ces corps exotiques, on fait des cartes postales. Celle de la page suivante, éditée en 1910, présente deux jeunes filles au regard complice et aux poitrines dévoilées. Ces corps exhibés au début du XX^e siècle portent un parfum de scandale qui fascine les Français de métropole. Comme lors des mises en scène des Expositions Universelles d'Europe, où l'on

présente des familles africaines mises à nue, les corps sont ici érotisés sinon dominés⁴⁶⁷. Ils sont présentés comme étant à la disposition des conquérants.



Anonyme, Carte postale, *Afrique Occidentale – Jeunes Diolas*, 1910. Les Diolas sont un peuple du Sénégal du Sud.

En 1887, Georges Haurigot notait à propos des Sénégalaises qu'elles étaient « presque toutes assez jolies, ne s'enveloppent point, comme on pourrait le croire, dans des voiles impénétrables : elles vont et viennent la figure découverte. Il leur est seulement prescrit, lorsqu'elles rencontrent un *infidèle*⁴⁶⁸, de s'envelopper la tête de manière à ne laisser apparaître qu'un œil. » Georges Haurigot prête à ces femmes des intentions coquettes à l'égard des Européens : « Celles envers qui la nature s'est montrée avare de ses dons obéissent scrupuleusement à la règle [consistant à se voiler à l'approche d'un Européen] ; quant aux

⁴⁶⁷ BLANCHARD P., TARAUD C., BANCEL N., BOËTSCH G., *Sexe, race et colonies. La domination des corps du XVe siècle à nos jours*, Paris, La découverte, 2018.

⁴⁶⁸ Terme qui désigne généralement un Européen.

autres, quelques *chiens d'infidèles* affirment qu'elles y mettent une aimable lenteur⁴⁶⁹. » Pour le dire clairement, certaines Sénégalaises se plairaient à jouer de leur charme avec des Français en contournant les règles vestimentaires d'usage. En cette fin du XIX^e siècle, la question du voilement des corps trouve déjà dans nos sources une expression. La gravure suivante de Pierre Georges Jeannot présente un portrait de métisse qui correspond à l'idéal de pudeur et de sobriété européen tout en conservant un caractère suave et exotique que le drapé met en exergue. Voile, boubou, calebasse, natte, parure et amulette constituent des attendus symboliques qui informent l'observateur sur l'origine de la femme en question, dont la peau très claire pourrait être aussi bien celle d'une Européenne.



Gravure réalisée par JEANNIOT Pierre Georges, *Illustrations de Côte occidentale d'Afrique : vues, scènes, croquis, Femme métisse du Sénégal, Signare en négligé*, 1890.

La photographie suivante, prise en 1885, illustre une scène de vie. On se demande quelle a été l'intention du photographe Adrien Domergue quand il réalise ce cliché nous ouvrant

⁴⁶⁹ HAURIGOT Georges (1856-1915), *Le Sénégal, Op. cit.*, p. 190.

l'intimité d'un bain d'un groupe de Sénégalaises. Surprendre et documenter un tel moment de baignade en métropole aurait certainement été considéré comme une chose indécente. On souhaiterait connaître l'opinion, le regard de ce photographe sur les corps qu'il immortalise.

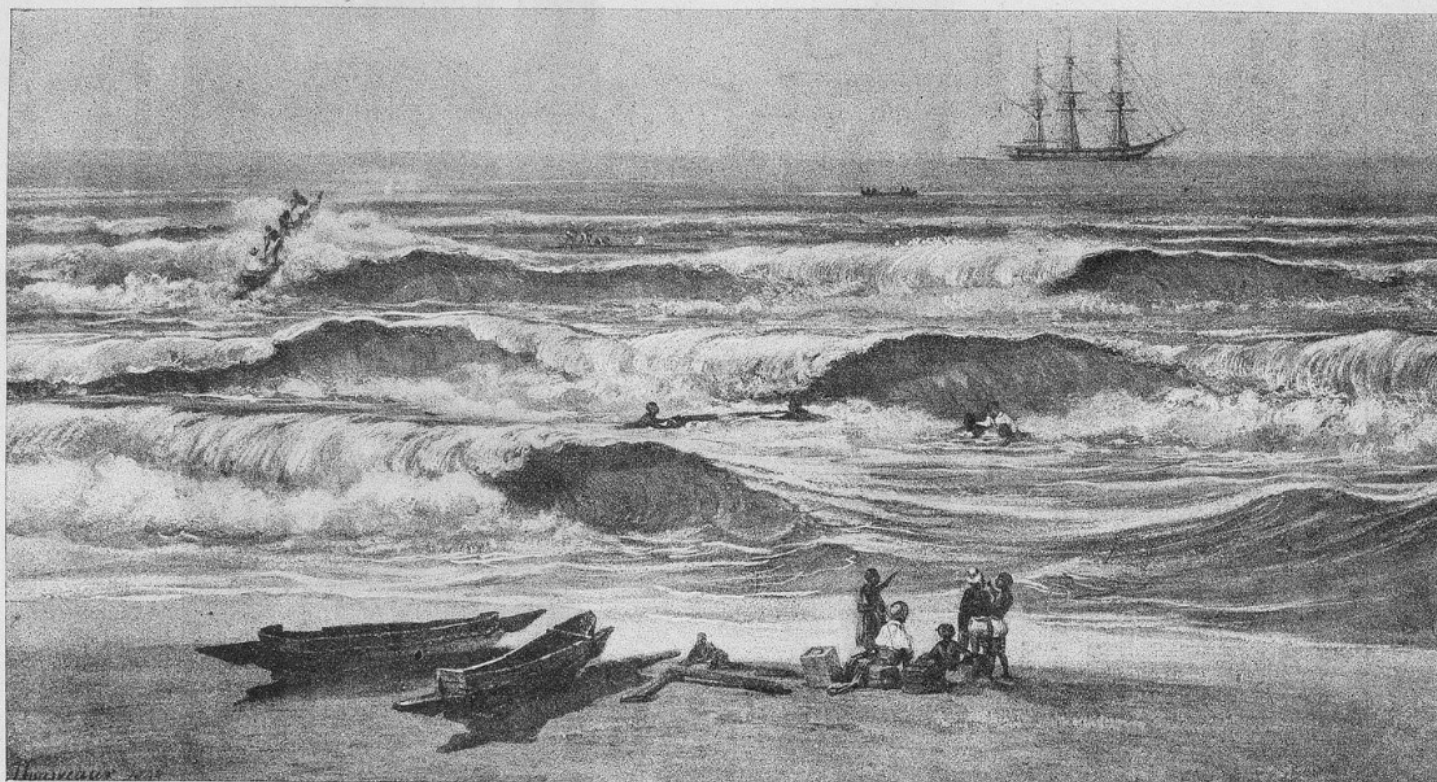


Femmes Karsoukés prenant de l'eau dans le Bafing (Soudan).

DOMERGUE Adrien, *Sénégal et Soudan*, Paul Dupont, Paris, 1895, p. 55. Le photographe se fait le témoin d'un moment de baignade d'un groupe de Sénégalaises.

Le corps nu est d'autant plus captivant au regard quand il est en mouvement. C'est pourquoi les marins de Saint-Louis font l'objet de descriptions soignées, où sourde admiration : « Ces piroguiers sont de grands hercules maigres, admirables de force et de muscles, avec des faces de gorille. En passant les brisants, ils ont chaviré dix fois pour le moins. Avec une persévérance nègre, une agilité et une force de clowns, dix fois de suite ils ont relevé leur pirogue et ont recommencé le passage ; la sueur et l'eau de mer ruissellent sur leur peau nue,

pareille à de l'ébène verni. Ils sont arrivés, cependant, et sourient d'un air de triomphe, en montrant de magnifiques râteliers blancs⁴⁷⁰. »



PIROGUE FRANCHISSANT LES BRISANTS DE GUET-N'DAR (Aquarelle inédite de Nouveaux).

Gravure réalisée par JEANNIOT Pierre Georges, *Illustrations de Côte occidentale d'Afrique : vues, scènes, croquis*, 1890. On retrouve les trois redoutables rangées de vagues que décrivent nos sources et qui renversent les barques et échouent les pirogues visibles au second plan.

On observe également ces corps à l'effort sur le fleuve lors des courses de pirogue : « Dans ces jours-là, si vous dormez sur quelque bateau du fleuve, à l'ombre d'une tente mouillée⁴⁷¹, souvent au milieu de midi vous serez éveillé par les cris et les sifflements des rameurs⁴⁷² ».

Les Français comme de loin à ces pratiques physiques plus ou moins intenses qu'ils observent sans qu'elles leur soient forcément expliquées. C'est le cas du pénible labeur des

⁴⁷⁰ LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p. 5.

⁴⁷¹ Ce qui doit atténuer la sensation de chaleur.

⁴⁷² LOTI Pierre, *Le roman d'un spahi*, *Op. cit.*, p.120.

Africaines aux escales, qu'observe Raymonde Bonnetain, déplorant l'absence d'outil agricole à l'europpéenne : « Je vois de pauvres femmes, (la femme est ici bête de somme, sans être cependant trop malheureuse, ou du moins maltraitée), qui, courbées sur la terre, bêchent avec une espèce de petite pioche à manche trop court. De charrue ni de houe : point. Le sol exige qu'on l'écorche, qu'on sème le mil, et qu'on l'arrose. Ce dernier travail n'est demandé qu'au ciel...⁴⁷³ ».

C'est le cas aussi de certaines techniques de pêche, dont les Français sont les témoins curieux. « Les pêches que j'ai observées dans le fleuve peuvent être classées en irrégulière, organisée, avec matériel et personnel, et pêche libre⁴⁷⁴ » écrit le docteur Ricard en 1865. Il décrit une méthode de pêche à pied collective : « Avant le retrait absolu du fleuve dans son lit, les poissons de pleine eau sont partis ; mais les espèces qui vivent dans ou à la surface de la vase, prolongent leur séjour dans ce milieu favorable, pleines de confiance dans la navigabilité du marigot. Mais un jour, les hommes des villages voisins réunis, obstruent le marigot, par des branchages et de la terre ; ils interceptent ainsi la communication avec le fleuve de l'espace inondé ; alors toute la population valide, de tout âge, de tout sexe, s'avance en ligne dans l'eau, tous armés de bâtons, de sabres et d'instruments de labour ; chacun frappe devant soi tout ce qui nage ou s'agite dans l'eau. » On imagine l'étonnement des Français qui observent le maniement aguerri de la verge ou de la lance. Ricard remarque un mode de distribution communautaire et une technique de conservation : « Le poisson est distribué entre les gens du village ; on fait sécher au soleil celui qu'on ne peut consommer immédiatement⁴⁷⁵. »

Il rapporte aussi une technique de locomotion fluviale qui permet de se passer des chalands. Quelques éléments mis en exergue dans le texte ci-dessous montre que les Français sont quelque peu interdits face à ces choses qu'ils voient mais ne comprennent pas :

« Je remontais le fleuve au mois d'août, sur le bâtiment à vapeur *L'Étoile*, commandé par mon ami M. Aube, alors lieutenant de vaisseau ; **nous suivions avec intérêt mais sans le comprendre**, le mouvement d'un certain nombre de noirs ; ils cheminaient au filé, en remontant le long de la rive gauche du fleuve, tous portant sur la tête un morceau de bois cylindrique assez gros. **Nous en étions réduits à des explications plus ou moins ingénieuses**, jusqu'au moment où nous avons rencontré un second groupe de noirs ; ceux-ci flottaient sans nager au milieu du fleuve, à cheval sur des morceaux de bois, pareils à ceux portés sur la tête dans le groupe terrestre. En rapprochant ces deux mouvements d'une même manœuvre, il nous fut facile **d'en deviner le but** : les gens du premier groupe remontaient par terre cherchant, pour se mettre à l'eau, un endroit favorable, un coude du fleuve, d'où le courant devait les porter sans fatigue sur la rive opposée. Le bois qui servait de flotteur est léger, d'après la réciproque facilitée, avec laquelle il nous a paru soutenir l'homme sur l'eau et être porté par lui à terre ; c'est le plus souvent une

⁴⁷³ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 60.

⁴⁷⁴ RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 130.

⁴⁷⁵ RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 131.

branche de bombax. Ce flotteur remplit d'autant plus utilement sa fonction, qu'il est tenu entre les jambes et incliné d'environ 50 degrés sur l'horizon. J'ai cru utile de faire connaître ce moyen simple et ingénieux, employé par les noirs pour traverser sans fatigue et sans embarcation, un fleuve aussi large que le Sénégal⁴⁷⁶. »

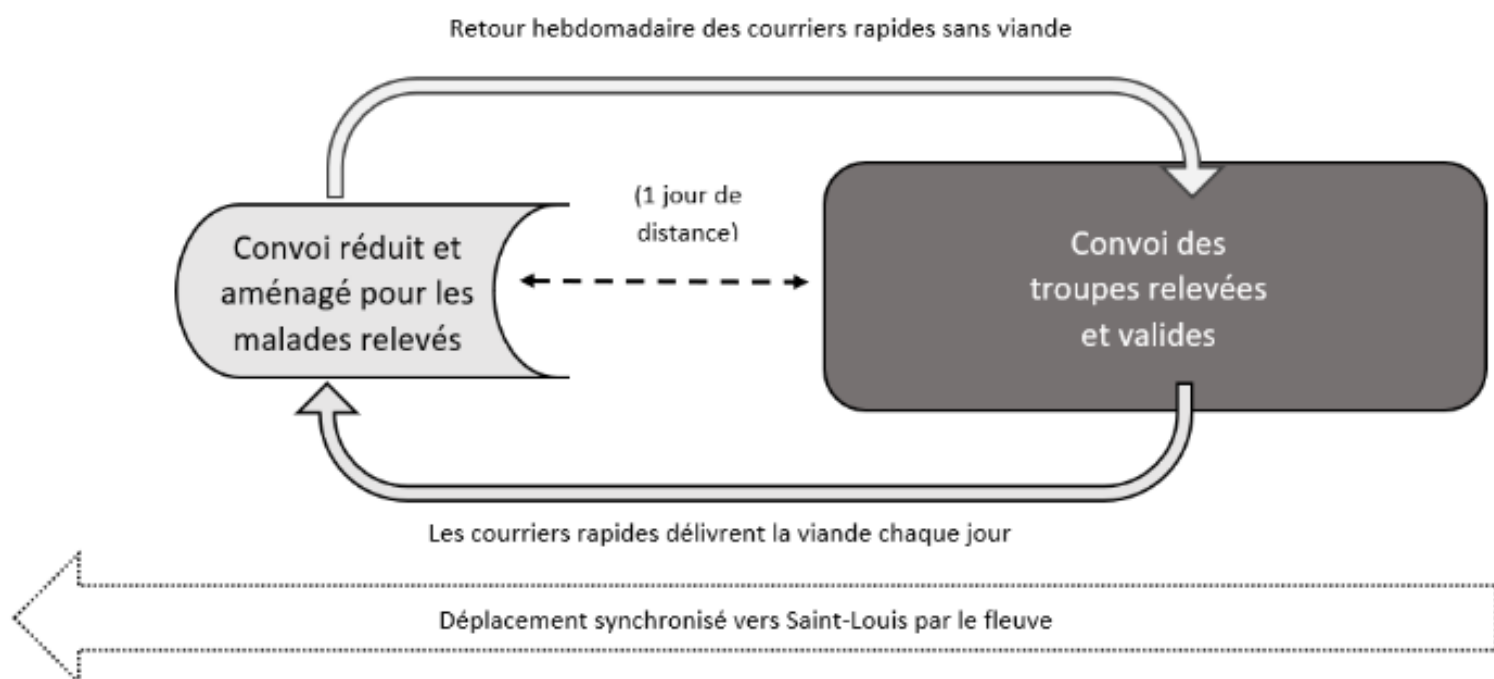
Nous avons qualifié les regards des uns sur les autres dans la vallée du Sénégal, entre admiration et dédain. Elle est le lieu où les corps sont au travail, naviguent, pilent le mil, chassent, courent, se baignent, bref, les corps se meuvent. La vallée est un lieu de mouvement. Il est un voyage particulièrement spécifique à ce lieu, à savoir le rapatriement des cadavres français en métropole. Il est commun en effet que la famille du disparu réclame que la dépouille revienne au sol natal, en vertu du service rendu à la France.

Chapitre 9 – Le rapatriement compliqué des corps : Ce qu'il advient des « restes mortels »

Mort ou vif, revenir du Sénégal n'est pas chose aisée. Pour les malades, rentrer du Sénégal pour être soigné en métropole est un luxe dont tous ne profitent pas. Cela implique un long et pénible retour par voie de fleuve. En 1900, l'inspecteur Fillon fait son rapport sur les services médicaux de Kayes à Tombouctou⁴⁷⁷. La relève des malades et leur rapatriement vers Saint-Louis se fait par voie du fluviale. Avec eux cheminent les militaires bien portants qui sont aussi relevés après avoir passé leur temps réglementaire dans les escales du Sénégal. Le médecin chef du service de santé propose que l'on sépare ces convois en deux par commodité pour les malades. Il est prévu que les malades cheminent en avant et bénéficient de soins médicaux. Cet isolement d'avec le reste de la troupe leur permet d'éviter le voisinage bruyant, le « vacarme » provoqué par les militaires bien portants. « De son côté, le chef du convoi parti un jour après [est] tenu d'envoyer chaque jour au détachement [des malades] par un courrier rapide, de la viande fraîche provenant de l'abattage journalier. »

⁴⁷⁶ Dr. RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 173.

⁴⁷⁷ L'Inspecteur de 3eme classe FILLON, Lettre au ministre des colonies, FM/SG/SOUD/XII/4, 17 juillet 1900.



Proposition d'organisation de l'inspecteur de 3eme classe Fillon pour la relève des militaires de la vallée du fleuve, schéma réalisé par FIARD Antoine.

La question du rapatriement des dépouilles des Français morts au Sénégal pose problème. Il n'est pas rare que les familles de métropole réclament les restes de leurs proches, qui sont parfois de jeunes hommes décédés précocement. Mais ces demandes ne sont pas toutes acceptées pour des raisons apparemment financières ou sanitaires. Du fait de la chaleur du climat sénégalais, il est impossible de conserver les corps longtemps, à peine quelques jours. Sachant le temps excessivement long que peut nécessiter la transmission de l'information, il n'est pas rare qu'ils soient mis en terre avant même que la nouvelle du décès ne parvienne à la famille en France. À cela s'ajoute des règlements qui interdisent que l'on déplace des dépouilles si l'on suspecte que la mort a été entraînée par une maladie contagieuse. Par précaution, l'administration a donc décrété une période de décontamination à compter du décès, où le corps demeure en terre pour 365 jours avant de pouvoir être déplacé. 365 jours, c'est le temps estimé nécessaire pour que la décomposition des chairs garantisse un corps débarrassé de ses germes.

Par exemple, « Madame Renoux, cantinière au 5^e Régiment d'artillerie à Besançon, s'est mise en instance auprès du Département pour obtenir l'autorisation de ramener en France

les restes mortels de son fils, M. Hatel Henri, sergent aux Tirailleurs Sénégal, décédé à Saint-Louis le 17 juin 1899. [...] Le conseil supérieur de santé a été d'avis d'accueillir favorablement la demande [...] à condition que l'exhumation et la translation n'aient lieu que lorsque le corps aura séjourné en terre pendant une année entière⁴⁷⁸. » Au terme des 365 jours, le corps est exhumé, présumé non porteur de maladie après ce délai de décomposition, et expédié à Dakar, puis Toulon. Ceci montre qu'il existe un trajet ordinaire des Français qui se rendent au Sénégal (Marseille ou Bordeaux–Saint-Louis) et un trajet différencié pour les restes mortels : Dakar – Toulon. On peut supposer que cette divergence, cette séparation logistique entre les morts et les vivants a pour but d'éviter la propagation d'épidémies. Devant la frilosité de l'administration de procéder au rapatriement des corps, il arrive que des familles fassent jouer leur réseau de sociabilité pour faire pression et accélérer les démarches. On fait appel à des hommes politiques locaux. Un des problèmes posés aux familles modestes réside dans le coût du rapatriement : quand elles ne sont pas en mesure de payer le voyage du corps, elles estiment que c'est à l'État de s'affranchir de ce coût, étant donné que leur parent est décédé au cours de son service pour la Nation.

Décédé à Saint-Louis le 2 août 1891, le corps du garde d'artillerie Toussaint-Victor Dominique Bourdont est l'objet d'une requête par sa veuve, qui écrit la lettre. La veuve Bourdont écrit que son mari a été emporté par une « fièvre pernicieuse⁴⁷⁹ » en quelques jours. S'adressant directement au ministre de la Marine, elle demande que l'État s'affranchisse du transport du corps – dans certains autres cas, on s'adresse directement au Président de la République –. La veuve parle d'elle-même à la troisième personne, un procédé discursif visant à générer du *pathos* : « Cette faveur, Monsieur le Ministre, adoucirait l'amertume de la perte de la veuve ! dont les moyens restreints ne peuvent lui permettre sans le généreux secours⁴⁸⁰ d'obtenir une des plus grandes satisfactions ! La seule maintenant qu'elle puisse ambitionner pour elle et sa fille. ». Elle appuie sa requête en rappelant que son mari était considéré comme « un bon soldat ». Elle cite pour preuve les éléments d'information dont elle dispose, à savoir le commentaire donné à propos de son mari dans la rubrique nécrologique du Journal de la Colonie, qu'elle se fait parvenir et qu'elle lit. Du reste elle a connaissance des « bonnes appréciations données par ses plus grands chefs ». Toussaint-Victor Dominique Bourdont est né le 18 janvier 1848. Il commence précocement son service comme apprenti armurier le 20

⁴⁷⁸ Anonyme, *Lettre au gouverneur Général*, Paris, le 3 janvier 1900, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

⁴⁷⁹ BOURDONT (veuve), *Lettre au ministre de la Marine*, Toulon, 10 septembre 1891, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

⁴⁸⁰ Le secours de l'État.

janvier 1861, à 13 ans. Il devient quartier maître armurier le 18 janvier 1866, à 18 ans. Enfin il est promu garde d'artillerie en 1887 à 39 ans, et meurt à l'âge de 43. « Il comptait treize campagnes ».

Le cas de Robert Huchon, maréchal des logis aux spahis soudanais et mort à Kayes le 18 juin 1895, présente des caractéristiques différentes. Le père, Auguste Huchon, négociant à Lisieux dans le Calvados, demande le retour de son fils un jour après avoir appris sa mort. Auguste Huchon est conscient des rigueurs du règlement quant au retour des corps, aussi appuie-t'il sa requête d'argument médicaux éclairés : « [Mon fils] est mort des suites d'une faiblesse générale, c'est-à-dire **d'une maladie qui n'a aucun caractère épidémique et qui n'est, par conséquent, ni transmissible ni importable**⁴⁸¹. » Il écrit plus loin : « [M]on pauvre enfant [est] mort d'épuisement, n'ayant plus la force de vivre comme on me l'a écrit⁴⁸² de Kayes. » Et pour motiver ses interlocuteurs, lui qui est négociant prend l'engagement de régler lui-même le coût de l'ensevelissement ; de l'exhumation ; du voyage. Il se heurte douloureusement à un silence de l'administration. Il renouvelle sa requête et sollicite cette fois le soutien du préfet de son département, qui appuie sa demande auprès du ministre des colonies. Le sénateur du Calvados, mêlé à son tour à l'affaire, ne soutient pas la requête d'Auguste Huchon. Il estime que si aucun certificat médical ne peut garantir que la mort de Robert Huchon n'est pas dû à une maladie contagieuse, alors aucun risque ne doit être prit. Du reste, le sénateur rappelle « l'exhumation ne peut avoir lieu immédiatement que si l'ensevelissement a été opéré avec des précautions spéciales, ayant pour but d'arrêter la décomposition du corps⁴⁸³ », ce qui n'a pas été le cas ici.

Cette demande entraîne finalement une délibération du conseil supérieur de santé des colonies qui se tient le 8 juin 1896, soit près d'un an après la mort de Robert Huchon. La réunion est intitulée : « exhumation Huchon ⁴⁸⁴ ». Le conseil est favorable à l'exhumation car Robert Huchon est mort des suites d'une cachexie palustre, c'est-à-dire d'une pathologie « ni transmissible, ni importable ».

Pour illustrer cette difficulté de s'informer, on peut citer le cas Lecerf. Paul Lecerf est tué le 17 mars 1894 au Soudan. Sa mère réclame le 30 juillet de la même année le retour de son corps en France, avec l'exigence que ce dernier y soit incinéré. On lui répond que son fils a déjà été incinéré au Sénégal à la mi-juillet, sur la demande de son ex-mari, qui est également le père

⁴⁸¹ HUCHON Auguste, *Lettre au ministre des colonies*, 21 juin 1895, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

⁴⁸² Un frère d'arme ou un soignant a pu écrire cette lettre

⁴⁸³ DUSCHENE-FOURNET Paul, Sénateur du Calvados, 30 juin 1895, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

⁴⁸⁴ L'inspecteur général, Président du conseil supérieur de santé des colonies, *Rapport du 8 juin 1896*, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

de Paul Lecerf. L'incinération et la mise en urne de la dépouille de Lecerf auraient donc été réalisées sans que sa mère en eût connaissance⁴⁸⁵. Mais ces informations sont en réalité une erreur administrative. Un document du conseil supérieur de santé des colonies, daté du 10 mai 1894, démontre que le corps de Lecerf n'a pas été incinéré mais inhumé au Sénégal. La mère Lecerf, informée de cette erreur de communication, demande que le corps de son fils soit exhumé et incinéré directement au Sénégal, pour qu'enfin on lui rapporte ses cendres – la famille Lecerf étant relativement modeste, on peut imaginer que le transport des cendres coûte moins cher que le transport d'un corps—. Cependant la décomposition avancée⁴⁸⁶ du cadavre interdit une pareille opération : « L'incinération est une opération qui ne peut être effectuée d'une manière convenable que dans le cas où elle a lieu quelques heures après la mort. En tous cas, elle exige pour être menée à bonne fin une certaine habitude chez les personnes appelées à la pratiquer ; aussi est-il très difficile pour ne pas dire impossible d'incinérer les cadavres dans les régions où cette coutume ne s'est pas implantée⁴⁸⁷. » écrit un médecin-inspecteur. La famille Lecerf prend un avocat, qui renouvelle la requête. On lui répond : « Il n'existe pas d'appareil spécial dans les colonies pour procéder à l'incinération des cadavres ». La sœur du défunt, Marie Lecerf, écrit enfin une supplique comme en dernier recours : « Ma mère est tellement brisée par la douleur qu'elle n'a pas la force de vous écrire elle-même et me prie de le faire pour elle. » Elle explique qu'après deux années de services, son frère devait rentrer au mois de mai. « Quelle consolation ce serait pour nous si nous pouvions l'avoir auprès de nous, au lieu de le savoir si loin, si loin⁴⁸⁸ ! » La famille ne disposant pas des moyens pour payer le transport du corps, il est possible que Paul Lecerf soit demeuré en terre au Sénégal.

Depuis l'instruction ministérielle du 8 juin 1887, il est formellement interdit de transporter en France les restes mortels des personnes décédées dans les colonies en temps d'épidémie. En 1892, la veuve de de Valory cherche à contourner la loi en en détournant le sens à sa faveur : « L'interdiction du 8 juin 1887 interdit, je le sais, le transport en France du corps d'une personne décédée aux colonies des suites d'une maladie réputée transmissible⁴⁸⁹. Mais ce n'est pas le cas pour le capitaine de Valory, qui a succombé à une fièvre continue. [...] Je

⁴⁸⁵ Le gouverneur, *Lettre au ministre des colonies*, Kayes, 3 octobre 1894, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

⁴⁸⁶ Depuis le 10 mai 1894, cela fait presque 2 mois.

⁴⁸⁷ Le médecin inspecteur, président du conseil supérieur de santé des colonies, *Compte rendu de séance du conseil*, 10 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4, ANOM.

⁴⁸⁸ LECERF Marie, *Lettre au ministre des colonies*, 5 avril 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

⁴⁸⁹ Cela est vrai, mais cette interdiction s'applique à tout transport de corps en période d'épidémie, que le décès survienne d'une maladie ou non

sais aussi qu'il est question d'un délai d'un an après l'inhumation, mais que le délai n'est pas exigé lorsque l'on a été enseveli dans un cercueil en plomb⁴⁹⁰ ».

La photographie suivante permet de voir que toutes les dépouilles ne sont pas traitées avec les mêmes égards. Ici, Renée Bonnetain, joue avec des restes humains. Mais elle ne joue pas avec n'importe lesquels : il s'agit en effet de guerriers africains Sofas, les troupes d'élite du chef de guerre Samory.



Photographe inconnu, *Mademoiselle Renée Bonnetain jouant avec les crânes de Sofas, soldats professionnels de Samory [chef de guerre africain capturé en 1899], fusillés, 1893.*

Les Français de métropole qui perdent leurs proches au Sénégal semblent mal informés et démunis face au silence des administrateurs. Raymonde Bonnetain, remarquant la mortalité anormalement élevée dans les territoires du fleuve, fait preuve d'un sens critique remarquable

⁴⁹⁰ Une information que nous n'avons pas pu vérifier.

De VALORY (veuve), *Lettre à un fonctionnaire colonial*, 31 décembre 1892, FM/SG/SOUD/XII/4.

puisqu'elle interroge la responsabilité de l'État. C'est un fait rare dans les sources que nous étudions. En effet l'essentiel de nos documents étant rédigés de la main de militaires ou de détenteurs d'autorité ou de responsabilité, il est normal de ne pas y trouver de critiques trop véhémentes envers le système colonial et ses effets. Les militaires qui perdent leurs camarades ne peuvent se permettre de franches accusations, se contentant le plus souvent de blâmer le climat. « Je me demande pourquoi les parents des morts n'interviennent pas pour actionner l'autorité **responsable de ces homicides** ? » écrit Raymonde Bonnetain. « Hélas ! les parents de ces victimes ne savent sûrement pas ce qui se passe. Le climat et le soleil ont bon dos. On met ce qu'on veut sur un acte de décès. Il paraît que le père ou l'oncle d'un de ces sous-officiers [...] a multiplié les lettres et câblogrammes pour s'informer des causes réelles de la mort du jeune homme [...] **Mais les officiers et médecins [...] peuvent-ils, sans risquer de compromettre leur carrière, lui répondre la vérité** ?⁴⁹¹. » La question est évidemment rhétorique.

Le silence verrouille les communications officielles : « Nous sommes ici non pas malheureux, mais misérables. [...] Si cette pièce devait être transmise officiellement, peut-être n'aurais-je pas parlé aussi net⁴⁹². » Les propos les plus critiques semblent être échangés dans le cadre privé des échanges épistolaires. Le médecin chef du service de santé de 1894 suspecte une surveillance de ses courriers : « Votre lettre, sous double enveloppe, m'est arrivée parfaitement ouverte⁴⁹³ » écrit-il à un de ses interlocuteurs. Il trouve un moyen détourné pour que la lettre qu'il envoie ne soit pas lue par des censeurs éventuels : « Je vous adresse celle-ci au Pavillon de Flore⁴⁹⁴ en priant un officier convalescent de la [poster] à Bordeaux⁴⁹⁵ ». En confiant de main à main sa lettre à un militaire de retour en métropole, il peut donc espérer qu'en la faisant expédier depuis Bordeaux son contenu ne soit pas dévoilé. L'historienne Sophie Dulucq rapporte les soupçons d'Émile Dussaulx, un Français qui s'interroge sur l'existence d'un « certain cabinet noir » dont il pense qu'il est basé à Kayes et assumerait une fonction de cabinet de censure. « Le principe de l'inviolabilité du courrier et du télégraphe est pourtant proclamé de façon officielle pour l'ensemble du courrier postal et des communications télégraphiques dès la mise en place des services postaux au Sénégal, et réitéré à plusieurs

⁴⁹¹ BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, Op. cit., p. 96.

⁴⁹² Le médecin chef du service de santé au Soudan, *Lettre au médecin inspecteur du service supérieur de santé de Paris*, Kayes, 30 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

⁴⁹³ Le médecin chef du service de santé au Soudan, *Lettre au médecin inspecteur du service supérieur de santé de Paris*, Kayes, 30 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

⁴⁹⁴ Le ministère des Colonies.

⁴⁹⁵ Le médecin chef du service de santé au Soudan, *Lettre au médecin inspecteur du service supérieur de santé de Paris*, Kayes, 30 mai 1894, FM/SG/SOUD/XII/4.

reprises au début du XXe siècle pour toute l'Afrique française⁴⁹⁶. » Pour ce qui est du télégraphe, il est mis au point dans les années 1850 et constitue une innovation majeure de l'information. Auparavant, une lettre expédiée depuis Delhi à Londres mettait trois à quatre mois pour arriver, ce qui forçait parfois les administrateurs coloniaux à prendre des décisions sans concertation avec la métropole. Cette lontanité faisait aussi le pouvoir des gouverneurs ainsi plus ou moins soustraits au regard de leur ministère.

La thèse de l'historien Adama Aly Pam porte justement sur les épidémies de fièvre jaune au Sénégal et sur les silences de l'administration qui accompagnent ces crises avec stance. Il écrit : « L'attitude officielle de l'administration du Sénégal a été au début de chaque épidémie de passer sous silence les cas de fièvre jaune : soit par souci de retarder l'application des mesures sanitaires préjudiciables au commerce, soit tout simplement pour ne pas aggraver l'affreuse réputation de la colonie. Ainsi dans le *Moniteur du Sénégal*, organe officiel d'information en cas d'épidémie, on cesse systématiquement de publier la liste hebdomadaire des décès⁴⁹⁷. » Le refus manifeste des fonctionnaires de la Troisième République d'assumer la charge du rapatriement des corps au Sénégal trouve donc racine dans le déni de la défaite et le souci de cacher la mort d'hommes parfois très jeunes. Ces jeunes recrues étaient souvent envoyées au Sénégal sans que cette affectation soit leur premier choix, on préférerait au contraire remplir des missions dans les colonies de l'actuel Maghreb, colonies au climat plus clément et à la mortalité moins forte, comme on le voit en exemple dans *Le Spahi* de Loti. On peut penser que les fonctionnaires de cet État qui doit en théorie garantir la protection de ses soldats savent bien que les missionnés au Sénégal sont généralement issus de familles modestes. On remarquera évidemment plus de noms à particule du côté des ingénieurs et officiers que du côté des hommes de troupe. Quand un décès survient, ces familles sont bien en peine de faire valoir leur droit de récupérer la dépouille face à une administration silencieuse. Leur faible influence politique ou économique permet certainement d'éviter de trop reprendre l'information selon laquelle de jeunes Français meurent dans les colonies. En effet il semble difficile d'admettre l'argument économique évoqué dans les documents officiels : le budget de la colonie permettrait en réalité de financer le retour des corps vers la métropole, et *a fortiori* le retour d'urnes funéraires, qui sont moins encombrantes. L'argument sanitaire évoqué n'est pas non plus tout à fait imparable puisqu'une incinération garantit en théorie la désinfection de ce qui

⁴⁹⁶ DULUCQ Sophie, « « Nous attendons le courrier de France », Communications et circulation des nouvelles en Afrique coloniale française (XIXe – XXe siècles) », dans CROGIEZ-PÉTREQUIN Sylvie et HELLER Anna (dir.), *Empires connectés ? La circulation de l'information dans les empires*, Peter Lang, 2018, p. 14.

⁴⁹⁷ ALY PAM Adama, « Fièvre jaune et ordre colonial au Sénégal (1850 – 1960) », *thèse en histoire*, Paris, 2000.

reste du décédé. Pour résumer, on peut dire que l'indigence des familles des jeunes recrues envoyées au Sénégal arrange plutôt les administrateurs de la métropole qui peuvent ainsi garder le contrôle de l'information. Ils évitent du même coup des cérémonies funéraires données aux soldats tombés au Sénégal qui feraient bien mauvaise presse.

Conclusion

Nous nous étions demandé si la maîtrise du fleuve a été pour la France un véritable moyen d'affirmation au Sénégal, ou pour le dire autrement, si elle a été l'expression de son impérialisme. Peut-on dire, enfin, que les Français, à la fin du grand XIX^e siècle, sont réellement les « maîtres », les « souverains » du fleuve et de ses populations, comme certains d'entre eux l'affirment 50 ans plus tôt ? Pour traiter cette question, nous avons choisi d'étudier la période de la fin du XIX^e siècle jusqu'au début XX^e, soit le moment où les sources sont les plus abondantes. Dans le cadre d'une hydrohistoire, un bornage chronologique est toujours discutable dans le sens où les temporalités humaines croisent rarement avec celles des fleuves : « L'espace du fleuve a de multiples prolongements aux frontières historiques mouvantes ; les césures temporelles ne s'imposent pas d'elles-mêmes, et l'historien qui aime avoir son chez-lui ne le trouve en ce lieu que très fragmentairement car le fleuve ne s'offre jamais tout entier et condamne donc son observateur à une inconfortable quête » écrit à ce sujet l'historien Jacques Rossiaud⁴⁹⁹. 1870 ou 1910 ne sauraient donc être pour notre sujet des dates arrêtées. Toutefois deux dates sont alternativement proposées pour marquer la domination française sur la vallée du Sénégal. 1896, d'abord, correspond à la soumission du Fouta-Djalon par Ballay qui achève ainsi la conquête de la Guinée, dont on rappelle que c'est là où le fleuve prend sa source. Abdoulaye Bathily, lui, évoque la date de 1887 comme scellant la victoire française sur les États africains du Sénégal. Deux ans auparavant, en 1885, une révolte éclatait, menée par Mamadu Lamin. Abdoulaye Bathily écrit que c'est cette révolte qui donne prétexte à une « répression sauvage⁵⁰⁰, des destructions systématiques des biens et des pillages organisés de manière systématique des richesses » par les Français. Pour lui ces violences scellent « la domination française sur le haut-fleuve⁵⁰¹ ». Cette parenthèse du pouvoir semble se refermer doucement jusque dans les années 1910 du fait d'un désintérêt des territoires du fleuve, un abandon de Saint-Louis au profit de Dakar. Pour résumer, la conquête des territoires de la vallée du Sénégal

⁴⁹⁸ DYLAN Bob, « Not Dark Yet », *Time out of mind*, 1997.

⁴⁹⁹ ROSSIAUD Jacques, *Le Rhône au Moyen Âge*, *Op. cit.*, p. 7.

⁵⁰⁰ Menée par les Français.

⁵⁰¹ BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », *Op. cit.*, p. 107.

début véritablement dans les années 1850, elle s'affirme jusque vers les années 1890, avant que de connaître une stagnation.

La santé des Français au Sénégal est médiocre. La mortalité est particulièrement élevée aux escales du fleuve notamment lors de l'année 1893 du fait d'une poussée de choléra dans la région. De nombreux remèdes consistent en des palliatifs ou des drogues. On « s'assomme » régulièrement par l'alcool pour supporter la chaleur et, parfois, le mal-être de cette vie parfois vécue comme un exil. La colonie du Sénégal n'a pas investi suffisamment dans les structures de soins ou dans leur personnel, révélant une couverture médicale lacunaire. On mesure ce manque notamment lors d'épidémies meurtrières qui montrent des Français démunis attendant des vaccins, organisant tant bien que mal des quarantaines inefficaces. La colonie dont il était prévu depuis les années 1850 qu'elle devait apporter richesses et prestige à la France se révèle être une ruineuse affaire. L'exemple de la distribution à Saint-Louis de l'eau potable est un véritable casse-tête sanitaire qui nécessite un savoir-faire et des techniques alors mal maîtrisées.

Dans ce contexte difficile se fait la rencontre entre Africains et Européens dans la vallée sénégalaise. La promiscuité des maisons closes ou des navires génère des regards, des représentations des uns sur les autres, des mots. La rencontre laisse des traces, des récits, comme par exemple celui d'une exploratrice parisienne qui navigue sur le Sénégal entre 1892 et 1893. Le plus souvent, on remarque que les auteurs et auteures de cette littérature de voyage expriment une pensée raciste peu originale envers leurs domestiques ou les marins africains qui les accompagnent. Mais on sent aussi sourdre sous leur plume des éléments d'admiration plus ou moins assumés qui sont des preuves d'un intérêt pour l'Afrique, ou du moins une curiosité. Les corps et leur nudité fascinent. D'un autre côté, par le prisme de ces sources, on accède çà et là à de trop brefs dévoilements de la pensée des Africains, qui cherchent à s'enrôler chez les militaires pour « gagner captifs » etc., et qui ont conscience de l'intérêt économique ou social qu'ils ont à fréquenter sinon supporter la tutelle française et son paternalisme. On aurait aimé pouvoir « donner plus d'épaisseur » aux Sénégalais dans cette étude⁵⁰². Nous produisons cependant le témoignage de leur labeur, de leur servitude, et très rarement du sens qu'ils ont eu de leur intérêt propre, comme lors des campagnes de recrutement dans l'armée française, qui paraissent avantageuses aux indigents du Sénégal.

⁵⁰² L'expression est de Romain Bertrand. Voir BERTRAND Romain, *L'Histoire à parts égales, Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVIe-XVIIe siècle)*, Paris, Le Seuil, 2011.

À la fin du XIX^e siècle, malgré un déni général, les Français du Sénégal ont besoin des Africains. Selon l'historien Henri Laurens, l'histoire politique a montré qu'un empire qui se garde d'abolir les différences entre conquérants et conquis est un empire voué à la désintégration⁵⁰³. Par exemple, les Sénégalais sont enrôlés comme infirmiers en période de crise, ce qui précède l'intégration des célèbres tirailleurs dans les conflits mondiaux alors à venir. En tout cas, aux escales et à Saint-Louis, l'étude de l'histoire de la vallée du fleuve donne à voir une cohabitation, une proximité entre ces groupes dont on suppose qu'elle n'est pas toujours bien vécue. La question du retour des cadavres français en métropole dévoile une opacité de l'information qui pénalise les familles et révèle un écart vécu avec les autorités de la colonie soucieuses de présenter les nouvelles du Sénégal comme des accomplissements. La doctrine prime sur la vérité d'un échec tandis que le colonialisme subit ses premiers assauts de la part d'une nouvelle opinion publique. Par ailleurs, on perçoit en filigrane la fragilité d'un État qui se relève péniblement après la défaite impériale de 1870 et qui ne veut pas toujours assumer le coût économique de ces voyages mortuaires, preuves possibles d'une défaite outre-mer.

Cette étude a aussi montré qu'à la fin du XIX^e et au moins jusqu'au début XX^e, les aménageurs dotent le fleuve d'une signalétique, repèrent les éléments problématiques du parcours navigable, tentent d'instaurer quelques règles sommaires pour éviter les accidents de navigation. Les trajets entre Saint-Louis et Kayes se font plus fréquents : les bénéfices que l'on retirerait d'une ligne régulière attirent les appétits de certaines entreprises. Dans ce contexte d'inspiration libérale, la mise en place de services modernes de circulation des hommes et de l'information vise à faire communiquer entre elles des régions éloignées pour l'époque. Les rares aménagements mis en œuvre, donc, sont ceux des escales qui s'adaptent aux changements accompagnant l'essor des nouveaux moyens de transport. Ce sont les militaires, bien souvent, qui sont chargés d'y effectuer des travaux de base. Leurs actions impriment sur le paysage africain la marque de la guerre, avec ses forts et fortins qui émergent en laissant poindre l'extrémité de leurs canons à la vue de tous. Il faut en effet sécuriser la région, gagner l'intérieur de ces terres inconnues encore, faire flotter le pavillon Français à bord des *steamers* qui remontent le fleuve et dominer les territoires disputés aux Africains.

Notre étude met en avant une vision ambivalente du fleuve Sénégal : on trouve la continuité d'abord, avec des navires faits pour la mer qui depuis l'Atlantique continuent leur route à l'intérieur des terres africaines. Et puis vient la rupture, celle que leur oppose ce fleuve

⁵⁰³ LAURENS Henri, *Communication donnée aux Rendez-vous de l'histoire de Blois*, « Les empires dans l'histoire », 2015.

difficile, qui est pourtant la seule voie d'accès. Le trajet n'est pas de tout repos : les naufrages, les avaries, l'ennui, la fièvre jaune, le risque des dernières razzias... paraissent alors être le prix de la conquête par les Français de ce territoire étranger.

Saint-Louis fait l'objet de travaux d'aménagement pour donner du sens à la présence française dans le haut-fleuve et ainsi maximiser les potentialités commerciales du territoire. On a donc plusieurs générations d'ingénieurs qui étudient un problème posé de longue date, à savoir la gêne causée par la barre. La ville bénéficie donc d'une attention particulière en tant qu'elle est le point de passage clé pour gagner le fleuve, et avec lui l'Afrique intérieure tant convoitée. Mais les moyens mis en place par les Français semblent décalés par rapport à l'objectif affiché : les projets sont le plus souvent annoncés, étudiés, puis finalement abandonnés, faute de financement ou de volonté.

Il serait vain de traiter *a posteriori* ces initiatives pour l'aménagement du fleuve comme des mesures à contre-temps de l'histoire, sous prétexte que ces efforts surviennent alors que l'usage du fret fluvial est en passe de s'atrophier, déclassé par les nouveaux moyens de transport comme le rail et la route. Mais il faut se rappeler qu'à l'époque, la plupart des Français de la fin du XIX^e siècle ne le conçoivent guère. Reconnaître l'échec n'est pas possible : les ingénieurs se montrent prolixes pour expliquer ce qu'ils vont faire et comment ils vont régler le problème ; ils se font plus discrets quand il s'agit de faire un bilan de leurs réalisations. C'est la démonstration des limites de la volonté face à des problématiques techniques complexes : au grand dam des Bordelais de Saint-Louis, l'embouchure du Sénégal n'est pas l'estuaire de la Gironde. Pour mener à bien cet aménagement très spécifique, il eût fallu plus qu'une volonté, mais des investissements adaptés à l'ambition de la tâche démesurée des colonisateurs auquel répond un déni tout aussi puissant. Les administrateurs et ingénieurs se montrent entêtés dans leurs projets qu'ils répètent malgré les échecs, ce qui nous fait dire qu'au Sénégal « tout borne l'homme, mais rien ne l'arrête. Il réplique à la limite par l'enjambée⁵⁰⁴ ». Plus tard, le fleuve est laissé avec ses difficultés : on s'y accommode, ou l'on s'en passe. On se reporte plus tard sur le Niger voisin, qui semble plus attractif. Les Français n'ont plus les moyens ni l'ambition d'en faire leur création, le discours apologétique est abandonné.

Au moins à la fin du XIX^e siècle, les Français présentent cependant un intérêt manifeste pour le fleuve Sénégal, qui doit jouer un rôle crucial pour la colonisation. Leur démarche est consciente : les stratèges militaires, notamment, théorisent le rôle stratégique – certains l'appellent « le côté impérial » – que doit jouer le fleuve pour la conquête. Des personnes de

504 HUGO Victor, *Les Travailleurs de la mer*, Paris, Librairie Générale Française, p. 107.

premier plan comme le colonel Frey ou le colonel Borgnis-Desbordes se font explicites à ce sujet. Les négociants et commerçants, eux aussi, ont perçu les avantages qu'ils pouvaient retirer du Sénégal. La carte de la conquête diplomatique, militaire et marchande se superpose à celle du Sénégal. Mais les Français ont failli à « désensauvager » le fleuve comme ils l'espéraient. Bref, malgré un manque de moyens chronique, on a fait de la vallée du fleuve un relatif outil de puissance au service de la France et un terrain d'expérimentation pour les sciences de l'époque (hydrauliciennes, topographiques, médicales etc.).

Au début XX^e siècle, les Français estiment que le Sénégal est dompté depuis une trentaine d'années et que cette maîtrise pérenne marque la fin de l'histoire sénégalaise : « L'inauguration, en 1885, de la voie ferrée Dakar – Saint-Louis acheva la pacification, et à part quelques colonnes pour faire rentrer dans l'ordre des tribus turbulentes, la colonie put enfin travailler dans le calme et la sécurité, à son développement qui fait chaque jour les plus rapides progrès. Ici s'arrête l'histoire du Sénégal proprement dit⁵⁰⁵ » écrit Louis Songy en 1905. Cet officier et membre de la Société Géographique d'Alger semble loin d'imaginer qu'il y aurait « une histoire » qui pourrait exister après la mise en place du rail... jusqu'à l'émancipation du Sénégal de la tutelle de la France en 1960.

« J'attribue à l'heureuse inconscience de mes jeunes années l'idée puis la volonté d'entreprendre l'histoire d'un fleuve⁵⁰⁶ » écrit Jacques Rossiaud. Cette recherche a quelque chose du vertige : le fleuve, par définition, est un espace immense à la matière insaisissable. Sa substance se dérobe. Il y a deux millénaires, Héraclite a dit « Tu ne te baigneras jamais dans le même fleuve ». Mais le fleuve est aussi une route qui suscite émerveillement, fantasmes et naufrages. Source de vie, moyen de transport et élément central du paysage de la vallée, le Sénégal est une artère immanquable qui se trouve plus souvent présente dans nos documents qu'on ne l'avait imaginé au départ. On pourrait d'ailleurs imaginer bien des uchronies sur ce que seraient devenu les royaumes africains du Soudan, s'il n'y avait pas eu de fleuve Sénégal comme voie d'accès à ces territoires pour les faire connaître aux Européens.

Le fleuve n'est ni complètement naturel ni culturel, comme l'explique Lucien Febvre quand il écrit qu'il n'est « pas donné tel quel par la nature, [mais] forgé par l'homme. » C'est un outil du temps et de l'espace, un support des projections intellectuelles... De l'étude d'un fleuve, l'historien recueille une pensée fuyante qu'est la pensée du temps⁵⁰⁷.

⁵⁰⁵ SONGY Louis, *Au Sénégal : la France d'Afrique*, Paris, Librairie d'éducation nationale, 1905, p. 74-75.

⁵⁰⁶ ROSSIAUD Jacques, *Op. cit.*, p. 7.

⁵⁰⁷ FEBVRE Lucien, *Le Rhin, histoire, mythes et réalités*, Paris, 1997 (première édition en 1931), p. 7.

Sources

I) Sources imprimées

a) Ouvrages imprimés

Auteur anonyme, *Les voyages célèbres. Aventures et découvertes des grands explorateurs*, Paris, Imp. de Rouge, Dumon et Fresne, 1875.

ADANSON Michel, *Histoire naturelle du Sénégal. Avec la relation abrégée d'un voyage fait en ce pays, pendant les années 1749, 1750, 1751, 1752 et 1753*, Paris, Claude Jean Baptiste Bauche, 1757, 275 p.

ANCELLE Jacques, *Les explorations au Sénégal et dans les contrées voisines... avec une notice ethnographique du général Faidherbe*, Paris, Maisonneuve, 1886, 490 p.

(d')ANFREVILLE DE LA SALLE, *Notre vieux Sénégal : son histoire, son état actuel, ce qu'il peut devenir*, Paris, A. Challamel, 1909, 290 p.

AUBE Th., « Le fleuve du Sénégal », *Revue maritime et coloniale*, Tome XII, Paris, Challamel, mars 1864, pp. 266-288.

AUMONT, *Notes sur le Sénégal et son commerce*, Paris, Corbeil, Imprimerie Créte de l'Arbre, Exposition Universelle, mai 1889, 34 p.

BECKER Charles, *Routiers anciens, cartographie et connaissance de la vallée du Sénégal à l'époque de la traite atlantique*, 1985, BIB SOM d5294/3, ANOM.

BERCHON D., « Documents sur le Sénégal », *Société de Géographie*, 1861, pp. 515-525.

BINGER (capitaine), *Du Niger au golf de Guinée par le pays de Kong et de Mossi par le Capitaine BINGER, (1887-1889)*, Paris, Hachette, 1892, 525 p.

BOILAT David (abbé), *Esquisses Sénégalaises*, Paris, Karthala, rééd. 1984, 499 p.

BONNETAIN Raymonde, *Une française au Soudan : sur la route de Tombouctou, du Sénégal au Niger*, May et Motteroz, Paris, 1894.

BONNETAIN Paul, *Dans la Brousse : sensations du Soudan*, Paris, Alphonse Lemerre, 1895.

BORIUS, *Recherches sur le climat du Sénégal*, 1875.

BOUQUET DE LA GRYE A., *Étude sur la barre du Sénégal*, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1886, BIB AOM B3308, BIB SOM c/BR/4374, ANOM.

BUCHARD Henri Pierre Gabriel, *Instruction sur la navigation dans le fleuve Sénégal*, Paris, Service hydrographique de la marine, 1893, BIB SOM c/Br/1689, ANOM.

CAILLÉ René, *Tableau statistique du fleuve Sénégal*, 1843, BIB AOM//21646, ANOM.

CARRERE Frédéric, *Codification des règlements d'administration et de police en vigueur au Sénégal et dépendances (2e édition)*, Saint-Louis, 1865, 239 p.

CHEVÉ Émile, *Relation de deux épidémies de fièvre jaune qui ont régné à Gorée et Saint-Louis (Sénégal) pendant l'hivernage de 1830*, Paris, éditeur inconnu, 1836.

CICÉRON Adolphe, *Annexe au procès-verbal de la séance du 3 février 1910, session ordinaire du Sénat, rapport fait au nom de la Commission des finances chargée d'examiner le projet de loi [...] autorisant le gouvernement de l'AOF à contracter un emprunt de 14 millions de francs pour la continuation des travaux du chemin de fer de Thiès à Kayes*, Paris, 1910, Imprimerie du Sénat, 19 p.

COURTET M., *Étude sur le Sénégal*, Challamel, Paris, 1903, 183 p.

DELONCLE Pierre, *Afrique Occidentale Française, Découverte, Pacification, Mise en valeur*, Paris, Ernest Leroux, 1934, 461 p.

DIALLO Jules-Charles, *Aspects techniques et socio-économiques de l'aménagement du fleuve Sénégal*, 1964, ANOM, BIB AOM 21256, ANOM.

DIDEROT Denis, *Encyclopédie*, 1765.

DOMERGUE Adrien, *Sénégal et Soudan*, Paul Dupont, Paris, 1895

DUPRAT Hippolyte, *Considérations hygiéniques et pathologiques sur le Sénégal*, Paris, Rignoux, 1860, 36 p.

DURAND Jean Baptiste Léonard, *Voyage au Sénégal, 1785-1786*, Paris, 2 volumes, Agasse, 1802.

FAIDHERBE Léon, *Notice sur la colonie du Sénégal*, 1859.

FORET Auguste, *Un voyage dans le haut-Sénégal, description du Fleuve*, Paris, Challamel et Compagnie, 1888, BIB AOM//40068 ; BIB SOM b21, ANOM.

FREY (colonel), *La côte occidentale d'Afrique*, Paris, Marpon et Flammarion, 1890.

FROMAGET M.E, *Instruction nautique du fleuve sénégal d'après les travaux de la mission de balisage, 1906-1907-1908*, colonie du Sénégal, direction des travaux publics, Bordeaux, Gounouilhou, 1908, 125 p.

GALLIENI, *Deux campagnes au Soudan français (1889-1890)*, Paris, Hachette, 1891.

GOLBÉRY Sylvain Meinrad Xavier, *Fragments d'un voyage en Afrique : fait pendant les années 1785, 1786 et 1787, dans les contrées occidentales de ce continent, comprises entre le cap Blanc de Barbarie... et le cap de Palmes*, Paris, Treuttel et Würtz, 1802.

HARDY Georges, *La mise en valeur du Sénégal de 1817 à 1854*, Paris, Emile Larose, 1921, 376 p.

HAURIGOT S., *Quinze mois en Sénégambie, Extrait des annales des voyages*, Paris, Challamel, 1869, 44 p.

IMBERT (Capitaine), « Reconnaissance au nord de Bakel », *Bulletin de la Société de Géographie*, 2eme trimestre, Tome XII, 1891, pp. 216-241.

LABAT J.B, *Nouvelle relation de l'Afrique Occidentale contenant une description exacte du Sénégal et des païs situés entre le Cap-Blanc et la Sierra Leone jusqu'à plus de trois mille lieues en avant dans les Terres. L'histoire de ces païs, les différentes nations qui y sont répanduës, leurs Religions et leurs mœurs*, Paris, Guillaume Cavelier, 5 tomes, 1728.

LAHILLE Abel, *Mes Impressions sur l'Afrique occidentale française, étude documentaire au pays du tam-tam*, Paris, A. Picard, 1910, 339 p.

LAHILLE Abel, *Le dolo, l'eau du fleuve Sénégal*, *Bulletin des sciences pharmacologiques, organe scientifique et professionnel*, Paris, Rédaction et Administration, décembre 1909 – mars 1910, BIB SOM c1197/4, ANOM.

LASNET (docteur), *Une mission au Sénégal. Ethnographie, Botanique, Zoographie, Géologie*, Paris, Challand, 1900, 193 p.

LAUZUN, *Mémoire sur le commerce et les possessions des Anglais en Afrique*, première édition en 1779, Paris, Barrois, 1922.

LENZ Oskar, *Timbouctou : voyage au Maroc, au Sahara et au Soudan*, Paris, Hachette, 1887.

LEROY-BEAULIEU Paul, *De la colonisation chez les peuples modernes*, 1873, Paris, Félix Alcan, 6^e éd., 1908.

LINDT, *Essais sur les maladies des Européens dans les pays chauds*, Paris, 1785.

MARTY Paul, *Un centenaire colonial. La découverte des sources de la Gambie et du Sénégal. Mollien 1818-1819*, 1921, BIB AOM 20381, ANOM.

MARTY Paul, « L'établissement des Français dans le haut-Sénégal (1817-1822) », dans *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. XVIII, premier trimestre, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises, 1925, pp. 51-118.

MINOT A., « Contribution à l'étude du fleuve Sénégal », *bulletin du Comité d'études historiques et scientifiques de l'A.O. F*, XVII, 1934.

MOLLIEN Gaspard Théodore, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique, aux sources du Sénégal et de la Gambie, fait en 1818, par ordre du gouvernement français*, Paris, A Tardieu, 1820.

MONTEIL C., « La remontée du Sénégal en chaland de Saint-Louis à Médine, du 24 février au 20 mars 1897 », *Bulletin de l'IFAN*, série B, sciences humaines, Tome XX, n°3, 1968, pp. 1195-1204.

NOIROT Ernest, *À travers le Fouta-Diallon et Le Bambouc (Soudan occidental)*, Paris, Flammarion, 1893, 259 p.

PARK Mungo, *The journal of a mission to the Interior of Africa, in the year 1805*, Londres, J. Murray, 1815, 363 p.

PARIS-TEYNAC E.J., *Contribution à la connaissance du fleuve Sénégal*, 1962, BIB AOM 20099, ANOM.

PELLET Paul, *Atlas des colonies françaises*, 1902.

PÉRIGNON A. (Capitaine), *haut-Sénégal et Moyen-Niger, Kita et Ségou*, Paris, J. André, 1901, 226 p.

PIPY M., « Notes sur l'état sanitaire et moral des populations maures et wolof qui habitent entre l'escale de Trarza et Dagana », Paris, *Revue coloniale*, 1851, pp. 374-378.

(de) POMMEGEORGE Pruneau, *Description de la Nigritie*, Paris, Maradan, 1789.

RAFFENEL Anne Jean-Baptiste., *Voyage dans l'Afrique Occidentale, exécuté en 1843 et 1844*, Paris, Arthus Bertrand, 1846, 512 p.

RICARD F., *Le Sénégal, étude intime*, Paris, Challamel, 1865, p. 173.

ROSIER William, « Les caractères généraux de l'hydrographie africaine », *Le Globe, Revue genevoise de géographie*, tome 29, 1890, pp. 27-60.

SABATIÉ Alexandre Camille, *Le Sénégal : sa conquête et son organisation (1364-1925)*, Saint-Louis, Impressions du Gouvernement, 1925, 435 p.

SONGY Louis, *Au Sénégal : la France*, Paris, Librairie d'éducation nationale, 1908, 240 p.

THEVENOT Jean Pierre Ferdinand, *Traité des maladies des pays chauds et spécialement au Sénégal, ou Essai statistique, médical et hygiénique, sur le sol, le climat et les maladies de cette partie de l'Afrique*, J.B Baillièrre, Paris, 1840.

WALCKENAER C.A, *Histoire générale des voyages de l'Afrique*, Paris, Lefèvre, 1826.

b) La presse

Un numéro de la *Feuille officielle du Sénégal et Dépendance*, 28 août 1860, FM/MIS/1, ANOM.

Trois numéros du *Sénégal et Dépendances* du 2 septembre 1886, 30 septembre 1886, 5 mai 1887, FM SEN 1TP/751 et FM SEN/XII/26, ANOM.

30 numéros du *Petit Sénégalais* de Auguste Foret de 1886 et 1887, Saint-Louis, imprimerie du Réveil, Cagnan et Compagnie.

Un numéro du *Journal Officiel du Sénégal et Dépendances*, 4 mars 1893, FM SG SOUD/IX/7, ANOM.

Un numéro de *La dépêche coloniale illustrée*, Paris, impression Wellhof et Reche, 15 Octobre 1903.

22 numéros de la *Société de l'Histoire des Colonies Françaises*, Paris, E. Larose, 1913-1931.

II) documents d'archives

BORGNIS-DESBORDES Gustave, *Missions du haut-fleuve : documentation (1880-1883)*, carton FM MIS//15, ANOM.

BORGNIS-DESBORDES Gustave, Commandant supérieur du haut-Sénégal, *Rapport sur la Campagne de 1881-1882*, carton FM/MIS/50, ANOM.

BRAOUEZEC (lieutenant), *Voyage d'exploration du cours du Sénégal par le lieutenant Braouezec, capitaine de l'avis à vapeur le Crocodile*, 1860, carton FM/MIS/1, ANOM.

MATHY, Capitaine du génie, *rapport de la mission topographique (1903-1904), Mémoire sur le fleuve Sénégal*, 16 juin 1904, carton FM/1TP/47, ANOM.

MAZÉRAND Charles, *Mission Mazérand, Fleuve Sénégal, entre Saint-Louis et Podor, Echelle de 1 / 15.000^E*, 1907, BIB SOM F78, ANOM.

PICANON, Mission Picanon au haut-Sénégal en 1890, 1888-1891, FM/SG/SOUD/XIX/2, ANOM.

POL, *Mission hydrographique dans le haut-fleuve, Médine*, 1880, carton FM/MIS/16, ANOM.

PRAX, *Projet de reconnaissance des moyens de communication à travers le désert entre l'Algérie et le Sénégal, entre Biskra et Saint-Louis*, 1852, carton FM/MIS/1, ANOM.

Carton FM 1TP/751, 1886-1908, ANOM.

Carton FM SG/SEN/XII, Dossier 26, 27, 27 bis, 115, 119, ANOM.

Carton FM SG/SOUD/XVI/6, Service Géographique Soudan français : 1891-1893, ANOM.

Carton FM SG/SOUD/IX/7, 1895-1899, ANOM.

Carton FM SOUD/XII/5, 1889-1895, ANOM.

III) Sources iconographiques

a) Photographies

Photographe anonyme, *36 photographies de la Mission Borgnis-Desbordes au Sénégal et au Soudan en 1883, avec plusieurs portraits*, don, 1883.

Photographe anonyme, *Sénégalais, album de 41 photographies anthropologiques présenté à l'exposition universelle de 1889 à Paris*, Des collections du prince R. Bonaparte, 1889.

APPERT Ernest, *Gustave Borgnis-Desbordes*, 1886.

DELANNEAU Pierre, *Expédition du lieutenant-colonel Boilève au haut-Sénégal*, 1885.

DESLANDES René, *Un caïman et le colon posant à côté*, 1909.

FAMIN André-Adrien, *51 photographies du Soudan français, campagne de 1887-1888*, don Gallieni, 1889.

GALLOIS Eugène, *80 photographies, 26 cartes postales*, 1928.

HOSTALIER Louis, *43 photographies du Sénégal et du Soudan*, don E. Delor, 1885.

HUAS Pierre Camille Victor, *132 photographies du Sénégal, du Soudan et de Guinée*, 1885, don, 1887.

MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460.

PÉRIGNON Aristide Auguste François, *Album de 100 photographies du Sénégal, du Soudan français, du Dahomey*, 1900.

VAN CASSEL Charles, *75 photographies du Sénégal, du Soudan, de la Guinée et de la haute-Volta en 1899*, don Charles Van Cassel, 1901.

b) Gravures

JANNOT Pierre-Georges, *Illustrations de Côte occidentale d'Afrique : vues, scènes, croquis*, Paris, C. Marpon, E. Flammarion, 1890.

PREVOST Benoît-louis, *Illustrations de Atlas pour servir au voyage du Sénégal, ou Mémoires historiques, philosophiques et politiques sur les découvertes, les établissements et le commerce des européens dans les mers de l'Océan Atlantique, depuis le Cap-Blanc jusqu'à la rivière de Serra-Lionne inclusivement...*, Paris, H. Agasse, 1802.

c) Cartes

ADANSON Michel, *Carte générale de la concession du Sénégal côte occid[entale] d'Afrique depuis le cap Blanc 20 d. 1/2 lat. bor., jusqu'à Sierra Lione 8d. lat. Boréale et du cours du fleuve Niger [Sénégal] et de la rivière de Gambie*, 1754.

(d')ANFREVILLE DE LA SALLE Léon, *Carte sans titre dans Notre vieux Sénégal : son histoire, son état actuel, ce qu'il peut devenir*, 1909.

ARNIER J., *Fleuve du Sénégal*, 1849.

FROMAGET E., *Carte schématique du balisage du fleuve Sénégal*, 1908.

GUIOT, *Reconnaissance du fleuve du Sénégal entre Podor et Saldé par M. Guiot, conducteur des ponts et chaussées*, 1865.

LABAT Jean-Baptiste, *A general map of the river Sanaga or Senegal, from the falls of Govina to the Ocean taken by a French Engineer in 1718*, 1756.

LASH Joseph, *A survey of river Senegal*, XVII^e siècle.

MAZERAND Charles, *Fleuve Sénégal entre Saint-Louis et Podor*, 1907.

PELLET Paul, *Afrique Occidentale, Atlas des Colonies Françaises*, 1902.

POIRSON Jean-Baptiste, *Plan du Fleuve du Sénégal, depuis son embouchure jusqu'à l'île St Louis*, 1802.

SARRAZIN DE MONTFERRIER Jean-Pierre, *Plan du Cours du Niger grand fleuve du Sénégal, navigable, mis en ordre et dessiné*, 1784.

VAUDREUIL, *Plan du fleuve Sénégal de son embouchure à l'île St Louis*, 1779.

d) Vidéo

Le long du fleuve Sénégal, 11min43, INA, 1972. Lien URL :
[<https://www.ina.fr/video/I13218134/le-long-du-fleuve-senegal-video.html>]

Bibliographie

Manuels et outils

BASE, (Bielefeld academic search engine), [base.be]

Bibliothèque numérique de l'Université Cheikh Anta DIOP, [bibnum.ucad.sn]

BONNARDEL Régine, *Grand atlas du continent africain*, Paris, édition Jeune Afrique, 1973.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Atlas historique de l'Afrique*, Paris, Les éditions du Jaguar, 1988.

Dictionnaire de l'académie française en ligne, [cnrtl.fr]

HAL SHS, [halshs.archives-ouvertes.fr]

ISIDORE, [isidore.science]

GUERNIER Eugène, FROMENT GUIEYSSE G., *Encyclopédie de l'Empire français, Encyclopédie coloniale et maritime, Afrique Occidentale Française*, Tome 1 et 2, Paris, 1949.

LAMBERT Nicolas, ZANIN Christine, *Manuel de cartographie, Principes, méthodes, applications*, Paris, Armand Colin, 2016.

LITTRÉ É., Dictionnaire de la langue française en ligne, [littre.org]

MONTREYNAUD Florence, *Dictionnaire des citations du monde*, Paris, Robert, Les Usuels, 1993.

OFFENSTADT Nicolas, *Historiographie, Que sais-je ?*, Paris, Puf, 2011.

PERSÉE, [persee.fr]

REY Alain, *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2016.

ROCHEFORT M., *Les fleuves, Que sais-je ?*, Paris, 1969, 125 p.

UNESDOC, [unesdoc.unesco.org]

Ouvrages généraux

a) Géographie africaine

GALLAIS J., *Le delta intérieur du Niger. Étude régionale*, Dakar, IFAN, 1967.

GBADEGESIN Adeniyi, BOKO Michel, BANO-DIALLO Nadhèl, *Ressources naturelles et environnement en Afrique*, Paris, Karthala, 2010, 268 p.

IGUÉ John O., *L'Afrique de l'Ouest, entre espace, pouvoir et société, une géographie de l'incertitude*, Paris, Karthala, 2006, 555 p.

IGUÉ John O., FODOUOP Kengne, ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, *Maîtrise de l'espace et développement en Afrique, état des lieux*, Paris, Karthala, 2010, 340 p.

LESOURD Michel, *Question de géographie, l'Afrique, vulnérabilité et défis*, Nantes, Éditions du Temps, 2003, 447 p.

MBOW Lat Soucabé, *Quand le Sénégal produit sa propre géographie*, Dakar, Presses universitaires de Dakar, 2017, 870 p.

SINGARAVÉLOU Pierre, *L'Empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation, XIXe-XXe siècle*, Paris, Belin, 2008.

SURUN Isabelle, « Géographies de l'exploration. La carte, le terrain et le texte (Afrique occidentale, 1780-1880) », Thèse de doctorat sous la direction de Daniel Nordman, EHESS, 2013.

b) L'Afrique explorée et colonisée

AVIDSON Basil, *West Africa Before the Colonial Era: a history to 1850*, Londres, Longman, 1998.

BANCEL Nicolas, BLANCHARD Pascal, GERVEREAU Laurent, *Images et Colonies, Iconographies et propagande coloniale sur l'Afrique française, de 1880 à 1962*, Nanterre, BDIC, 1993.

BARJOT Dominique, FRÉMEAUX Jacques, *Les sociétés coloniales à l'âge des empires. Afrique, Antilles, Asie (années 1850-années 1950)*, Paris, CNED, SEDES, 2012.

BERSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire du XIX^e siècle*, Paris, Hatier, Initial, 1996.

BIARNÈS Pierre, *Les Français en Afrique Noire de Richelieu à Mitterand, 350 ans de présence française au sud du Sahara*, Paris, Armand Colin, 1987.

BLANCHARD P., TARAUD C., BANCEL N., BOËTSCH G., *Sexe, race et colonies. La domination des corps du XV^e siècle à nos jours*, Paris, La découverte, 2018.

BONNEUIL Christophe, *Des savants pour l'empire. La structuration des recherches scientifiques coloniales au temps de la « mise en valeur des colonies françaises »*, Paris, Orstom, 1991, 123 p.

BRASSEUR Paule, MAUREL Jean-François, *Les sources bibliographiques de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique équatoriale*, Dakar, Université, 1970, 88 p.

BROC Numa, Pierre George, Robert CORNEVIN, *Dictionnaire illustré des explorateurs français du XIX^e siècle - Afrique*, Éditions du CTHS, 1988.

BRUNSCHWIG Henri, *Noirs et Blancs dans l'Afrique noire française ou comment le colonisé devient colonisateur 1870-1914*, Paris, Flammarion, 1983.

CARMASSON Thérèse, *Voyages et voyageurs, sources pour l'histoire des voyages*, Paris, Collection du CTHS, Orientations et méthodes , n°17, 2010, 386 p.

COHEN William B., *Empereurs sans sceptre. Histoire des administrateurs coloniaux et de l'Ecole Coloniale*, Paris, Berger-Levrault, Mondes d'outre-mer, 1973.

CORNEVIN R. et M., *Histoire de l'Afrique, des origines à nos jours*, 2^e édition, Paris, Petite Bibliothèque Payot, 1964.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, Paris, Nouvelle Cléo, l'histoire et ses problèmes, Presses universitaires de France, 1974.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *L'Afrique et les Africains au XIX^e siècle, Mutations, Révolutions, Crises*, Paris, Armand Colin, 1999.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *La découverte de l'Afrique, L'Afrique noire atlantique des origines au XVIII^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003.

DEMEULENAERE-DOUYERE Christiane, *Explorations et voyages scientifiques de l'Antiquité à nos jours, Actes du 130^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, La Rochelle (2005)*, Paris, Editions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2008.

DESCHAMPS Hubert, *L'Europe découvre l'Afrique : Afrique Occidentale (1794-1900)*, Paris, PUF, 1967.

DULUCQ Sophie, SOUBIAS Pierre, *L'Espace et ses représentations en Afrique Subsaharienne*, Paris, Karthala, 2004, 250 p.

DULUCQ Sophie, *La quête documentaire en situation coloniale. Les historiens français et les sources écrites de l'histoire en Afrique (années 1900–1920)* dans CHANSON-JABEUR et GOERG Odile, « *Mama Africa* », *Hommage à Catherine Coquery-Vidrovitch*, Paris, L'Harmattan, 2005, 477 p.

DULUCQ Sophie, *Écrire l'histoire de l'Afrique à l'époque coloniale (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Karthala, 2009, 330 p.

DUMASY François, Odile GOERG, HUETZ DE LEMPS Xavier, *Les sociétés coloniales à l'âge des empires (1850-1950)*, Paris, Bréal, 2012.

FIELDHOUSE David, *Les Empires coloniaux à partir du XVIII^e siècle*, Paris, Bordas, 1973.

GREENGRASS Mark, MOUNTFIELD David, MIDDLETON Dorothy, *Explorateurs à la découverte du monde de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Hachette, 1997.

GREEN Toby, *Brokers of Change. Atlantic Commerce and Cultures in Pre-Colonial Western Africa à la British Academy*, Oxford, University Press, 2013.

GRENOUILLEAU Olivier, *Quand les Européens découvraient l'Afrique intérieure, Afrique Occidentale, vers 1795-1830*, Paris, Tallandier, 2017.

de la GUÉRIVIÈRE Jean, *Exploration de l'Afrique noire*, Paris, Éditions du Chêne, 2002, 216 p.

HANOTAUX G., MARTINEAU A., *Histoire des colonies françaises*, AOF, Tome 4, Plon, 1931.

HUGON Anne, *Vers Tombouctou, L'Afrique des explorateurs II*, Paris, Gallimard, 2009.

JOUCLA Etienne, *Bibliographie de l'AOF*, Paris, 1937, 704 p.

KLEIN Jean-François, LAUX Claire, *Les sociétés coloniales à l'âge des empires, Afrique, Asie, Antilles, 1850-1950*, Paris, Ellipses, 2012.

MASONEN Pekka, *The Negroland Revisited. Discovery and Invention of the Sudanese Middle Ages*, Helsinki, Finnish Academy of Science and Letters, 2000.

MAZENOT Georges, *Sur le passé de l'Afrique Noire*, Paris, Harmattan, études africaines, 2005, 536 p.

M'BOKOLO Elikia, *Afrique. Histoire et civilisations : XIX-XXe siècles*, Paris, UREF, Université francophone, Hatier-Aupelf, 1994, 271 p.

MEYER Jean, *Histoire de la France coloniale, Des origines à 1914*, Paris, Armand Colin, 1991.

MUDIMBE Valentin-Yves, *The Invention of Africa, Gnosis, Philosophy and the Order of Knowledge*, Londres, James Currey, 1988.

RICARD Alain, *Voyages de Découvertes en Afrique, Anthologie, 1790-1890*, Paris, Bouquins Robert Laffont, 2000.

SATTIN Anthony, *The Gates of Africa: Death, Discovery and the Search for Timbuktu*, Harper Collins, Londres, 2003.

SEILLAN Jean-Marie, *Aux sources du roman colonial (1863-1914). L'Afrique à la fin du XIX^e siècle*. Editions Karthala, « Lettres du Sud », 2006, 512 pages.

SURUN Isabelle, *Les sociétés coloniales à l'âge des Empires (1850-1960)*, Atlande, 2012.

SURUN Isabelle, *Dévoiler l'Afrique ? Lieux et pratiques de l'exploration (Afrique occidentale, 1780-1880)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, 382 p.

THIOUB Ibrahima, *Stigmates et mémoires de l'esclavage en Afrique de l'Ouest : le sang et la couleur de peau comme lignes de fracture*, FMSH, octobre 2012.

TSHIMANGA Charles, *Écrire l'histoire de l'Afrique autrement ?*, Paris, L'Harmattan, 2004.

WESSELING Hendrick, *Le partage de l'Afrique, 1880-1914*, Paris, Denoël, 1996.

c) Histoire du Sénégal

BARRY Boubacar, *La Sénégambie du XVe au XIXe siècle, Traite négrière, Islam, Conquête coloniale*, Paris, L'Harmattan, 1988.

BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal : mort ou naissance ?*, Paris, L'Harmattan, 1992.

DIENG Mamadou Moustapha, *Famines, disettes et épidémies dans la basse et la moyenne vallée du fleuve Sénégal (1854-1945)*, Paris, L'Harmattan, 2015.

DIOUF Mamadou, *Histoire du Sénégal*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001.

DOZON Jean-Pierre, *Saint-Louis du Sénégal. Palimpseste d'une ville*, Paris, Karthala, 2012.

ECHENBERG Myron, *Les Tirailleurs sénégalais en Afrique Occidentale française 1857-1960*, Paris, Karthala, 2009.

FAYE Valy, *Économie arachidière et dynamiques du peuplement au Sénégal. Kaffrine et le Saloum oriental de 1891 à 1960*, Paris, Karthala, 2016.

ILIFFE John, *Les Africains. Histoire d'un continent*, Paris, Aubier, 1997, 459 p.

JONES Hilary, *The Métis of Senegal. Urban Life and Politics in French West Africa*, Indiana University Press, 2013.

LY Abdoulaye, « La compagnie du Sénégal de 1673 à 1696. L'évolution du commerce français d'Afrique noire dans le dernier quart du XVII^e siècle », thèse d'histoire à l'Université de Bordeaux, 1955, 310 p.

PASQUIER Roger, « Le Sénégal au milieu du XIXe siècle. La crise économique et sociale », Paris IV, thèse de doctorat d'histoire, 1987.

PORGES L., *Bibliographie des régions du Sénégal*, Dakar, 1967.

SAINT-MARTIN Yves Jean, *Le Sénégal sous le second Empire : naissance d'un empire colonial (1850-1871)*, Paris, Karthala, 1989.

SINOUE Alain, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal*, Paris, Karthala, 1993, 364 p.

SURUN Isabelle, *Sénégal et dépendances. Le territoire de la transition impériale 1885-1895*, mémoire inédit présenté en vue de l'habilitation à présenter des recherches, Institut d'étude politique de Paris, 2012.

Ouvrages spécialisés

a) Histoire environnementale

CROSBY Alfred, *Ecological Imperialism : The Biological Expansion of Europe, 900-1900*. Cambridge University Press, 1993.

FRESSOZ Jean-Baptiste, GRABER Frédéric, LOCHER Fabien, QUENET Grégory, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014.

GIBLIN James L., *The politics of environmental control in Northeastern Tanzania, 1840-1940*, Philadelphia, University of Pennsylvania press, 1992.

GRATALOUP Christian, *Introduction à la géohistoire*, Paris, Armand Colin, 2015.

GROVE H. Richard, *Green Imperialism : Colonial Expansion, Tropical Island Edens and the Origins of Environmentalism, 1600-1860*, Cambridge University Press, 1995, 540 p.

GROVE H. Richard, *Les Îles du Paradis. L'invention de l'écologie aux colonies 1660-1854*, Paris, La Découverte, 2013, collection Futurs antérieurs, 164 p.

WHITE R., *Land Use, Environment, and Social Change : The Shaping of Island County*, Seattle, University of Washington Press, 1980.

b) Ouvrages d'hydrohistoire

AIROLDI Serge, *Adour, histoire fleuve*, L'éveilleur, Bordeaux, 2017, 360 p.

BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, EHESS, 2016.

BEAUMONT-MAILLET Laure, *L'eau à Paris*, Paris, 1991.

BERNARD Claire, « Les aménagements du bassin du fleuve Sénégal pendant la colonisation, 1850/1960 », thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch, Paris VII, 1995.

BETHEMONT Jacques, « Le thème de l'eau dans la vallée du Rhône – essai sur la genèse d'un espace hydraulique », *thèse de doctorat de géographie*, Saint Etienne, Le feuillet blanc, 1972, 642p.

BETHEMONT Jacques, *Les grands Fleuves, entre nature et société*, Armand Colin, Paris, 1999.

BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966 (première édition en 1949), 505 p.

BRAVARD Jean-Paul, *Le Rhône. Du Léman à Lyon*, La Manufacture, Lyon, 1987.

BRAVARD Jean-Paul, PETIT François, *Les cours d'eau, dynamique du système fluvial*, Paris, Armand Colin, 1997.

BURNOUF Joëlle, LEVEAU Philippe, *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture*, Paris, 2004.

CIRIACONO Salvatore, *Eau et développement dans l'Europe moderne*, Paris, 2004.

CONAC Françoise, *Barrages internationaux et coopération*, Paris, Karthala, 1995.

CROUZET-PAVAN Élisabeth, *Sopra le acque salse. Espaces, pouvoirs et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, Rome, École française de Rome, 1992.

Da CUNHA Dilip, *The invention of Rivers Alexander's Eye and Ganga's Descent*, University of Pennsylvania Press, 2018, 352 p.

DEDET C., *La mémoire du fleuve, l'Afrique aventureuse de Jean Michonet*, D'ailleurs Phébus, Mayenne, 1986, 459 p.

DURAND Aline, *Jeux d'eau. Moulins, meuniers et machines hydrauliques, XI^e-XX^e siècle. Études offertes à Georges Comet*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2008.

GILMARTIN David, *Blood and Water : The Indus River Basin in Modern History*, University of California Press, 2015, 376 p.

GUILLERME André, *Les Temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques*, Seyssel, Éditions du Champ Wallon, 1983, 263 p.

LACOSTE, Yves *La géographie ça sert d'abord à faire la guerre* réédition, Paris, Éditions La Découverte, 2013 (première édition en 1976) 249p.

LEMIRE Vincent, *La soif de Jérusalem : Essai d'hydrohistoire (1840-1948)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2011.

LENTHÉRIC Charles, *Le Rhône, histoire d'un fleuve : Du Saint-Gothard à la mer*, Paris, Plon, 1892.

LÉVÊQUE Christian, *La mémoire des fleuves et rivières, l'histoire des relations entre les hommes et les cours d'eau à travers les siècles*, Paris, Ulmer, 2019.

MANEGLIER H., *Histoire de l'eau : du mythe à la pollution*, Paris, Bourin Julliard, 1991.

MUSSET Alain, *De l'eau vive à l'eau morte. Enjeux techniques et culturels dans la vallée de Mexico (XVI^e – XIX^e siècles)*, Paris, 1991.

PÉRENNES Jean Jacques, *L'eau et les hommes au Maghreb*, Paris, Karthala, 1993, 664p.

ROSSIAUD Jacques, *Le Rhône au Moyen Age*, Paris, Flammarion, 2007.

TVEDT Terje, *The River Nile in the age of the British : political ecology and the quest for economic power*, IB Tauris, Londres, 2016.

WATERBURY J., *Hydropolitics of the Nile Valley*, New York, Syracuse University Press, 1979.

WHITE Richard, *The Organic Machine : The Remaking of the Columbia River*, Hill & Wang, 1996, 144 p.

c) La vallée du fleuve Sénégal

ALY PAM Adama, « Fièvre jaune et ordre colonial au Sénégal (1850 – 1960) », *thèse en histoire*, Paris, 2000.

ALY PAM Adama, *Colonisation et santé au Sénégal (1816-1960), Crises épidémiques, contrôle social et évolutions des idées médicales*, Dakar, L'Harmattan Sénégal, 2018, 270 p.

BA Daha Chérif, *Crimes et délits dans la vallée du fleuve Sénégal de 1810 à 1970*, Dakar, L'Harmattan-Sénégal, 2010.

BADER Jean Claude, *Monographie hydrologique du Fleuve Sénégal de l'origine des mesures jusqu'en 2011*, Marseille, Institut de Recherche et Développement, 2015.

BATHILY Naye, « La légende comme genre dans la littérature orale africaine : étude comparée de légendes de crocodiles le long du fleuve Sénégal », Thèse de doctorat de littérature, Paris XIII, 2008.

BOUTILLIER, CANTRELLE, CAUSSE, LAURENT, N'DOYE, *La vallée moyenne du Sénégal*, Paris, P.U.F, 1962, 370 p.

CAUSSE Jean, *La moyenne vallée du Sénégal, étude socio-économique*, Paris, Presses universitaires de France, 1962.

CISSOKO Sekene Mody, *Le Khasso face à l'empire Toucouleur et à la France dans le haut-Sénégal (1854-1890)*, Paris, L'Harmattan, 1988.

CROUSSE B., MATTHIEU P., SECK S.M, *La Vallée du Sénégal, évaluation et perspectives d'une décennie d'aménagement*, Paris, Karthala, 1991.

DESIRE-VUILLEMIN Geneviève, *Essai sur le gommier et le commerce de la gomme dans les escales du Sénégal*, Dakar, Clairafrique, 1961.

DIA Abdou, « Les aspects de la gestion des ressources en eau dans le delta du fleuve Sénégal », Thèse de doctorat du IIIe cycle, Montpellier III, 1986.

DIA Amadou Hamath. « Décentralisation et développement local : le cas de la vallée du fleuve Sénégal », thèse de doctorat de sociologie, sous la direction de Jean-Yves Nevers, Issiaka-Prospér Lalèyê, Toulouse II, 2006.

GNOKANE Adama, « La politique française sur la rive droite du Sénégal : le pays maure 1817-1903 », Thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Jean Devisse, Paris I, soutenue en 1987.

GREVOZ Daniel, *Les canonnières de Tombouctou, Les Français à la conquête de la cité mythique, 1870-1894*, Paris, L'Harmattan, racines du présent, 1992.

KANE A.R, « Évolution d'une ancienne escale fluviale, Podor », maîtrise TER de géographie urbaine, université de Dakar, département de géographie, 1981, 99 p.

KARALAN Sy, « Industrie et développement territorial : l'insertion des sociétés agro-industrielles dans le Delta et la basse vallée du fleuve Sénégal (rive gauche) », Thèse de doctorat en Géographie, Paris X.

LE ROY Xavier, *Pauvreté et accès à l'eau dans la vallée du Sénégal. Pauvreté Hydraulique et Crises Sociales : Colloque International*, Agadir, 2005.

LORIN Marie, *La poésie orale peule des pêcheurs de la vallée du Fleuve Sénégal (Pékâne) : Approche géopoétique*, Université de la Sorbonne, Paris, 2015.

LY B., *Le drame de la vallée du Sénégal*, Dakar, 1958.

MAÏGA Mahamadou, *Le fleuve Sénégal et l'intégration de l'Afrique de l'Ouest en 2011*, Paris 1996, Karthala.

MUUSA KAMARA Shaykh, Dir. SCHMITZ Jean, *Florilège au jardin de l'histoire des noirs, Tome 1, Volume 1, L'Aristocratie peule et la révolution des clercs musulmans (Vallée du Sénégal)*, Documents, études et répertoires, Institut de Recherche et d'Histoire des Textes, Paris, 1998.

RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009.

République du Sénégal, *Le livre blanc sur le différend entre le Sénégal et la Mauritanie en avril-mai 1989*, Dakar, 1989.

ROCHETTE C., *Monographie hydrologique du fleuve Sénégal*, Paris, ORSTOM, 1974, 218 p.

SABATIÉ A., *Le Sénégal, sa conquête et son organisation (1364-1925)*, Saint-Louis, 1925, 435 p.

SEARING Jeff F., *West African Slavery and Atlantic Commerce, The Senegal River Valley, 1700–1860*, American Studies Series, N°77, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

SECK S.M., « Irrigation et aménagement de l'espace dans la vallée du fleuve Sénégal ; participation paysanne et problème de développement », thèse de doctorat, université de Saint-Étienne, 670 p.

VANDERMOTTEN C., *Géopolitique de la vallée du Sénégal. Les flots de la discorde*, Paris, L'Harmattan, 2004, 165 p.

VILLASANTE CERVELLO Mariella et TAYLOR Raymond, *Histoire et politique dans la vallée du fleuve Sénégal : Mauritanie. Hiérarchies, échanges, colonisation et violences politiques, VIIIe-XXIe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2017.

ZION André, *Le poste de Bakel à l'époque de Faidherbe*, D.E.S, Dakar, Presses universitaires, 1968, 210 p.

Articles scientifiques

ALBERGEL J., BADER J.C, LAMAGAT J.P, SEGUIS L., « Crues et sécheresses sur un grand fleuve tropical de l'Ouest africain, application à la crue du fleuve Sénégal », *Sécheresse*, vol.4, n°3, 1993, pp. 143-151.

BADO Jean-Paul. « Histoire, maladies et médecines en Afrique Occidentale XIXe-XXe siècles. Dans la *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 86, n°322-323, 1er semestre 1999. De l'inventaire du monde à la mise en valeur du globe. Botanique et colonisation (fin 17e siècle-début 20e siècle) sous la direction de Marie-Noëlle Bourguet et Christophe Bonneuil, pp. 237-268.

BARROWS Leland Conley, « The Merchants and General Faidherbe. Aspects of French Expansion in Sénégal in the 1850's », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 61, n°223, 2e trimestre 1974, pp. 236-283.

BARRY Boubacar, « Écrire l'histoire dans l'Afrique post-indépendance. Le cas de l'école de Dakar », *Mélanges d'archéologie, d'histoire et de littérature offerts au doyen Oumar Kane*, Dakar, Presses Universitaires, 2001, pp. 228-252.

BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », ANOM, BIB/AOM/20099, *B.I.F.A.N*, B., XXXIV-I, 1972.

BATHILY Abdoulaye, « Aux origines de l'africanisme. Le rôle de l'œuvre ethno-historique de Faidherbe dans la conquête française du Sénégal » *Le Mal de voir. Ethnologie et orientalisme : politique et épistémologie, critique et autocritique*, Cahier Jussieu n°2, Paris, 10/18, 1976, pp. 77-107.

BECKER Charles, DIOUF Mamadou, « Histoire de la Sénégambie : une bibliographie des travaux universitaires », *Journal des africanistes*, tome 58, fascicule 2, 1988, pp. 163-209.

BETHEMONT Jacques, « Acteurs et stratégie de l'eau dans la vallée du fleuve Sénégal », *RGL*, 1986, pp. 63-78.

BONNASSIE Pierre, « La Garonne au fil des siècles, une histoire de la Garonne », sous la direction de Janine Garrisson-Estebe et de Marc Ferro, Paris, Ed. Ramsay, Collection « Des fleuves et des hommes », 1982, dans *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 95, N°164, pp. 494-496, 1983.

BONNEFOND Philippe, « L'introduction de la culture irriguée sur les rives sénégalaises du bassin du fleuve Sénégal », *Économie rurale*, N°147-148, 1982, pp. 72-78.

BOURRIÈRES P., « Évolution et conception sur l'aménagement de la vallée du Sénégal », Paris, *Mondes et cultures*, tome XXXIX, n°2, 1979, pp. 209-222.

BRASSEUR G., « Le problème de l'Eau au Sénégal. Les éléments de sa solution, les conséquences à en attendre », *Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale*, 30^e année, bulletin n°333-334, Juillet-août 1950, pp. 403-418.

BREDELOUP Sylvie. « Le diamant, le commerçant du fleuve Sénégal et la ville », *Les Annales de la recherche urbaine*, N°78, 1998, pp. 95-102.

BURNOUF J., LEVEAU P., « Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes », *Sud-Ouest européen*, tome 19, 2005, pp. 132-134.

CHAKRABARTY Dipesh, « *Le climat de l'histoire : quatre thèses* », *Revue internationale des livres et des idées*, n°15, 2010, pp. 22-31.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, « L'historiographie africaine en Afrique », *Revue Tiers Monde*, vol. 216, 2013, pp. 111-127.

DESAILLY Bertrand, « Crues et inondations en Roussillon : le risque, le discours et l'aménagement », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 61, fascicule 4, 1990, pp. 515-519.

DULUCQ Sophie, « « Nous attendons le courrier de France », Communications et circulation des nouvelles en Afrique coloniale française (XIX^e – XX^e siècles) », dans CROGIEZ-PÉTREQUIN Sylvie et HELLER Anna (dir.), *Empires connectés ? La circulation de l'information dans les empires*, Peter Lang, 2018, p. 39-64.

DUMOULIN Olivier, « Les noces de l'histoire et de la géographie », *Espaces Temps, Histoire/géographie, L'arrangement*, 1998, pp. 66-67.

FABRE Guilhem, FICHES Jean-Luc, LEVEAU Philippe, « Recherches récentes sur les aqueducs romains de Gaule Méditerranéenne », *Gallia*, 2005, vol. 62, n° 1, pp. 5-12.

FOURNIER Patrick « Une histoire des techniques pour quoi faire ? Quelques orientations pour la période moderne », *Siècles*, 22, 2005, pp. 95-107.

FOURNIER Patrick, « Les leçons d'une hydrohistoire : quelques pistes de réflexion », *Siècles* [En ligne], 2016, mis en ligne le 17 mars 2016, consulté le 16 mars 2019.

FREZZOS Jean-Baptiste, LOCHER Fabien, [en ligne], « L'agir humain sur le climat et la naissance de la climatologie historique, XVII^e-XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°62, pp. 48-78, 2015.

GAUTRON Jean-Claude. « L'aménagement du bassin du fleuve Sénégal », *Annuaire français de droit international*, volume 13, 1967, pp. 690-702.

GOERG Odile, « L'historiographie de l'Afrique de l'Ouest : tendances actuelles », *Genèses*, 6, 1991, pp. 144-160.

HOLTZ Grégoire, MASSE Vincent, « Étudier les récits de voyage, bilan, questionnements, enjeux » [en ligne], *Arborescences*, Université de Toronto, mis en ligne le 31 mai 2012, consulté le 24 février 2019.

KANE Ndiawar, « Les enjeux économiques de l'aménagement du fleuve Sénégal », *Présence Africaine*, N° 161/162, 2000, pp. 170-184.

KIPPING Martin, « Conflits et coopération liés à l'eau du fleuve Sénégal », *Géocarrefour*, 80/4, 2005.

LEMEUNIER Guy, « Chimères et réalisations hydrauliques », *Dix-septième siècle*, 221, n°4, 2003, pp. 653-657.

LEMEUNIER Guy, « Quelques leçons d'une hydrohistoire. Le royaume de Murcie (v. 1450-v. 1650) » dans CRESSIER Patrice, *La Maîtrise de l'eau en Al-Andalus*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006, pp. 125-148.

LE ROY Xavier, « Pauvreté et accès à l'eau dans la vallée du fleuve Sénégal », dans AYEBA Habib, RUF Thierry, *Eaux, pauvreté et crises sociales*, Nouvelle Édition, [En ligne], Marseille, IRD Éditions, 2009, pp. 231-250.

LESERVOISIER Olivier, « L'évolution foncière de la rive droite du fleuve Sénégal sous la colonisation (Mauritanie) », *Cahiers d'études africaines*, 34, n°133-135, 1994, pp. 54-84.

LOCHER Fabien, QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 4, 2009, pp. 7-38.

MAGISTRO John, « Crossing Over : Ethnicity and Transboundary Conflict in the Senegal River Valley », *Cahiers d'études africaines*, 33, n°130, 1993, pp. 201-232.

NDIAWAR Kane, « Les enjeux économiques de l'aménagement du fleuve Sénégal », *Présence africaine*, Paris, n°161-162, 1999, pp. 170-184.

PEREZ TISSERANT Emmanuelle. « La conversion d'une zone humide en région agricole. La colonisation de la vallée centrale de Californie 1769-1873 », *Études rurales*, vol. 203, no. 1, 2019, pp. 82-101.

POUSSOU Jean-Pierre, « Garric-Gausserand (Yvette et Paul), l'aventure de l'eau, de l'Aubrac au Causse de Montbazens-Rignac (1945-1973) », Rodez, Imprimerie Carrère, 1981, dans *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 95, n°164, pp. 493-494, 1983.

PRAVILOVA Ekaterina, « River of Empire: Geopolitics, Irrigation, and the Amu Darya in the Late XIXth Century », *Cahiers d'Asie centrale*, 17/18 | 2009, 255-287.

RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis, Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009, 296 p.

RIVET Daniel, « Le fait colonial et nous. Histoire d'un éloignement », *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n°33, 1992.

SCHMITZ Jean, « Le fleuve Sénégal : ligne de front ou voie de passage », *Afrique Contemporaine*, n°154, 2^e trimestre, 1990.

SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale*, n°1-2, 1965, pp. 71-118.

SECK Sidi Mohamed, LERICOLLAIS André, MAGRIN Géraud, *L'aménagement de la vallée du Sénégal, logiques nationales, crises et coopération entre les États riverains*, pp. 31-76 dans

SINOÛ Alain, « Saint-Louis du Sénégal au début du XIX^e siècle : du comptoir à la ville », *Cahiers d'études africaines*, vol. 29, n°115-116, 1989, pp. 377-395.

TIQUET Romain, « Rendre compte pour ne pas avoir à rendre des comptes : Pour une réflexion sur l'écrit administratif en situation coloniale (Sénégal, années 1920-1950) », *Cahiers d'Histoire, Revue d'histoire critique*, n°137, 2018.

Articles à destination du grand public

Auteur anonyme, « Indonésie : le fleuve le plus pollué au monde en passe d'être nettoyé », *Sciences et Avenir avec AFP*, [en ligne], diffusé le 4 mars 2018, consulté le 12 mars 2019. [https://www.sciencesetavenir.fr/natureenvironnement/pollution/indonesie-le-fleuve-le-plus-pollue-au-monde-en-passe-d-etre-nettoye_121717]

FÉRARD Emeline, « Une cité perdue depuis 200 ans refait surface en Afrique du Sud », *Géo*, [en ligne], mis en ligne le 05/02/19, consulté le 23/03/19.

[<https://www.geo.fr/histoire/une-cite-perdue-depuis-200-ans-refait-surface-en-afrique-du-sud-194465>]

LACAZE Julie, « Les dix fleuves du monde qui charrient le plus de plastique », [en ligne], *National Geographic*, date de publication non mentionnée, consulté le 15 mars 2019. [<https://www.nationalgeographic.fr/planete-ou-plastique/les-dix-fleuves-du-monde-qui-charrient-le-plus-de-plastique>]

Films et documentaires sur le fleuve Sénégal

ARTHUS BERTRAND Yann, *Home*, « Lessiveuses du fleuve [Sénégal] », 2009.

DALAISE Marcel, *Fleuve Sénégal, les eaux du partage*, 1999.

GIREAUDEAU Bernard, *Les caprices d'un fleuve*, 1996.

GROJEAN Marie-Joséphine, *Les gens du fleuve*, 1989.

Émissions radiophoniques

KLEIN Étienne, JOST Thomas « Allons-nous bientôt manquer d'eau sur Terre ? », *La conversation scientifique, France Culture*, diffusé le 9 février 2019.

LAURENTIN Emmanuel, SURUN Isabelle, « Histoire des Outre-mers (1/4) : L'exploration de l'Afrique, un phénomène historique complexe », *La fabrique de l'histoire, France Culture*. Diffusé le 6 mai 2019.

Quelques références bibliographiques complémentaires

BACHELARD Gaston, *L'Eau et les rêves*, Paris, José Corti, 1942.

BOSERUP E., *Évolution agraire et pression démographique*, Paris, Flammarion, 1972.

BOULANGER P., TROCHET J.R, *Où en est la géographie historique ? Entre économie et culture*, Paris, L'Harmattan, 2005.

CORNUAULT Joël, *Elisée Reclus, géographe et poète*, Gardonne, fédérop, 2002.

DUMONT-LE CORNEC Élisabeth, *Les fleuves mythiques*, Paris, Belin, 2014, p. 110.

ECO Umberto, *Comment écrire sa thèse*, 1977.

FOUCAULT Michel, « L'œil du pouvoir », entretien avec J.-P Barou et M. Perrot, dans FOUCAULT M., *Dits et écrits II, 1976-1988*, Paris, Gallimard (Quarto), 2001, pp. 190-207.

FRECAUT R., *Dynamique du climat et de l'écoulement fluvial*, Masson, Paris, 1983, 239 p.

GILLE Bertrand, *Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1978.

GODINHO Magalhães, *L'économie de l'empire portugais au XV^e et XVI^e siècles*, Paris, SEVPEN-EPHE, 6^e section, Centre de recherches historiques, 1969, 857 p.

LÉVÊQUE Christian, *Quelles rivières pour demain ?*, Versailles, Quae, 2016.

MARROU I. Henri, *De la connaissance historique*, Paris, Seuil, 1954.

SAID W. Edward, *Orientalism, Western Conceptions of the Orient*, Londres, Penguin Books, 1978.

SIRONNEAU J., *L'eau, nouvel enjeu stratégique mondial*, Paris, Economica, 1996, 108 p.

SIVADJIAN Eve, *Fleuves du Monde*, Paris, SOLAR, 2004.

VAN LOHUIZEN Kadir, *Les grands fleuves du monde*, Paris, Actes Sud, 2003.

WITTFOGEL Karl, *Oriental Despotism. A Comparative Study of Total Power*, New Haven, Yale University Press, 1957.

Bibliographie commentée

On trouvera ci-dessous quelques commentaires d'ouvrages qui sont autant d'approches historiographiques sur notre sujet.

SAINT-MARTIN Yves-Jean, *Le Sénégal sous le second Empire : naissance d'un empire colonial (1850-1871)*, Paris, Karthala, 1989.

Yves-Jean Saint-Martin a soutenu en 198 une thèse intitulée « La formation territoriale de la colonie du Sénégal sous le second Empire ». *Le Sénégal sous le second Empire* en est une version écourtée. Sous la seconde République, le Sénégal n'est pour la métropole qu'un « chapelet de comptoirs médiocres ». La France n'y est, en somme, et selon les mots de l'auteur, que « locataire ». L'auteur insiste le poids des coutumes et des redevances dues aux chefs locaux, montrant toute la fragilité de la position française en Afrique subsaharienne. Pourtant, quelque vingt années plus tard, la colonie est bien changée. C'est vers cette date butoir que l'auteur nous emmène, nous montrant les moyens et mode d'actions des colonisateurs. Le Sénégal n'est pas une terre de peuplement ou d'immigration : en 1867, seulement 396 personnes composent la population européenne civile de la colonie. Toutefois, à Saint-Louis comme à Rufisque, c'est un embryon de société européenne qui côtoie les indigènes. A la tête de la colonie, les gouverneurs successifs font appliquer des politiques personnelles et plus ou moins chanceuses. En 1871, qui marque la chute de l'Empire, les ambitieux objectifs de Faidherbe et de Pinet-Laprade ne sont pas atteints, aussi l'auteur parle-t-il d'une colonie inachevée. Les piliers de la colonie se disputent le pouvoir : des gouverneurs, on dit qu'ils sont de piètres gestionnaires. Des militaires, qu'ils ne comprennent rien au commerce. Les commerçants, qui forment un véritable parti, semblent tenir la colonie : ils en dictent dans une certaine mesure les directives. L'auteur révèle donc l'existence d'un compromis entre les intérêts mercantiles et les thèses proposées par quelques visionnaires (comme Faidherbe) pour l'aménagement du Sénégal. On trouvera dans ce livre des chapitres très spécialisés, comme le chapitre XVIII qui porte spécifiquement sur les « Français, maîtres du fleuve [Sénégal] ». Cet ouvrage nous est utile en ce qu'il apporte des éléments de contextes sur la conquête militaire du fleuve.

MARFAING Laurence, *L'Evolution du commerce au Sénégal, 1820-1930*, Paris, L'Harmattan, 1991.

Avant ce livre, on n'avait pas questionné les influences des maisons de commerces qui s'implantent au XIX^e au Sénégal. L'intérêt de l'auteure s'est porté essentiellement sur l'étude des archives de ces maisons privées, discrètes et peu promptes à délivrer des informations sur leur passé colonial. Ce livre est une partie d'un projet de recherche financé par Volkswagen dont le thème est « Händler und Handel in Afrika » (Commerce et commerçants en Afrique). Il a mobilisé six chercheurs de l'Université Cheick Anta Diop ainsi que trois universitaires d'Hambourg. L'auteure établit deux grandes périodes qui structurent sa recherche : de 1820 à 1885, soit la période où le Sénégal importe des produits manufacturés de France et exporte vers la métropole la gomme, que supplante l'arachide en 1860. C'est aussi l'introduction de la France dans les régions plus reculées de la vallée du fleuve et la « pacification » par l'armée française des territoires rebelles. Puis, de 1886 à 1930, le système colonial se réalise et les sociétés anonymes affluent pour son marché. On voit que le commerce africain évolue en marge des manœuvres commerciales françaises : il emprunte d'autres voies, d'autres moyens financiers comme la pratique de fréquents échanges non-traçables entre des commerçants africains nomades. Ce qui va à l'encontre d'une idée selon laquelle le commerce africain au Sénégal disparaîtrait complètement avec la colonisation. Cet ouvrage spécialisé est pédagogique, clair et rigoureux : il sera utile pour puiser des éléments contextuels sur un siècle d'activité marchande au Sénégal.

GREVOZ Daniel, *Les canonnières de Tombouctou, Les Français à la conquête de la cité mythique, 1870-1894*, Paris, L'Harmattan, « Racines du présent », 1992.

Daniel Grevoz apporte une explication sur les motifs qui poussent les Européens à venir croiser sur les côtes ouest-africaines avant le XIX^e siècle, entre la traite négrière, quête de l'ivoire ou bien appétits aurifères. Saint-Louis est fondée en 1659 afin de servir de base d'export de la gomme d'acacias que l'Europe use sous forme de gomme arabique. C'est donc une histoire de l'Europe exportée outre-mer, avec ses comptoirs et ses compagnies comme la Compagnie Française du Sénégal. Poussés par des récits de légendes, préoccupés par la concurrence anglaise en Gambie, des agents de la Compagnie se tournent vers l'intérieur des terres et aménagent des forts-relais sur les affluents du fleuve : c'est la mise sur pied de Fort Saint-Pierre sur celui de Falémé. Une forme mesurée de la militarisation d'un espace dont on dit qu'il a

longtemps été une zone de dangers. L'auteur couvre par son regard d'historien les nombreuses missions évoquées par nos sources (comme la mission gallieni en mars 1880) et les initiatives prises pour découvrir le fleuve, alors seul moyen de transport des marchandises lourdes ou volumineuses. Maladies et épidémies menacent les troupes coloniales en route vers le Niger au rythme des saisons (de Janvier à Juin), et qui stationnent pour l'hivernage. Le long voyage de neuf cents kilomètres se fait à bord des inconfortables avisos de la marine : donner le coup de feu sur quelque crocodile semble être un des rares loisirs du bord. Une description des caprices du fleuve, donc, des conditions de transport et de l'état d'esprit des personnels, font de cet ouvrage fiable une référence utile à consulter.

SCHMITZ Jean, « Le fleuve Sénégal : ligne de front ou voie de passage ? », *Afrique Contemporaine*, n°154, 2^e trimestre, (1990).

Cet article interroge la notion de frontière fluviale. Le fleuve Sénégal est défini par l'auteur en trois zones : une première qui est celle des cultures pluviales (soit des pâturages qui encerclent la vallée du fleuve). Une seconde zone, dite du lit majeur, dont le cours est formé par les affluents qui coulent parallèlement au fleuve. Enfin, le lit mineur, bordé par des bourrelets de berges, et où l'on trouve des périmètres irrigués. En sus de cette définition spatiale, il y a les frontières entre États : jusqu'à la seconde moitié du XVIII^e siècle, le fleuve est occupé sur ses deux rives par des royaumes, et l'auteur propose l'idée d'espaces disputés, sortes de *no man's land* où les razzias maures menacent. Fin XVIII^e jusqu'au début XIX^e siècle, on assiste à un repli des populations sur la rive gauche du fleuve pour mettre cette frontière naturelle entre eux et les Maures. L'occupation française du Oualo puis du Fuuta-Tooro provoque une hausse des actes de banditisme (de 1880 à 1907) qui entraînent de nouveaux mouvements de population vers la rive droite. Se met alors en place une occupation sociale particulière des abords du fleuve : village pêcheur sur la berge, village agriculteur en bordure du lit majeur, hameaux peuls dans l'arrière-pays. Pour Jean Schmitz, le fleuve n'a pas eu pour fonction d'être une frontière infranchissable entre les populations. La liberté de circulation est la règle et c'est la fiscalité, se matérialisant par des droits de passage, qui freine les déplacements. Près d'un siècle plus tard, à partir de la seconde moitié des années 1970, la notion de frontière se réactive sous une forme différente : des mesures de développement houleuses entraînent des tensions entre populations, entre paysans et hydrologues (les ingénieurs du génie rural), mais aussi à l'échelle étatique entre le Sénégal et la Mauritanie. Cet ouvrage permet de penser l'influence du fleuve en tant que frontière entre communautés, et ses répercussions sur leurs relations.

BATHILY Abdoulaye, « La conquête française du haut-fleuve », BIB/AOM/20099, *Bulletin de l'I.F.A.N*, série B., XXXIV-I, ANOMS, 1972.

La pénétration française en Afrique par la vallée du fleuve Sénégal ne s'est pas toujours produite avec la même régularité ou efficacité. Elle est le fruit d'une politique variable dans le temps. De la fondation du port de Bakel en 1818 à 1887, date qui marque la mort de Mamadou Lamine Dramé (marabout soninké qui mène une révolte anticolonialiste dans le haut-fleuve en 1885), l'auteur s'intéresse au processus d'expansion de la France, et l'oppose à la géopolitique des États sur le fleuve à laquelle elle se heurte. Il définit trois moments de l'histoire du fleuve : D'abord une expansion française commerciale hésitante, hasardeuse, soucieuse de maintenir un consensus avec les puissances souveraines du fleuve (1818-1848). Puis une ambitieuse offensive militaire et diplomatique menée par Faidherbe à l'encontre des noyaux de résistances qui se forment derrière la figure de Al Hajj Omar et sa Grande Armée (1854-1865). Enfin, une période de crises et de répressions qui marquent l'avènement de la société coloniale de 1876 à 1887. On peut noter la critique formulée par l'auteur à l'égard d'une historiographie qui parfois célèbre Faidherbe comme un unificateur du Sénégal alors que ses victoires se sont matérialisées par des affrontements parfois sanglants. Ces acquis de Faidherbe ont par la suite servi à une nouvelle poussée plus lointaine encore de la France en Afrique, vers le Niger cette fois, mobilisant des hommes parfois sous le régime du travail forcé pour l'aménagement du fleuve. C'est donc un article spécialisé qui porte un regard sur la politique coloniale, les budgets, la mobilisation et le déplacement d'hommes et de matériels au Sénégal, ce qui nous permet de porter sur nos sources un regard critique.

BA Daha Chérif, *Crimes et délits dans la vallée du fleuve Sénégal de 1810 à 1970*, Dakar, L'Harmattan-Sénégal, 2010.

Nous intégrons à notre corpus bibliographique cet ouvrage d'histoire judiciaire. L'analyse porte ici sur la dangerosité prêtée par la France à la vallée du fleuve Sénégal au XIX^e-XX^e siècles et la confronte à une lecture des sources judiciaires à sa disposition. Terre de départ migratoire, terre de retours difficiles, la vallée du fleuve Sénégal est un rude territoire. C'est là où se forment des figures bien particulières de bandits comme le guerrier maure, d'autant plus menaçant qu'il est nomade. De longue date, on y craint les razzias (ou délit d'*abigetao*, le vol de bétail), le rapt d'enfants et de femmes, qui sont des conséquences de la traite atlantique et de

l'indigence des populations rurales, et cela, affirme l'auteur, jusque dans les années 1950. Mais c'est aussi le lieu, comme partout, de crimes, de délits, suicides, enfermements, répressions, qui font aussi partie l'histoire de la vallée du fleuve et de ceux qui vivent sur ses côtes, naviguent sur ses eaux, ou sont placés dans les geôles de Saint-Louis ou des villes-escales de Dagana, Podor, Matam, Bakel. En somme, c'est l'étude des traces particulières laissées par les contrevenants à la loi de la vallée du fleuve. L'auteur cherche à rompre avec la traditionnelle étude historique des royaumes locaux conquérants, défaits, soumis etc., pour se ranger dans la continuité de « l'école de Dakar ». Faire une histoire « vue du bas » permettrait de rétablir à leur juste place le rôle joué par des acteurs ignorés, sinon réprimés par l'historiographie : une démarche inspirée du travail de l'historien Ramachandra Guha et son concept « d'histoire subalterne » sur l'Inde coloniale. L'ouvrage permet de dresser une carte historique des gestes et des faits punis par la loi dans la vallée et de profiter de ses rapports statistiques détaillés. L'auteur nous apprend un vocabulaire précis et ancré dans un espace qu'il nous faut comprendre pour en faire une histoire. Pour Chérif Ba, le fleuve n'est pas un foyer permanent de violences, mais un dénominateur de difficultés chroniques pour ses riverains. En ces circonstances, la présence française aggrave et génère des conflictualités et des pratiques nouvelles comme la prostitution, le détournement d'argent, qui se superpose à un banditisme rural résiduel. Les solutions permissives apportées restent inopérantes et insuffisantes et cela même après les indépendances ouest-africaines. Un constat difficile, donc, engagé, et qui interroge l'avenir du Sénégal. Cet ouvrage nous est utile car il permet de comparer les dangers réels et perçus dans la vallée du Sénégal.

KIPPING Martin, « Conflits et coopération liés à l'eau du fleuve Sénégal », *Géocarrefour*, vol. 80/4, (2005).

Cet article est une initiation à l'hydropolitique. L'auteur décrit le cas de la vallée du fleuve comme étant idéal pour une analyse sur le lien entre aménagement, ressource rare, frontière, coopération internationale : en effet au cours de son histoire, ses habitants ont du composer par coopération et parfois des conflit y ont éclaté. Les trois États situés en aval du fleuve se sont entendus sur la création d'un programme d'aménagement (OMVS) et de préservation de cette ressource commune, avec la construction de deux barrages communs. Mais en 1989-1990, les Halpulaars vivant dans la vallée du fleuve ont été victimes d'une déportation par l'élite maure. On appréciera les références économiques données par l'auteur, ce qui permet de mieux comprendre les enjeux et les décisions des dirigeants de ces États.

Martin Kipping dresse un constat qui va à rebours de certaines évidences, comme cette idée selon laquelle la diminution de la ressource en eau accroît les conflictualités entre ceux qui en dépendent. Dans le cas de la vallée du fleuve Sénégal, l'auteur remarque au contraire une corrélation entre pénurie d'eau, due à la sécheresse de 1968-1973, et la coopération intensifiée des pays riverains. Paradoxalement, du côté mauritanien, une montée de violence accompagne une plus grande disponibilité de l'eau : en effet une meilleure rentabilité des terres irriguées a entraîné une flambée des prix, qui se traduisent en expropriations à caractères parfois ethniques : notamment les Maures s'opposant aux Halpulaars. Article passionnant et de haut niveau.

CISSOKO Sekene Mody, *Le Khasso face à l'empire Toucouleur et à la France dans le haut-Sénégal (1854-1890)*, Paris, L'Harmattan, 1988.

Les peuples nomades ou sédentaires, clans et royaumes qui occupent les rives de la vallée du Sénégal ont été pour la France des interlocuteurs obligés. En effet, avec les gouverneurs Faidherbe et Protet, le gouvernement de Saint-Louis entend établir son influence sur le fleuve Sénégal jusqu'aux chutes de Gouïna, et même plus loin vers le Niger. Parmi ces royaumes établis sur leur route, le Khasso est un pays qui, à partir de Bafoulabé s'étend de part et d'autre sur 120 km. C'est donc sur le haut-Sénégal que s'établit une différenciation entre ce que l'on appelle le Khasso Nord, sur la rive droite, et le Khasso Sud sur la rive gauche. Cette zone est un carrefour pour les peuples du fleuve (Soninkés, Malinkés, Maures, Peuls, Toucouleurs etc.). L'auteur n'hésite pas à remonter au XIV^e siècle pour décrire les occupations successives du Khasso, mais pour notre étude se livre se révèle utile surtout pour éclairer les rencontres et affrontements survenus avec les Français qui cherchent à établir leur commerce au XIX^e siècle. Les Français profitent de royaumes traditionnels en perte de vitesse car absorbés et affaiblis par des luttes fratricides. Une alliance se noue entre la France et le Khasso contre les Toucouleurs menés par Al Hajj Omar en 1855. Cette résistance nécessite notamment d'ériger un fort à Médine. Les frictions entre ces peuples et la France expliquent aussi une physionomie du fleuve et les motifs de ses fortifications, de certains de ses aménagements. Le fleuve apparaît toujours en second plan comme un vecteur de circulation qui profite aux uns, dessert les autres (comme par exemple lors du siège de Médine en 1857, où Faidherbe profite de la crue des eaux pour mener une offensive déterminante à la libération du fort). Cet ouvrage permet d'apporter des données sur les manœuvres militaires en cours dans la vallée du fleuve, de comprendre les motivations des belligérants, et de faire la lumière sur un haut-fleuve

généralement marginalisé, enclavé du fait de son éloignement du littoral. L'auteur adopte un regard intéressant, mettant la France et un royaume africain à relative égalité, en ce qu'ils constituent tous deux des impérialismes avec lesquels le Khasso doit composer. S'alliant aux uns, puis aux autres, le Khasso use de sa diplomatie pour éviter sa ruine : il n'y résistera pas.

BIARNÈS Pierre, *Les Français en Afrique Noire de Richelieu à Mitterand, 350 ans de présence française au sud du Sahara*, Paris, Armand Colin, 1987.

Cet ouvrage classique dans sa composition, mais didactique, nous montre les mouvements qui ont mené à l'occupation du Sénégal. Ces informations seront particulièrement utiles pour une introduction générale qui explique la présence française dans cette zone. En 1659, le capitaine Thomas Lambert fonde la future Saint-Louis. En 1763, à l'issue de la Guerre de Sept Ans, le traité de Paris retire à la France ses acquis au Sénégal, qui est repris en 1775 aux Anglais. À ces échanges entre la France et l'Angleterre succède l'ère de la traite et du commerce. On tente d'aménager le fleuve une première fois en 1818, date à laquelle circule régulièrement sur ses eaux un brick à vapeur. La France étend alors progressivement son influence sur le fleuve, repousse ses ennemis (elle refoule les Maures au nord du fleuve en 1858).

Le cas du Sénégal est traité le plus abondamment parmi les colonies de l'Afrique de l'Ouest, ce qui est un avantage pour notre étude. En juin 1876 débute, depuis Saint-Louis, l'élan français vers le Soudan, mené par le colonel Brière de l'Isle, qui ouvre la page à ce moment de conquête où le fleuve Sénégal est largement exploité militairement. On crée même un poste de « commandant supérieur du haut-fleuve », ce qui révèle l'importance aux yeux de la France de cette voie de pénétration. L'étude de Pierre Biarnès couvre une temporalité coloniale en quatre mouvements : une période précoloniale où la France croise le long des côtes ouest-africaines et établit quelques comptoirs, ce qui nous mène jusqu'à la moitié du XIX^e siècle, ce qui correspond à la période de la traite des Noirs. Puis vient la période coloniale proprement dite, qui court sur environ un siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. S'ensuit la période de décolonisation, et enfin la période post-coloniale, qui est celle d'une autogestion, marquée toutefois par un certain regard et une relative ingérence de la France dans les affaires de ses anciens pays administrés.

L'auteur traite largement du cas du Sénégal : La fondation de Saint-Louis, la Compagnie du Sénégal, la fondation du Sénégal moderne, l'axe Sénégal-Niger... Il évoque les explorations individuelles risquées du journaliste Paul Soleillet à la fin des années 1870 sur le cours du fleuve, mais aussi des envoyés en mission comme Léon Fabert en 1891 ou Gaston

Donnet en 1894. L'ouvrage, au spectre d'étude large, est trop général pour une étude détaillée du fleuve et doit donc être considéré seulement comme une aide. C'est un livre soucieux du lien politique et symbolique qui perdure entre France et Afrique.

BETHEMONT Jacques, *Les Grands fleuves*, Armand Colin, Paris, 1999.

La technicité des cartes et rapports de missions que l'on trouve dans les sources sur l'aménagement du fleuve Sénégal peuvent faire s'interroger un historien sur sa légitimité à écrire une histoire fluviale. Il doit faire appel à des outils méthodologiques comme ce livre d'hydrologie, qui aborde le fleuve Sénégal en tant que cas d'étude contemporain. D'autre part, l'auteur apporte des données sur l'histoire récente du fleuve et les travaux de ces dernières années, ainsi que des éléments de comparaisons entre les grands fleuves du monde.

Concernant le fleuve Sénégal, il est lui-même question d'irrigation, d'emploi de machines comme des motopompes pour pallier les sécheresses, d'initiatives comme la création du PIV (Périmètres Irrigués Villageois) qui se trouve encadré par une structure sénégalaise (SAED) elle-même gérée par l'OMVS (Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal), ce qui révèle une gestion à différent degré. Des structures comme la centrale-réservoir de Manantali sont érigées, qui desservent en électricité la vallée du fleuve. À Diama, un barrage anti-sel (1985) doit empêcher la remontée de la langue salée, phénomène de salinisation et de corruption des terres agricoles (rizicoles notamment) qui est une conséquence de pluies irrégulières et du niveau altéré des eaux du fleuve. Mali, Mauritanie et Sénégal ont conclu des accords en 1972 et 1978 qui répartissent les rôles de chacun pour les aménagements, et auxquels la Guinée n'a pas participé. La question environnementale est soulevée par l'auteur, qui rapporte les arguments des écologistes contestataires de certains projets. Par ailleurs, Jacques Bethemont souligne que l'eau du fleuve est prétexte à querelles entre Sénégalais et Mauritaniens, aux rapports historiquement difficiles (d'un côté les agriculteurs wolofs, toucouleurs, peuls, sédentaires, et puis de l'autre les pasteurs nomades Maures, qui, en période de sécheresse (1989), font pâturer leurs troupeaux sur les surfaces cultivées de l'autre côté du fleuve). En pays sec, la question de l'eau et des frontières de chacun est une affaire sensible ; un point donc on a vu qu'il avait été traité par Martin Kipping six ans après la parution de cet ouvrage. Jacques Bethemont met à notre disposition des éléments de comparaison entre différents fleuves, dont parmi eux le Sénégal, et produit des données sur les variations de son cours en période de crue.

SECK Assane, « Les escales du fleuve Sénégal », *Revue de Géographie de l'Afrique Occidentale*, n°2, pp. 71-118, 1965.

Cinq années après l'indépendance du Sénégal, paraît cette étude sur les étapes essentielles du commerce et à la circulation des biens et des hommes sur le fleuve au XIX^e et au XX^e siècle : les escales. L'auteur fait le choix de ne traiter que celles qui ont prospéré au point de devenir des centres urbains, d'où le terme de « ville-escale ». Il définit une distinction communément employée dans l'historiographie entre les deux tronçons du fleuve : une portion aisément navigable pendant l'année, le bas-fleuve, de Saint-Louis à Podor (c'est le seul secteur régulièrement fréquenté par les Européens jusqu'au XIX^e siècle). Et le haut-fleuve, moins accessible, qui est progressivement usité et visité, avec par exemple l'établissement par des Saint-Louisiens de la Société aurifère de Galam en 1825. Le déclin des escales comme Dagana survient concomitamment à la généralisation des moyens de transports modernes et de la baisse proportionnelle de la circulation commerciale fluviale. Toutefois, certaines villes-escales ont résisté à la concurrence du fret ferroviaire. Ces carrefours commerciaux se sont dotés d'entrepôts et se sont adaptés aux mutations de cette fin de siècle. Mais c'est aussi le moment où la concurrence de la gomme du Kordofan soudano-égyptien plonge le Sénégal dans une crise qui pousse une part de la population rurale à émigrer du fait des difficultés et de la pauvreté. L'article passe à la loupe les différentes escales, décrit leurs spécificités, leur histoire. Qu'elles aient su s'adapter aux évolutions technologiques ou non (comme Bakel ou Podor), la route et le transport par camion marginalisent le fleuve Sénégal, qui n'est plus l'axe de circulation premier du territoire ouest-africain. Même si cet article rigoureux est ancien, nous estimons qu'il peut apporter des éléments factuels valables.

MAGISTRO John, « Crossing Over : Ethnicity and Transboundary Conflict in the Senegal River Valley », *Cahiers d'études africaines*, vol. 33, n°130, pp. 201-232, 1993.

Au début XX^e siècle, le fleuve qui nous occupe est désigné par la France comme frontière politique entre Sénégal et Mauritanie (déclarée protectorat français en 1903). Dans un contexte climatique semi-désertique, la vallée du fleuve fonctionne comme une oasis pour les hommes et leur bétail. La multiplicité ethnique de la zone constitue une difficulté historique : sur la rive gauche se répartissent successivement de la basse-vallée à la haute-vallée, les Wolofs du Waalo, les Haalpulaars du Fuuta Tooro, les Soninkés du Gajaaga. Sur la rive droite, vivent alors les Maures, Braknas et Tagants. Les opérations de raid des Maures qui franchissent le

fleuve pour piller des ressources sur la rive opposée constituent une des perméabilités de cette répartition spatiale, comme nous avons pu le voir dans des ouvrages précédents. La pacification progressive de ces territoires par la France n'empêche pas, au sortir des émancipations nationales africaines, une détérioration des relations entre ethnies dans la vallée. Les sécheresses des années 1960' génèrent des tensions entre éleveurs et paysans et participent à un contexte de crise régionale chronique de la production alimentaire. Au niveau politique, le fossé se creuse entre la Mauritanie qui se rapproche du monde arabe et le Sénégal qui conserve des liens étroits avec la francophonie. Les barrages à Manantali et Diama, financés par des fonds européens et arabes, sont perçus comme une solution miraculeuse, qui apporte l'électricité à bon marché aux populations, et permettre ainsi des maximisations de production. On prévoit par exemple de doubler le produit de la récolte de rizicole. Mais la mauvaise répartition des gains de ces structures génère encore de la rancœur. La délocalisation forcée de populations valide et intensifie une perception réciproque de l'autre comme un ennemi, aussi les années 1989 et 1990 voient éclater des conflits armés intercommunautaires. Cet article est utile pour la dernière partie de notre mémoire.

RAISON Jean-Pierre, MAGRIN Géraud, *Des fleuves entre conflits et compromis. Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Karthala, 2009.

Cet ouvrage se décompose en chapitres qui portent chacun sur un grand fleuve africain. Outre une analyse sur le lac Tchad, le Niger, le Nil et l'Orange, on trouvera pour notre sujet un remarquable chapitre intitulé « L'aménagement de la vallée du Sénégal. Logiques nationales, crises et coopération entre les États riverains » de Sidi Mohamed Seck, André Lericollais et Géraud Magrin, qui est le co-directeur de l'ouvrage. Par un jeu d'échelle, les auteurs décrivent le fleuve selon l'influence qu'il exerce sur les pays riverains : le haut-fleuve est une marge pour le Mali et la Guinée, tandis qu'il est pour le Sénégal un axe bien plus important. Au XIX^e siècle, le fleuve devient un axe de pénétration pour la France vers les pays soudaniens, conformément à un vieux rêve colonial. Pendant les quelque trois quarts de siècle où se fixe une administration coloniale, on assiste à une régression du commerce dans la vallée, à une émigration croissante de la population active, et une stagnation des activités agro-pastorales. Un bilan peu reluisant, donc, qui contraste avec la chaleur des débats et la portée des projets formulés par les Français pour l'avenir de la vallée du Sénégal. Des visions s'affrontent : visions prométhéennes, techniciennes, contre d'autres plus respectueuses des milieux et de leur équilibre ancien. Les signes dans l'histoire d'une préoccupation environnementale ?

Tendanciellement, à partir des années 1960, on remarque une meilleure prise en main du fleuve avec des aménagements innovants et plus réguliers. Établissement des frontières, concurrence et entente entre les États riverains du fleuve, coopération et aménagement en commun avec l'O.M.V.S, enjeux de gestion d'un grand fleuve africain par des États post-coloniaux... Les auteurs donnent à découvrir deux siècles de l'histoire politique et économique de la vallée du fleuve, ce qui complète avantageusement notre bibliographie.

VILLASANTE CERVELLO Mariella, TAYLOR Raymond, *Histoire et politique dans la vallée du fleuve Sénégal, Mauritanie. Hiérarchies, échanges, colonisation et violences politiques, VIII^e-XXI^e siècle, Paris, L'Harmattan, 2017.*

L'ouvrage met en doute la validité de la frontière établie par la colonisation entre nord et sud du fleuve Sénégal, entre razzieurs et raziés, nomades et sédentaires, pour lui préférer une unité historique qui est celle de populations qui vivent depuis longtemps en relation et en interactions : une forme de Middle-Ground ? Les peuples du fleuve, qui fin XIX^e siècle se retrouvent insérés dans l'État-Nation du Sénégal ou de la Mauritanie, conservent leurs particularités et ce malgré l'homogénéisation qui les poussent à adopter des conceptions politiques occidentales d'égalité sociale, des droits humains, de nationalisme et capitalisme. Les auteurs de l'ouvrage, pensent plutôt, comme l'historien Yuval Noah Harari⁵⁰⁸, que ces notions se mélangent aux besoins et aux traditions des populations post-coloniales. On sollicite ici une histoire ancienne du fleuve, depuis la période antique de son peuplement jusqu'au présent post-colonial, avec également une focale sur son tronçon mauritanien, généralement marginalisé dans les études historiques. Un ouvrage scientifique, documenté, excellent pour notre étude.

BERNARD Claire, « Les aménagements du bassin du fleuve Sénégal pendant la colonisation, 1850/1960 », Thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch, Paris VII, 1995.

Sous le patronnage de Catherine Coquery-Vidrovitch, Claire Bernard offre une analyse des aménagements de la vallée du fleuve Sénégal sous l'influence coloniale française : c'est un constat d'échecs répétés de tentatives d'aménagements avec toutefois une implication de l'État

⁵⁰⁸ HARARI Yuval Noah, *Sapiens, une brève histoire de l'humanité*, Paris, Albert Michel, 2015, 240 p.

à différents moments, motivée par des intérêts économiques et commerciaux. Des politiques publiques sont donc menées pour encourager le développement de cultures rurales notamment à partir des années 1930 et des missions d'études et de fertilisation de la vallée du fleuve Sénégal. De manière générale, l'ouvrage traite des tentatives de reboisement, gestion et distribution en eau de la vallée du fleuve, usage d'engrais, limonages... On aborde la concurrence entre Saint-Louis et Dakar, les conséquences des divergences entre les maisons de commerces saint-louisiennes et la métropole. On peut s'étonner du style parfois un peu généraliste de Claire Bernard : « Dès qu'il y a des perspectives d'améliorer leur situation, les paysans produisent (coton, arachide, maïs) mais s'arrêtent dès que cette culture n'est plus rentable, comme tous les paysans du monde ». Par ailleurs, à un niveau de thèse, certains questionnements semblent un peu légers : « Dans quelle mesure les hommes des années (19)50 sont-ils les héritiers de ceux des années 1870 ? ». Une référence à connaître et à consulter néanmoins, surtout pour la partie sur les aménagements au début du XX^e siècle.

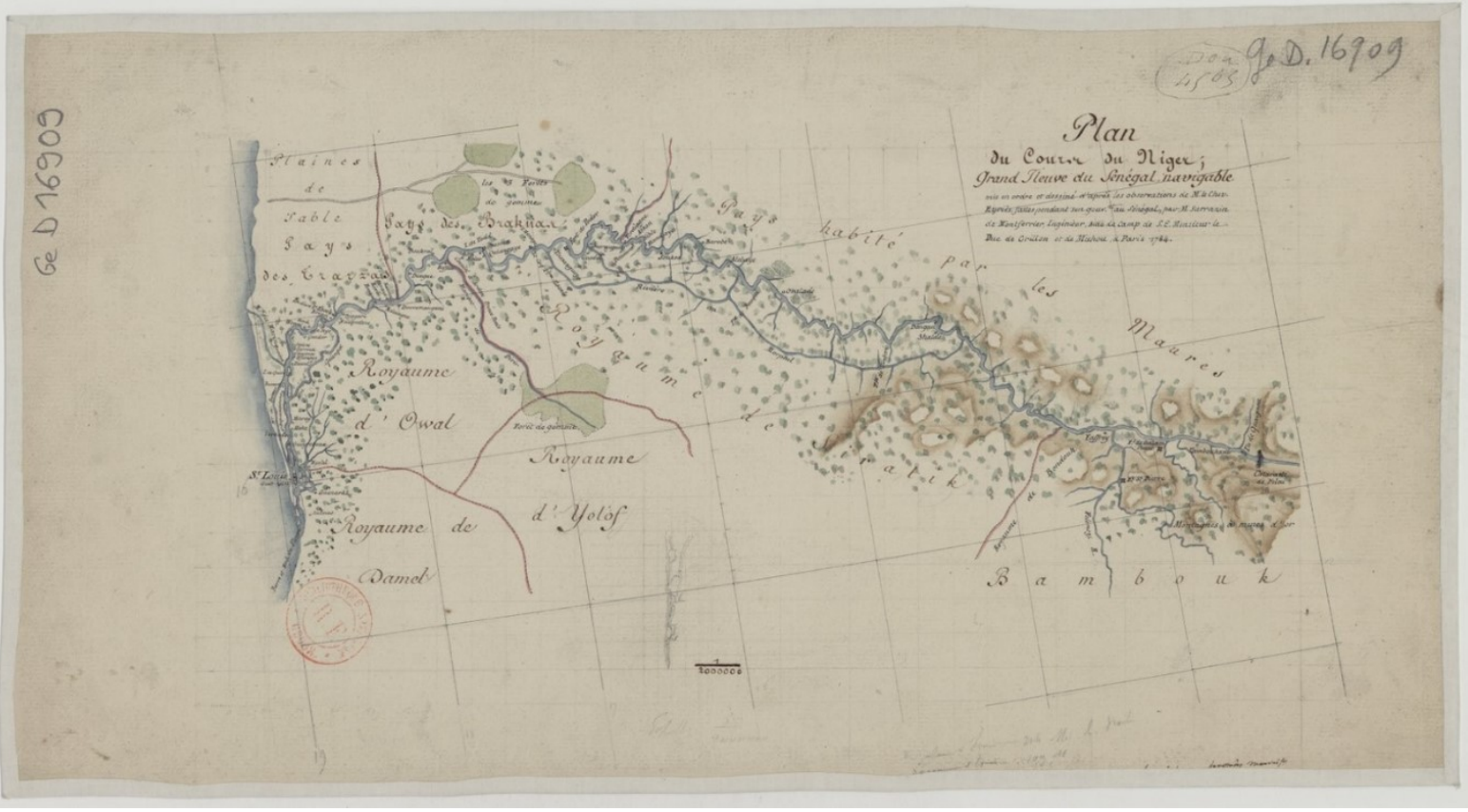
Annexes



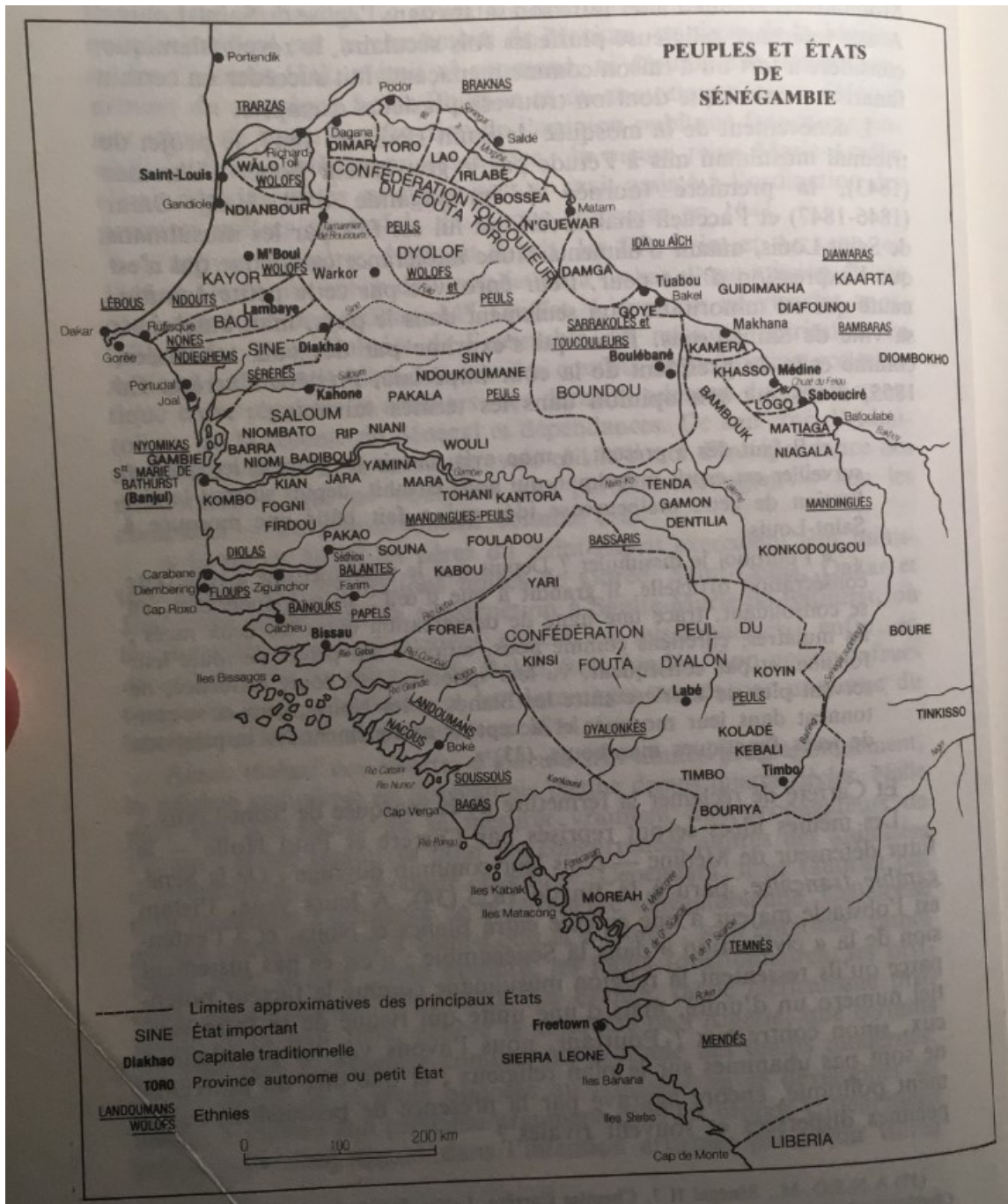
Annexe 1 : *Traversée du Styx*, Joachim Patinier, 1520-1524, conservé au Prado de Madrid.

Ge D 16909

Don
1785
Ge D. 16909



Annexe 2 : SARRAZIN DE MONTFERRIER Jean-Pierre, *Plan du Cours du Niger grand fleuve du Sénégal, navigable, mis en ordre et dessiné, 1784.*



Annexe 3 : Carte figurant les territoires des peuples et États de Sénégambie, dans SAINT-MARTIN Yves Jean, *Le Sénégal sous le second Empire : naissance d'un empire colonial (1850-1871)*, Paris, Karthala, 1989, p. 11.



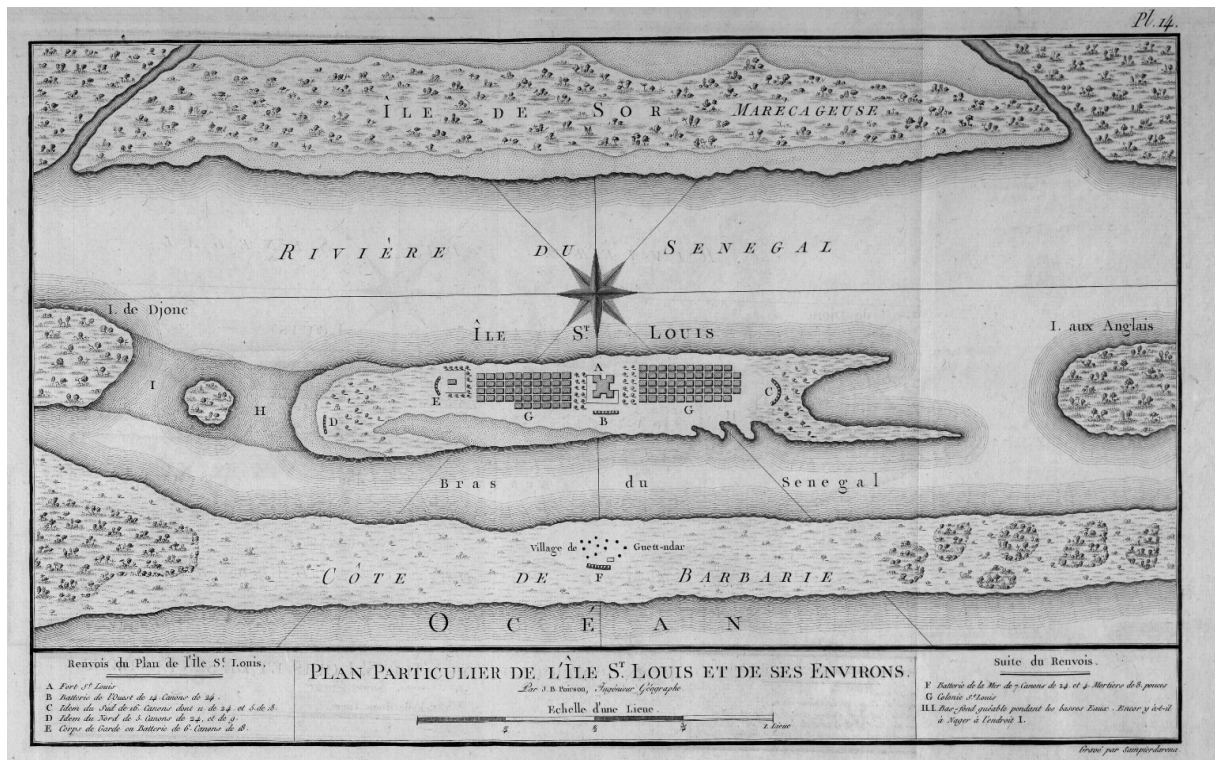
Annexe 4 : « Traffiquants maures de la rive droite du Sénégal », VAN CASSEL Charles, *75 photos du Sénégal, du Soudan, de la Guinée et de la Haute-Volta en 1899*, don Charles Van Cassel, 1901.



Annexe 5 : « Quais de Saint-Louis », MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460.



Annexe 6 : « Pont Faidherbe », MUTEAU Alfred, *De Paris à Paris, par Lisbonne, le Sénégal et le Soudan*, Paris, La Nouvelle Revue, 1898, FD/1/460.



Annexe 7: « Plan particulier de l'île Saint-Louis », PREVOST Benoît-louis, *Illustrations de l'Atlas pour servir au voyage du Sénégal, ou Mémoires historiques, philosophiques et politiques sur les découvertes, les établissements et le commerce des européens dans les mers de l'Océan Atlantique, depuis le Cap-Blanc jusqu'à la rivière de Serra-Lionne inclusivement...*, Paris, H. Agasse, 1802.



COMBA Yora, 38 ans, lieutenant aux tirailleurs sénégalais. VAN CASSEL Charles, *75 photographies du Sénégal, du Soudan, de la Guinée et de la haute-Volta en 1899*, don Charles Van Cassel, 1901.



Femme Peulh (Sénégal).

DOMERGUE Adrien, *Sénégal et Soudan, Femme Peulh (Sénégal)*, Paul Dupont, Paris, 1895, p. 29.



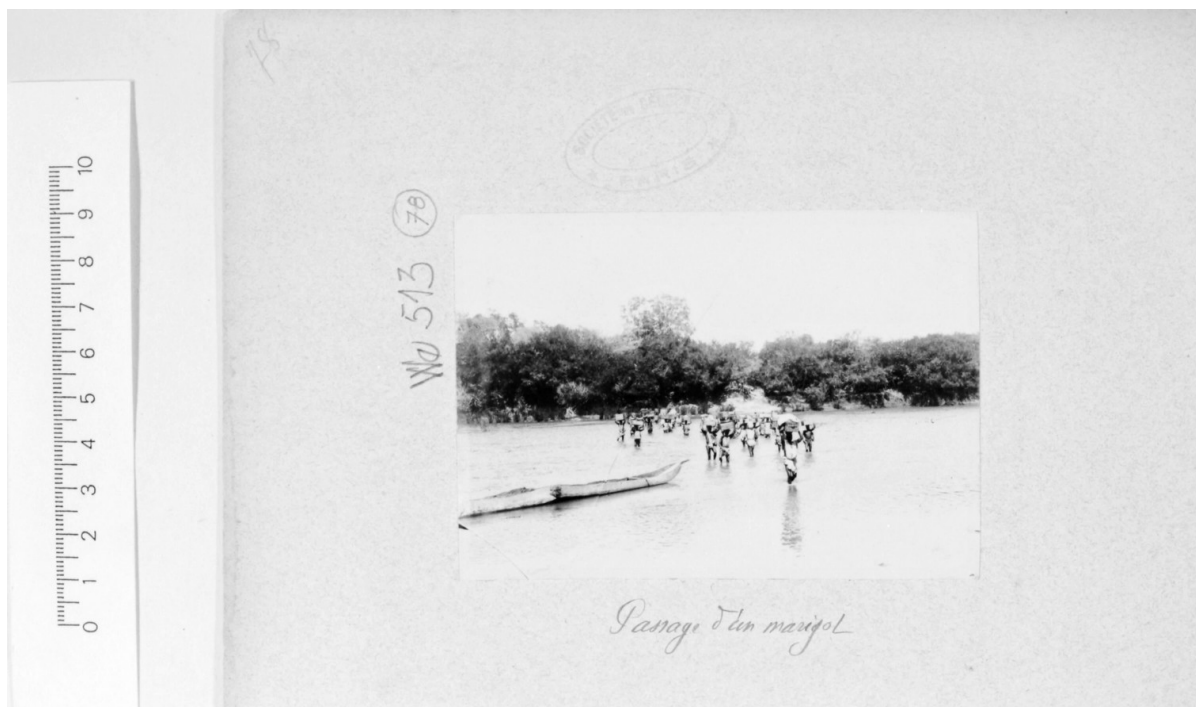
Anonyme, *Portrait de Raymonde Bonnetain*, date inconnue.



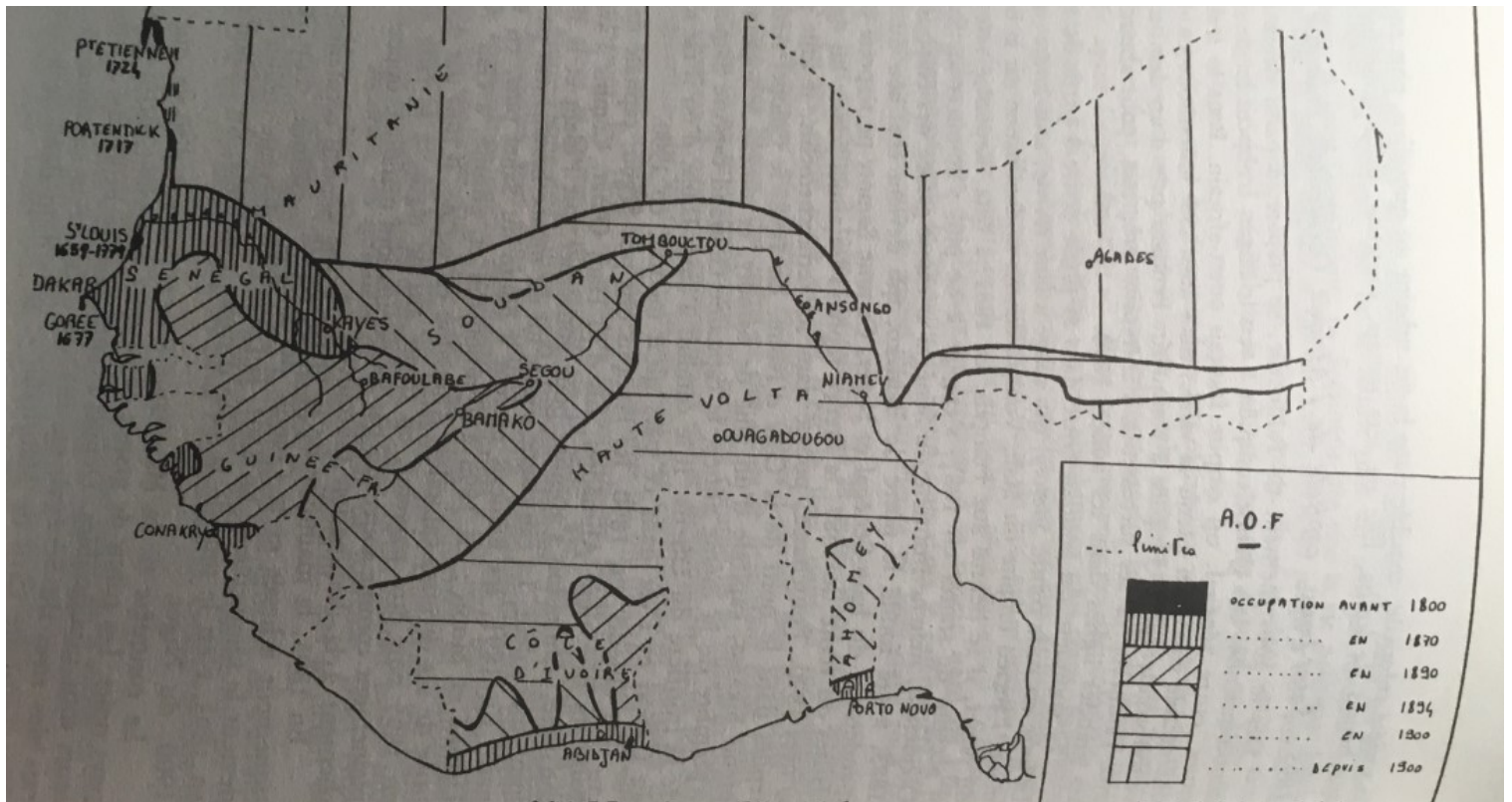
Anonyme, *Raymonde et Renée Bonnetain en costume soudanais*, 1893. Mère et fille posent munies, l'une de la calabasse, l'autre du pilon servant à moudre le mil.



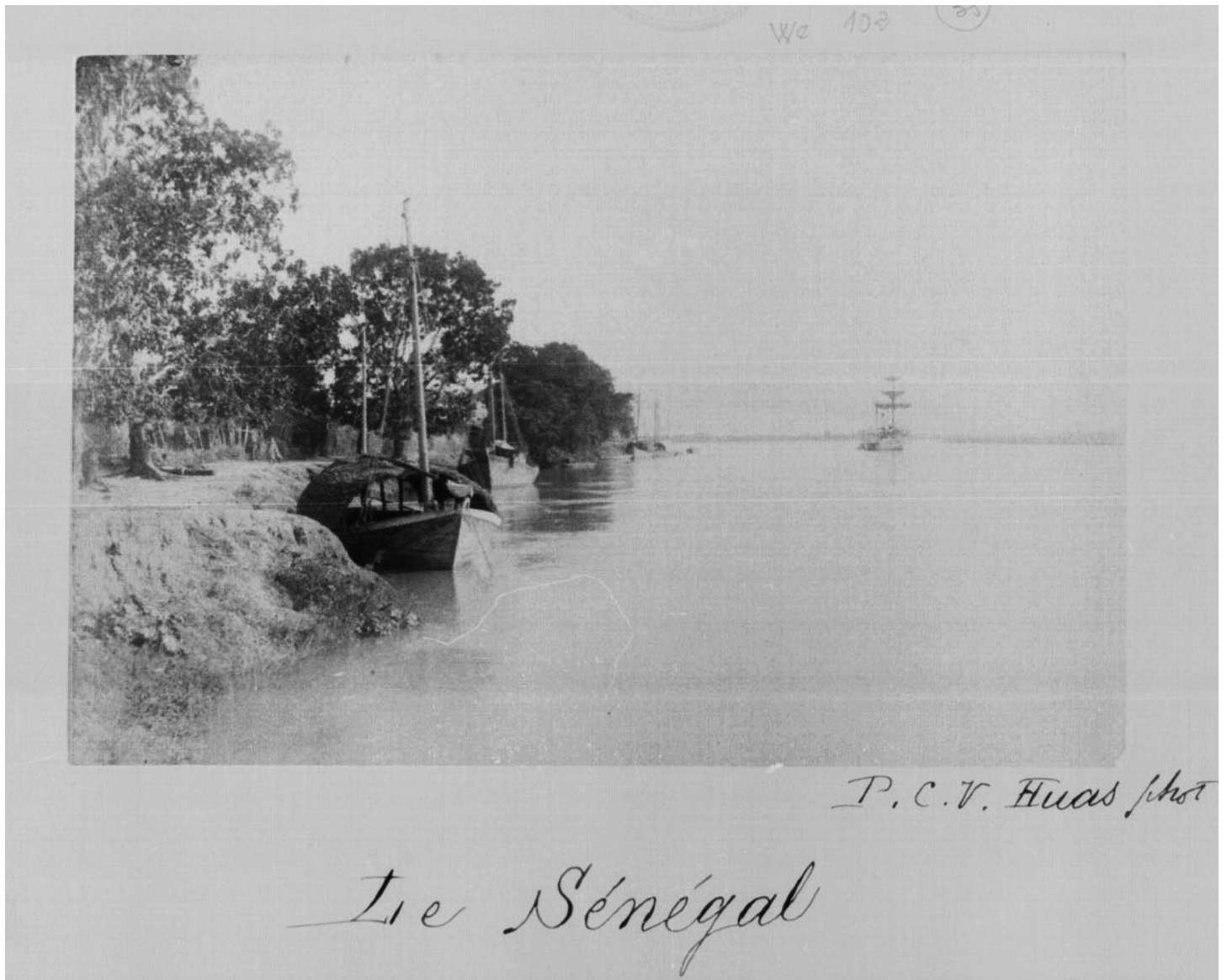
Quinine pure précipitée, date inconnue.



« Passage d'un marigot », cliché illustrant le franchissement d'une zone non navigable, PÉRIGNON Aristide Auguste François, *Album de 100 photos du Sénégal, du Soudan français, du Dahomey, par A. Pérignon, capitaine d'infanterie coloniale, 1900.*



Carte sans titre illustrant les étapes de la mainmise coloniale en Afrique Occidentale, BONNARDEL Régine, *Saint-Louis du Sénégal : mort ou naissance ?*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 5. La légende, en bas à droite, indique la chronologie de la conquête.



« Le Sénégal », HUAS Pierre Camille Victor, 132 photos du Sénégal, du Soudan et de Guinée par Pierre Camille Victor Huas, médecin de marine, en 1885, don 1887.

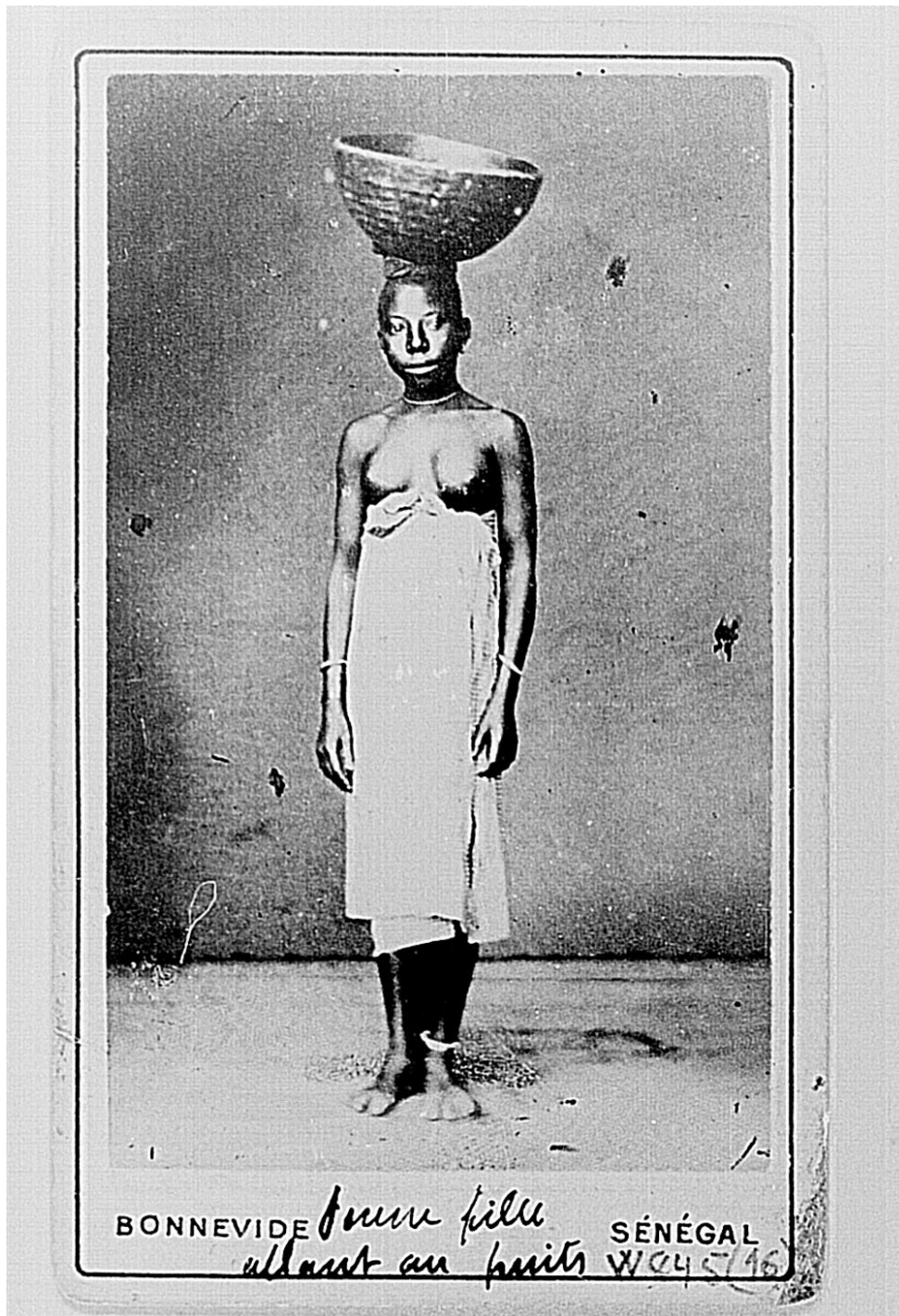
We. 286
i 33



« Chercheuses d'eau à Saint-Louis », GALLOIS Eugène, 80 *photographies*, 1928. »



« Chutes du Félou », cliché de colons posant aux chutes du Félou, par Huas, en 1885.
HUAS Pierre Camille Victor, *132 photos du Sénégal, du Soudan et de Guinée par Pierre Camille Victor Huas, médecin de marine, en 1885, don 1887.*



HOSTALIER Louis, *43 photographies du Sénégal et du Soudan, Jeune fille allant au puit*, don E. Delor, 1885.

**Quelques photographies qui illustrent le lien entre les thématiques abordées
et l'actualité**



« Se tenant à l'une de ces barques colorées typiques du Sénégal, ce pêcheur observe le rivage s'effondrer », Série photographique de RIBUS Greta pour le magazine Géo, date de publication inconnue, <https://photo.geo.fr/senegal-saint-louis-grignotee-par-l-ocean-25180#risque-d-inondation-436377>



« En une matinée, cet homme a dû évacuer sa maison, rongée par la mer. Désormais, voici ce qu'il voit par la porte de ce qui était sa chambre encore quelques heures plus tôt. », Série photographique de RIBUS Greta pour le magazine Géo, date de publication inconnue, <https://photo.geo.fr/senegal-saint-louis-grignotee-par-l-ocean-25180#risque-d-inondation-436377>



« Les puits de l'arrière-pays sont inutilisables, comme ici, dans le village de Takhembout, à une vingtaine de kilomètres du rivage », Série photographique de RIBUS Greta pour le magazine Géo, date de publication inconnue, <https://photo.geo.fr/senegal-saint-louis-grignotee-par-l-ocean-25180#risque-d-inondation-436377>

Table des matières

REMERCIEMENTS.....	4
SOMMAIRE.....	7
ABRÉVIATIONS ET SIGLES.....	8
INTRODUCTION.....	10
BILAN HISTORIOGRAPHIQUE	21
PRÉSENTATION DU CORPUS DE SOURCES.....	44
PROPOSITION DE PLAN.....	56
Partie I : Les nouveaux « maîtres du fleuve ». Le Sénégal, un axe militaire et commercial (années 1870 – années 1910).....	59
Chapitre 1 : Une circulation régulière et régulée.....	60
Chapitre 2 : L’aménagement de la barre du Sénégal. Un cas d’école pour les ingénieurs hydrauliciens.....	89
Chapitre 3 : Les militaires sur le fleuve.....	111
Partie II : Les corps mis à l’épreuve dans la vallée du Sénégal (années 1870 – années 1910).....	149
Chapitre 4 – Tomber malade.....	150
Chapitre 5 – Une couverture médicale lacunaire.....	164
Chapitre 6 – Le problème de l’approvisionnement en eau.....	174
Partie III : Les rudes conditions de la rencontre entre Français et Africains (années 1870 – années 1910).....	183
Chapitre 7 – « L’odyssée » d’une femme sur le Sénégal.....	183
Chapitre 8 – Regards sur les corps dans la vallée du Sénégal.....	195
Chapitre 9 - Le rapatriement compliqué des corps. Ce qu’il advient des « restes mortels ».....	205
CONCLUSION :	214
CORPUS DE SOURCES.....	219
BIBLIOGRAPHIE.....	226
BIBLIOGRAPHIE COMMENTÉE.....	241
ANNEXES.....	253

Contact :

Antoine Fiard, a.frd@outlook.fr