

PROBLEME D'AMENAGEMENT  
DU SENGOUAL (MAGAL)  
DU SAGHADA

ETUDES SUR LE TRAFIC  
DU FLEUVE SENEGAL ENTRE  
SAINT-LOUIS ET CAS-CAS

PAR

LES MESSAGERIES DU SENEGAL

Le 2 juin 1939

ETUDES FAITES PAR LES MESSAGERIES DU SENEGAL  
SUR LE FLEUVE

Nous avons l'honneur de vous donner ci-dessous divers renseignements sur des aménagements du Fleuve Sénégal, qui faciliteraient notre trafic, en particulier de st-Louis à Cascas.

BAS FLEUVE.- (Saint-Louis - Podor)

KM.131 - ESCALE DE ROSSO - Warf actuellement en construction.

KM.160 - BARRAGE DE TODD - Lettre des MS St-Louis à Mission du Fleuve.

Ce barrage s'ensable tous les ans - Fleuve très large à cet endroit, il semble difficile de faire des épis... peut-être avec un genre de gabions ou de claires - Une autre solution... des dragages - Indispensables faire quelque chose des navires genre PONTY ne peuvent plus passer à partir de fin Février si leur calaison dépasse 2m70. Ce barrage peut retarder l'expédition des navires sur Kayes qui calent de 3m à 3m20. Obligation en effet d'attendre que la crue ou de fortes pluies se fassent sentir à cet endroit pour passer.

KM.170 - ESCALE DE DAGANA - Actuellement on répare les quais devant le poste militaire. Ce quai nous permet d'accoster en hivernage mais en saison sèche, période de traite, nous ne pouvons plus accoster, il faut des rances de 10m.

Il semble possible de faire un quai de basses eaux, soit par un genre de caisson entouré de palplanches, soit par un quai dans le genre du quai de basses eaux de Podor. Ce quai devrait être épaulé en amont par un épi qui dévierait le courant qui frappe en hivernage le poste militaire et une partie de l'escale commerciale.

KM.265 - COUDE DE NABINDE - En aval de Podor - Lettre des M.S. de St-Louis à Mission de Fleuve - Construire l'épi qui doit protéger l'escale de façon à diriger le courant pour que ce dernier creuse un chenal au milieu du Fleuve. Un deuxième épi serait peut-être nécessaire du côté Mauritanie pour bien diriger le courant.

KM.267 - ESCALE DE PODOR - Pendant toute la montée de la crue et pendant la décrue, nous sommes obligés de débarquer à Lao Demba c'est-à-dire à l'amont de l'escale commerciale.

La solution qui s'impose est la suivante : un dock flottant (ou caisson) relié par une passerelle mobile aux quais supérieurs... la crue monte le dock flotte et suit la montée des eaux toujours relié par la passerelle mobile aux quais supérieurs, le Ponty ou le fluvial peut toujours accoster le dock sans risquer de s'échouer sur le quai inférieur.

Le quai des basses eaux qui doit être refait, serait diminuer de hauteur et le dock flottant reposerait en saison sèche sur ce quai. A cette saison sous devrions pouvoir débarquer soit sur le dock, soit de chaque côté.

...../.....

BIEF PODOR - CASCAS (Dioulé-Diabé) Pour la navigation aux basses eaux  
K.M 365 - BARRAGE DE M'BARODE (N'GOREL) Barrage rocheux - Chenal sinueux, profondeur 0m80 à marée haute. Après sondage minutieux du barrage, tracer un chenal droit dans la partie la plus propice, de 20 mètres de largeur. Enlever les blocs de roche (dynamite si nécessaire) qui pourraient gêner ce nouveau chenal - Apprécier le chenal à 1m20 Travail en grande partie de manutention dont le prix ne doit pas dépasser 20 à 25.000 Francs.

K.M 382 - BARRAGE DE DEMET - (et petit barrage de sable de Boghé)- Pour la navigation aux basses eaux - A la fin de la décrue en principe courant février, faire draguer avec des rateaux un chenal droit dans la partie la plus favorable. Profondeur 1m20 largeur 20 mètres. Travail pouvant facilement être fait et entretenu par des manoeuvres du pays (prestataires, prisonniers).

Le même travail sur ces barrages de sable serait dans le même genre que le travail effectué sur les routes en fin d'hivernage.

Le cout de ses dragages et l'entretien ensuite ne dépasseraient certainement pas 1000 Francs pour la période de février à Juin.

Les travaux de M'Barobé et Demet permettraient ainsi à des petites unités Sine et Ronsard, et à des chalands de 100 T. de naviguer toute l'année jusqu'à CASCAS. Pour le trafic des petits chalands, nous gagnerions au moins quatre jours sur le parcours PODOR-KAEDI. Notre Société aurait un gros intérêt à ce que l'Administration commence cette première partie d'aménagement du fleuve à partir de 1940; les sommes à dépenser sont minimes, mais les travaux effectués seraient d'une très grande utilité pour la navigation.

BIEF CASCAS - MATAM

km 425 -	<u>Barrage de sable de Cascas</u> -	Même travail que pour Demet
		Profondeur 0m80
km 434 -	<u>Barrage de sable de Diouldé-Diabé</u> -	d° -
km 435 -	<u>Barrage de roches de Diouldé-Diabé</u> -	Ecluse relevant le niveau d'eau de 4m75 ce qui permettrait ensuite de naviguer jusqu'à N'Guiguilogne... pour l'avenir.
km 454 -	<u>Barrage de sable de Abdala Moctar</u> -	Même travail que pour
km 462 -	<u>Barrage de sable de Diaranguel</u> -	Demet
km 476 -	<u>Barrage de sable de Salbé-Tébécout</u> -	d° -
km 483 -	<u>Barrage de sable de Vendigne</u> -	d° -
km 489 -	<u>Barrage de sable de M'Bagne</u> -	d° -
km 495 -	<u>Barrage de sable de Daoualel</u> -	d° -
km 517 -	<u>Barrage de sable de N'Dianfane</u> -	d° -
km 522 -	<u>Barrage de sable de Kerr</u> -	d° -
km 536 -	<u>Barrage de sable de Orenata</u> -	d° -
km 547 -	<u>Barrage de sable de Gaoul</u> -	d° -
km 561 -	<u>Barrage de Diéoul</u> -	d° -
km 566 -	<u>Barrage de sable de Doundou</u> -	d° -
km 573 -	<u>Barrage de sable de N'Guiguilogne</u> -	d° -

...../.....

- km.575 - Barrages de roches de N'Guiguilogne - Ecluse relevant le plan d'eau de 4m50 et permettant la navigation jusqu'au km 747 Verma - Région riche en arachides et tous produits.... pour l'avenir...
- km 586 - Barrage de sable ~~du~~ en amont de Sadei - Même travail que pour Demet.
- km 592 - Barrage de sable de Oddouren - d° -
- km 605 - Barrage de sable de Benké - d° -
- km 623 - Barrage de sable de Matam - d° -

Saint-Louis le 2 Juin 1939.

re es che	Tonnage transporté	Barrages et hauteurs d'eau sur ces barrages	O B S E R V A T I O N S	
85	II T. 745	Mafou N'Gorel	1,40 0,90	Pas dangereux Roches pointues
30	6 T. I35	Boghé Demet Boki	0,30 0,80 1,10	Barrage sable sinueux " " " " " "
00	6 T. I35	Cascas Dounguel Diouldé " BiramaCossome Bababé Abdala Moctar Diranguel Sourémalié Thieugueléle	0,25 0,25 0,20 0,30 0,30 0,45 0,30 0,20 0,40 0,40	" très sinueux " assez court " difficile rocheux, dangereux roches pointues dang. sable " " très long 2km " " " "
00	6 T. I35	Saldé Vendigne M'Bagne Daoualéle Tiasky N'Diafane Kerr Kaédi	0,30 0,20 0,25 0,20 0,60 0,25 0,30 0,40	Barrage sable " sinueux " " " très long 3 km " " " excès sinueux roches pointues sable
00	Trajet effectué en pirogue "TIIOUBAKO"	Matam Diamal Binké Koundel Oddourou Km; 587 Sadel N'Guiguilogne " " Ali-Vouri KM. 567 Djéoul " Guiray Djonte Dial	0,10 0,40 0,10 0,50 0,20 0,50 0,50 0,50 1,50 0,10 0,70 0,20 0,20 0,30 0,13 0,10 0,10	Barrage sable " sinueux " très difficile et sinueux rocheux assez court sable très sineux " " " rocheux sable très difficile " " sinueux " rocheux très délicat sable sinueux " très difficile " " "

Saint-Louis le 23 Mai 1935

Escales	Entre Escales	Départs et d'arrivée	Nombre d'heures entre escale	Nombre d'heure d'arrêt	Nombre de heu de ma
PODOR - BOGHE	112K.660	D 10-4-35 6h A 14-4-35 7h15	97,15	45 h 30	51 h
BOGHE - CASCAS	44K.900	D 14-4-35 11h15 A 15-4-35 16h15	29,00	9 h 30	20 h
CASCAS - SALDE	49K.300	D 15-4-35 17h A 18-4-35 17h	72,00	47 h 00	25 h
SALDE - KAEIDI	57K.980	D 18-4-35 17h20 A 21-4-35 10h30	63,00	45 h 11	18 h
MATAM - KAEIDI	91K.040	D 12-5-35 12h A 14-5-35 16h	52,00	27 h 00	25 h