

MINISTRE AMENAGEMENT
DU SENEGAL (M.A.O.)
DURANT L'AN 1939

ETUDE / SUR LE TRAFIC
DU FLEUVE SENEGAL ENTRE
SAINT-LOUIS / ET CAS-CAS
PAR

LE / ME/AGERIE / DU / NEGAL

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 claies - 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 valent 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 grappe 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 nous 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 - Approfondir 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 bateaux
un chenal droit dans la partie la plus favorable. Pro-
fondeur 1m20 largeur 20 mètres. Travail pouvant facilement
être fait et entretenu par des manoeuvres du pay~~x~~ (presta-
taires, 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 dépas-
seraient 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 a 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 minimales, mais les travaux effec-
tués seraient d'une très grande utilité pour la navigation.

BIEF CASCAS - MATAM

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

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

Saint-Louis le 2 Juin 1939.

Pre 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 I,40 N'Gorel 0,90	Pas dangereux Roches pointues
30	6 T. I35	Boghé 0,30 Demet 0,80 Boki I,10	Barrage sable sinueux " " " " " "
00	6 T. I35	Cascas 0,25 Dounguel 0,25 Diouldé 0,20 " 0,30 BiramaCossome 0,30 Bababé 0,45 Abdala Moctar 0,30 Diranguel 0,20 Sourémalé 0,40 Thieugueléle 0,40	" " très sinueux " " assez court " " difficile " rocheux, dangereux " roches pointues dang. " sable " " " " très long 2km " "
00	6 T. I35	Saldé 0,30 Venigne 0,20 M'Bagne 0,25 Daoualéle 0,20 Tiasky 0,60 N'Diafane 0,25 Kerr 0,30 Kaédi 0,40	Barrage sable " " sinueux " " " " " très long 3 km " " excès sinueux " roches pointues " sable
00	Trajet effectué en pirogue	Matam 0,10 Diamal 0,40 Binké 0,10 Koundel 0,50 Oddourou 0,20 Km; 587 0,50 Sadel 0,50 N'Guiguilogne 0,50 " I,50 " 0,10 Ali-Vouri 0,70 KM. 567 0,20 Djéoul 0,20 " 0,30 Guiray 0,15 Djonte 0,10 Dial 0,10	Barrage sable " " sinueux " " très difficile et sinueux " rocheux assez court " sable très sinueux " " " " " rocheux " sable très difficile " " sinueux " " " " rocheux très délicat " sable sinueux " " très difficile " " "
	"TIOUBAKO"		

Saint-Louis le 23 Mai 1935

Escales	Entre Escales	Départs et d'arrivée	Nombre d'heures entre escale	Nombre d'heure d'arret	Nom 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 - KAEDI	57K.980	D 18-4-35 17h20 A 21-4-35 10h30	63,00	45 h 00	18 h
MATAM - KAEDI	91K.040	D 12-5-35 12h A 14-5-35 16h	52,00	27 h 00	25 h