

02005

COMITE INTER ETAT POUR L'AMENAGEMENT DU
BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

SECRETARIAT GENERAL

/)/OTE SUR LA NAVIGATION FLUVIALE
DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

SEPTEMBRE 1964

2005

COMITE INTER ETATS POUR L'AMENAGEMENT
DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

SECRETARIAT GENERAL

NOTE SUR LA NAVIGATION FLUVIALE
SUR LE FLEUVE SENEGAL

Les Nations Unies ont élaboré à notre intention des rapports de synthèse sur "la Navigabilité et les problèmes connexes " (Mr.C.DEKKER) et sur "les Installations Portuaires des différentes Escales situées le long du Fleuve Sénégal de Saint Louis à Kayes (Mr.XAVIER LE BOURGEOIS).

Après analyse de ces rapports de synthèse, il nous appartient de tirer un certain nombre de conclusions sur l'ensemble des problèmes de Navigabilité et de Navigation, et d'en tirer parti au mieux des intérêts du Bassin du Fleuve Sénégal;

Tel est le but de la présente Note.

Les deux rapports cités font le point des connaissances actuelles sur la navigabilité du Fleuve Sénégal, y inclu une appréciation préliminaire de cette navigabilité. Par ailleurs, décrivant l'équipement matériel dont dispose la navigation fluviale, ils font le point des besoins en équipement de cette activité.

L'essentiel que l'on peut retirer de l'analyse de ces remarquables documents est que :

1) - La navigabilité du Fleuve Sénégal dans son état actuel est très mal employée. Elle pourrait l'être beaucoup plus, moyennant un effort minime des Etats intéressés.

La flotte fluviale actuelle travaille presque à 50% seulement. Cette flotte est cependant très peu importante.

Les ports fluviaux sont très mal équipés. Moyennant des mises de fonds minimes, les principaux ports fluviaux pourraient rendre des services très importants à la navigation, le paiement de ces services pouvant être rentables.

2) - La navigabilité du Fleuve Sénégal dans son état actuel est sous-estimée.

Il y a diverses raisons à cela. La plus importante est que le matériel de transport actuel est très mal adapté aux caractéristiques du Fleuve :

Le Fleuve Sénégal est navigable 5 à 6 mois par an d'Ambidédi à Saint Louis, avec des bateaux fluviaux à fond plat tels qu'on en utilise par exemple sur le Niger.

Le Transport fluvial avec de tels bateaux est nettement plus économique qu'avec du matériel de navigation marine ou dérivé.

Un seul seuil rocheux serait à dérocter, celui de Diouldé Diabé pour avoir régulièrement 5-6 mois de navigation fluviale. Au cours de ces 5-6 mois, la plupart du temps les tirants d'eau sont supérieurs à Un mètre.

Des chalauds modernes, que nous savons fabriquer localement, d'un tirant d'eau en charge de 0,5 m à 1,5 m ou 2m, poussés, permettraient d'exploiter rationnellement cette navigabilité qui ne l'est pas beaucoup.

En même temps, pendant la période des hautes eaux, l'actuelle flotte des Messageries du Sénégal devrait arriver au plein emploi, pour le plus grand bénéfice des trois Etats directement intéressés (peu de frêt à la descente).

3) - Les équipements à terre qui font le plus défaut sont :

a - Ceux d'Ambidédi : réfection des deux quais, appareils de manutention, magasins de stockage etc;..

b - Ceux de Saint Louis : où il est nécessaire d'aménager la liaison rail-fleuve en rive gauche, en attendant que le problème du port de Saint Louis soit résolu :

Quai, bretelle de voie ferrée, appareils de manutention, magasins de stockage.

Donc sur le plan matériel, le déroctage du seuil de Diouldé Diabé et l'équipement minimum des ports de Saint Louis (rive Gauche) et d'Ambidédi, auraient un effet remarquable sur la navigation fluviale.

PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION FLUVIALE

Il s'agit d'un problème de fond quant à la politique générale d'aménagement du bassin du Fleuve Sénégal.

Un choix est à faire maintenant entre la vieille conception de "Kayes port de mer" et la conception moderne de "Kayes port fluvial".

Depuis longtemps, la justification de la création d'un port de mer à Saint Louis derrière la barre, dans l'embouchure du fleuve, est la possibilité qu'auraient les petits bateaux de mer (tirant d'eau 2m60) pendant une courte période de l'année (3 mois) de remonter le fleuve jusqu'à Kayes.

Si la navigation **jusqu'à** Kayes pouvait se faire avec du matériel marin, l'économie qui en résulterait résiderait dans l'absence de rupture de stock entre la mer et le fleuve à Saint Louis.

Les inconvénients d'un tel procédé sont par contre nombreux et de taille :

1) - Le Transport fluvial est beaucoup moins économique avec du matériel de mer qu'avec du matériel fluvial.

2) - La Régularisation du Fleuve Sénégal, si elle était faite uniquement avec la navigation pour but dans la vallée, ne donnera sûrement pas des tirants d'eau supérieurs à 2 mètres du Km 700 au Km 900.

Les tirants d'eau de 2m60 ne pourront être possibles qu'en aval de Kaedi (550 Km).

Il est clair que les grands tirants d'eau actuels n'existent que parce qu'il y a crue et n'existent que pendant la crue.

Par ailleurs, il l'on songe que des tranches importantes de débits doivent être utilisées pour l'**irrigation**, on voit que la limite de navigabilité à 2m60 peut redescendre plus loin vers l'aval.

3) - La rupture de stock de Saint Louis peut être minimisée par l'exploitation de la grande proximité du fleuve et de la mer en ce point.

Comparée aux inconvénients précédemment cités, elle peut être de second ordre si l'équipement de Saint Louis est rationnel.

4) - Les bateaux de mer de 2m60 de tirant d'eau ne sont pas des gros bateaux. Leurs possibilités de transports marins inter**continentaux** économiques sont limitées.

CONCLUSIONS

A/ - A COURT TERME

- 1) - La navigation fluviale sur le fleuve Sénégal avec des bateaux à for tirant d'eau, de type plutôt marin, pendant une période courte de l'année, existe, mais le matériel de transport est sous-employé.

Des accords Inter Etats doivent être discutés pour passer au plein emploi de ces possibilités de transport économique pendant la période des hautes eaux.

- 2) - La navigabilité fluviale avec du matériel de transport fluvial est possible pendant 5 à 6 mois par an.

Une solide expérience de navigation fluviale dans des conditions équivalentes existe sur le fleuve Niger.

Les caractéristiques du matériel fluvial à utiliser sont connues. Certains pays sont même équipés pour construire un tel matériel.

Du point de vue aménagement du fleuve, un seul seuil est à dérocter pour améliorer très sensiblement la navigabilité en dehors des périodes de crue.

Deux ports dont l'activité économique a fortement baissé ces derniers temps : Ambidédi et Saint Louis, sont à aménager avec un minimum d'équipement, aménagement minimum dont la rentabilité est indiscutable.

Des décisions entre les Riverains pourraient être prises rapidement en ce qui concerne ces trois points.

B/ - A MOYEN TERME

La réalisation d'un premier barrage de moyenne capacité peut permettre - entre autres effets économiques - d'allonger très sensiblement la période de navigation fluviale avec le matériel fluvial moderne dont il est question au par.2.

C/ - A LONG TERME

La régularisation définitive du Fleuve Sénégal s'harmonise parfaitement avec le type de navigation que nous recommandons.

Même si nous voulions réserver nos positions sur le choix final du type de navigation, le matériel fluvial à fond plat que nous préconisons pour l'immédiat aurait largement le temps d'être amorti. D'ici là (8 à 10 ans), il aurait rendu de signalés services à l'économie générale du bassin, particulièrement à sa partie la plus continentale.

A titre d'exemple; nous donnons en annexe les caractéristiques d'un chaland en cours de construction sur le Niger, et destiné à être poussé.

Une telle navigation pendant 5 à 6 mois par an rendrait immédiatement possible certaines coordinations industrielles : par exemple à propos de l'industrie du ciment, elle permettrait d'ammorcer la Ière phase proposée dans la note sur l'industrialisation du Bassin (rachat par les quatre riverains de la cimenterie du Cap Vert qui fournirait des Clinkers transportés par eau, trois riverains construisant immédiatement une usine de broyage de clinkers, première étape de la réalisation des cimenteries nationales).

Ces propositions d'action immédiate s'inscrivent parfaitement dans le cadre de la politique générale définie par le Comité Inter-Etats./.-