

79/1

AES 88 / 1

MISSION D'AMÉNAGEMENT  
DU SÉNÉGAL (M.A.S.)  
BUREAU D'ÉTUDE

X  
10-11  
16-17-18

# Rapport de M<sup>r</sup>: Altinot

15 avril 1932

COLONIE DU SENEGAL

Travaux Publics

s.s. amélioration de l'embouchure du SENEGAL

M. MINOT  
Chef de Service

RAPPORT DU CHEF DU SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

Comme suite à la lettre n°37 T.P. de M. le Gouverneur Général nous avons l'honneur de formuler ci-après notre avis sur le nouveau projet d'aménagement de la Barre du Sénégal -

A - Point de vue économique :

La question a déjà été examinée dans les rapports joints aux projets BLACHE - MOUNIER (1910) et LOUIS (1921) On pourra s'y reporter. Les tonnages indiqués ont légèrement diminué, ce qui s'explique par l'ouverture du T.N.W. A noter que les prix de fret et de pilotage sont loin d'avoir subi l'augmentation normale due à la dépréciation monétaire.

On pourra également trouver des renseignements dans le mémoire descriptif joint à l'avant-projet, daté de 1929 des travaux d'aménagement de la gare marine à St-Louis -

Pour nous le problème se présente comme suit :

- 1) Trafic actuel <sup>(1)</sup> : à l'entrée..... 30.000 T  
à la sortie..... 25.000 T

2) Trafic existant susceptible d'être détourné par la barre de St-Louis. C'est surtout le trafic des escales du D.S.D. et du Djoleff avec voisins de St-Louis :

Les distances...

(1) Nous parlons d'une année moyenne - En 1931 ces chiffres sont tombés à 14.500 T. à l'entrée 16.500 T. à la sortie.

Les distances kilométriques de ces écoles à Dakar et à St-Louis, et le bénéfice qui en résulte pour St-Louis, par application du tarif ferroviaire en vigueur sont indiqués au tableau ci-après (Nous n'avons pas fait de place spéciale pour Rufisque les difficultés de chargement y compensant la diminution de distance kilométrique par rapport à Dakar - En fait Rufisque est peu à peu absorbé par Dakar) -

	distance de Dakar	distance de St-Louis	différence de distance	différence de coût de transport
N'Dandé.....	192	131	61	17
Kébémér.....	155	108	47	36
Guéoul.....	172	91	81	59
Longa	193	70	123	90
Djoleff { .....			123	90
Sakal.....	218	45	173	125
N'Pal.....	231	32	199	145
Rao.....	245	18	227	167

Le trafic maritime de St-Louis est uniquement un trafic de cabotage - Les marchandises, venues de France ou y allant payent donc le tarif de Dakar augmenté des frais du transport Dakar-St-Louis.

A l'importation le prix de ce fret est assez uniforme et actuellement fixé à 65f - Il faut y ajouter 30f au moins de déchargement et rechargement à Dakar - soit une charge de 65 frs par tonne - non compris prime d'assurance.

A l'exportation, pour les arachides les tarifs sont assez variables en regard d'une part aux communautés d'intérêts qui

lient.....

lient certaines maisons de commerce et certaines entreprises de navigation, et d'autre part à l'avantage que trouve l'armement à charger fut-ce à prix réduit les bateaux qui ont amené de la marchandise, plutôt que de les laisser repartir sur légers

Tout compte fait les arachides doivent supporter une charge d'une soixantaine de francs - C'est donc seulement à partir de Guéoul qu'on doit commencer à trouver des expéditions de graines par St-Louis.

C'est bien ce que donnent les tableaux ci-contre qui montrent comment le trafic se répartit entre Dakar, St-Louis et Rufisque

Production annuelle d'arachides

( Tonnes )

	: 1927 :	1928 :	1929 :	1930 :	1931 :
	: expédiées sur Dakar :				
N'Dande	3351,5	3989,5	3979	3555	3477
Kébémér	5885,8	8768	8961,5	8546	7242
Guéoul	3371	3939	3441	5833	4113
Louga	5978,4	7271,7	6730,8	5784	5887
Sakal	300,9	403,3	90,4	31	148
M'Pal	73	84	13	2	16
Rao					
St-Louis	30	5	108	14	
C.F.D.	"	"	19	3114	3168

expédiées.....

expédiées sur Safleque

N'Danda:	4359,6	: 5355,54	: 3788,4	: 3938	: 2480,79:
Kébémér	: 6188,1	: 7936,5	: 4943,7	: 4502,55:	3348,14:
Guéoul	: 1996	: 3553,6	: 2697,6	: 1968,84:	1333,38:
Louge	: 1952,78	: 5044,7	: 2753,3	: 3204,29:	3215,56:
Sakal	: 150	: 582,2	: 110	: 405,62:	308,52:
M'Pal	: 18	: 362,5	: 132,77:	184,44:	283,81:
Rao	:	:	: 55	:	: 10,65:
St-Louis:	:	: 17,85	: 33,15:	40,40:	4,10:
C.F.D.	: "	: "	: 824	: 3877,80:	897,35:

expédiées sur St-Louis

N'Danda :	"	:	:	:	:
Kébémér :	10	: 91,51	:	:	:
Guéoul :	106,56	: 687,77	: 21,74	:	:
Louge :	6602,87	: 4733,31	: 4938,92	: 2185,90	: 207,06 :
Sakal :	1354,6	: 1694,88	: 1949,50	: 2801,72	: 461,13 :
M'Pal :	316,58	: 321,06	: 282,45	: 606,60	: 283,81 :
Rao :	665	: 596	: 667,10	: 666,97	: 268,92 :
St-Louis:	:	:	:	:	" :
C.F.D. :	:	:	: 20,46	: 1254,26	: 10,76 :

Tonnage moyen

sur cinq années : sur deux années  
1927 - 1931 : 1930 - 1931

expédié sur Dakar

N'Danda :	2852,3	:	3016
Kébémér :	2080,26	:	7894
Guéoul :	3919	:	5972
Louge :	6328,4	:	5835
Sakal :	174,7	:	89
M'Pal :	36,6	:	7
Rao :	"	:	"
C.F.D. :	:	:	2142

expédié sur Rufisque

N'Dande :	3284,7	:	3209,4
Kébémér :	5383,8	:	3925,4
Guéoul :	2308,5	:	1547,6
Louga :	3074,10	:	3010
Sakal :	3112	:	3570,7
M'Pel :	196,24	:	233,9
Rao :	"	:	"
G.F.D :	"	:	2367,58
St-Louis:	"	:	"

Supposons maintenant que la barre du Sénégal soit franchissable de façon à peu près permanente aux longs courriers - Nous insistons sur ce caractère de permanence - En l'état actuel on trouve de temps en temps sur la barre des tirants d'eau de 3,50 à 4 m. Mais on risque aussi de ne trouver, pendant des semaines, que 2,50 à 3 m. Les bateaux qui fréquentent le Saloum avec 3,50 de tirant d'eau n'ont donc pas une certitude suffisante de trouver de l'eau sur la Barre du Sénégal tant à l'entrée qu'à la sortie, pour se risquer à venir à St-Louis comme ils viennent à Kaolack - L'aménagement projeté doit - tout d'abord - leur donner cette certitude - Suivant les profondeurs que l'on pourra atteindre, les bateaux long courrier viendront alors d'Europe soit directement soit après a'être partiellement allégés à Dakar - Si cette dernière sujétion leur est imposée il en résultera évidemment une petite charge par tonne - Tout compte fait, par suite de la suppression du cabotage on peut estimer qu'en moyenne il y aura sur les dépenses à faire un abatement de l'ordre de 50 fra par tonne, par rapport.....

rapport à l'état de choses actuel - Cet abattement peut ne pas bénéficier intégralement à la marchandise. Il serait en effet normal que les dépenses d'entretien des nouveaux ouvrages, les charges d'intérêt et amortissement du capital engagé pour leur construction, fussent couvertes, sous forme de taxes payées par la marchandise.

En prélevant ainsi une cinquantaine de francs par tonne il resterait encore 30 F. de dégrèvement sur l'état actuel.

On peut espérer au pis aller que ce chiffre suffire pour amener par St-Louis la totalité de la production de graines depuis Guéoul - Le trafic de St-Louis s'augmentait donc de ce qui actuellement s'évacue par Dakar et Rufisque soit, en arrondissant les moyennes des tableaux ci-dessous :

Guéoul	6500
Louga	3000
Sakhal	3300
M'Pal	200

---

19000 Tonnes

Le trafic de St-Louis s'augmentera aussi de la production du chemin de fer du Djoloff -

A combien l'évaluer ? On avait escompté pour la ligne entière et pour un avenir assez proche un chiffre de 25.000 T. soit environ 200 T. par kilomètre de ligne.

Le résultat de la dernière traite a péniblement infirmé ces prévisions et l'on est extrêmement pessimiste sur l'avenir de ce railway - Nous croyons que les chiffres de 1931-1932 sont tout à fait anormaux, correspondant à des cours

*extrêmement*.....

*extrême*ment bas et à des conditions climatiques particulièrement mauvaises - Sans doute la mise en valeur du pays desservi sera-t-elle fonction du développement des points d'eau, mais précisément c'est un aménagement auquel on travaille : Nous estimons que pour la Barre de St-Louis, on peut légitimement espérer que le chemin de fer du Djoloff apportera au trafic préexistant de Louga, un supplément d'au moins 10.000 T de graines -

Au total à l'exportation on auroit donc :

trafic actuel de St-Louis	25.000 T
à provenir du D.S.L	19.000 T
à provenir du Djoloff	10.000 T
	<hr/>
	54.000 T

Pour l'importation il est plus difficile de faire une étude du trafic analogue à celle que nous venons de faire pour les graines, à moins de se lancer dans un examen fastidieux des tarifs ferroviaires par article. En l'état actuel des choses le trafic de St-Louis est à l'importation, supérieur au trafic de sortie. Peut-on espérer une proportion équivalente pour les augmentations de trafic ? Nous craignons que non et nous ne prendrons qu'un chiffre d'importation égal aux exportations soit 54.000 T.

C'est donc sur un total de 108.000 T, que nous sommes en droit de compter, en admettant que les diminutions de tarifs maritimes, consécutives aux aménagements de la Barre se contentent de déplacer en faveur de St-Louis, les trafics existants, sans augmenter la production. C'est évidemment là une hypothèse pessimiste. Remarquons d'ailleurs que si elle était intégrale-

ment.....