

09943

ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR DU FLEUVE SENEGAL



COMMENTAIRES SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT
DU FLEUVE SENEGAL POUR LA NAVIGATION

BEAUCHEMIN BEATON LAPointe-SWAN WOOSTER
(Entreprise en participation)
B.P. : 47
DAKAR - SENEGAL

Par ailleurs, il est logique de croire que la réalisation du chenal là où le lit du fleuve est sablonneux ou limoneux sera plus économique une fois le débit du fleuve régularisé.

Le cas des ouvrages de correction mérite une attention particulière. S'il est vrai que le transport des matériaux par voie d'eau s'avérerait plus économique, il ne faut pas négliger les avantages d'une construction de ces ouvrages à sec. Il s'agit là d'une possibilité notamment en amont de Bakel, là où l'on prévoit de ces ouvrages dans des secteurs où il y aura également dérochement. C'est le cas des seuils de Koungami, Khabou, Digokori et Somone où la construction des ouvrages de correction et le dérochement pourraient être simultanés, d'où possibilité de certaines économies.

Dans le même ordre d'idées, il nous faut souligner que la construction des quais aux escales en amont de Podor serait également plus économique durant la saison sèche avant la régularisation du débit du fleuve. Les problèmes d'assèchement de la sous-fondation seraient moindres, d'où économie au niveau de la construction de l'assise des quais et autres ouvrages connexes.

2. LE TERMINUS DE LA VOIE NAVIGABLE

Le projet de navigation prévoit actuellement l'aménagement du chenal jusqu'à Kayes, qui devient par le fait même un important port fluvial pour le Mali. Or les évaluations faites par le groupement L.D.E. démontrent que le coût de réalisation du chenal entre Ambidédi et Kayes, soit un tronçon d'environ 50 km, équivaut à plus du tiers des coûts de réalisation de l'ensemble entre Saint-Louis et Kayes.

Sur le plan strictement technique, on peut à juste titre remettre en cause l'à propos de la réalisation de ce tronçon.

3. LA PROFONDEUR DU CHENAL

Concernant la profondeur de chenal à retenir pour la voie navigable, les hypothèses de travail du groupement L.D.E. nous apparaissent tout à fait acceptable. Le choix d'une profondeur donnée dépend essentiellement d'une évaluation des coûts et des bénéfices. Il est évident que plus le chenal sera profond, plus les coûts directs du transport fluvial seront réduits. Par ailleurs, l'analyse faite démontre clairement que les coûts de construction deviennent rapidement prohibitifs au delà d'une profondeur de référence de 1,9 m. Le choix final ne peut se faire qu'à la suite d'une évaluation minutieuse des coûts de transport en fonction du matériel navigant disponible et des coûts de réalisation, le tout dans le cadre de la demande de transport à satisfaire ; c'est ce qui nous semble avoir été fait. A noter que le groupement BBL - SW aura, dans le cadre de son mandat, à actualiser les données de certains éléments reliés à ce dossier; c'est le cas notamment du matériel navigant et des coûts unitaires de construction.

4. LES PREVISIONS DE TRAFIC

Sur le plan méthodologique, la courbe de répartition modale utilisée est celle généralement employée par la Banque mondiale. Or, nous croyons qu'elle ne sera pas représentative de la situation prévalant dans la région du fleuve avant plusieurs années puisqu'il y aura pas vraiment de choix possible au niveau du mode de transport.

La route est actuellement fortement privilégiée pour diverses raisons. Elle l'est surtout parce que le chemin de fer existant Dakar - Niger est saturé. Il ne deviendra intéressant que lorsque la capacité du tronçon Dakar - Tambacounda aura été amélioré à la fois par le renforcement de l'infrastructure, par l'installation d'un système de signalisation adéquat et par l'acquisition de matériel roulant en quantité suffisante pour répondre

- les gisements de fer et de bauxite du Mali attendent la mise au point d'une technique permettant de récupérer économiquement les deux minéraux et, bien qu'à l'heure actuelle on semble favoriser le chemin de fer, la disponibilité de la voie fluviale pourrait accélérer la mise en exploitation de ces gisements.

Dans les deux cas, il nous apparaît que l'absence d'un moyen de transport économique adéquat soit la principale entrave à la réalisation des projets miniers.

Enfin, dernière remarque à ce chapitre du trafic fluvial, il faut souligner que le passage d'un bateau à Saint-Louis entraîne selon les observations récentes une fermeture du pont Faidherbe à la circulation routière d'environ une heure et demi. Si l'on envisage un trafic fluvial de 2 millions de tonnes par année par des convois du type M-3, cela se traduit par le passage de 3 à 4 convois par jour à Saint-Louis, et ce dans chaque direction d'où l'importance de trouver une solution à ce problème dès le début de l'exploitation de la voie fluviale pour éviter tout engorgement à la hauteur de Saint-Louis.

A noter à cet effet que diverses solutions peuvent être envisagées. On peut d'ores et déjà exclure la construction d'un tunnel à cause de son coût prohibitif. Il en est de même de la réalisation d'un pont surélevé garantissant le passage de tous les navires étant donné le manque d'espace aux approches du pont pour la construction des rampes d'accès, plus particulièrement du côté de l'île. Par contre un système à double travée fonctionnant selon le principe d'une écluse comme on en trouve le long de la voie maritime du Saint-Laurent au Canada pourrait être envisagé. Il serait également possible d'envisager le soulèvement d'une partie du pont de manière à assurer le passage d'un pourcentage donné des bateaux, les navires à fort gabarit passant par la travée pivotante réaménagée, d'où interruption moindre du trafic routier.

6. LES CONDITIONS ET LES AVANTAGES D'UN AMENAGEMENT RAPIDE DE LA VOIE NAVIGABLE

La régularisation du fleuve Sénégala est acquise. Il s'agit là d'une des deux conditions essentielles à la possibilité de de navigation. L'ouverture du port de Saint-Louis sur la mer est sans contredit l'autre élément clé de ce projet de navigation, sans quoi il n'est plus justifiable.

Une fois ces deux conditions satisfaites, nous croyons qu'il y a tout avantage à la réalisation rapide de la voie navigable. Elle offrira à la région du fleuve une solution avantageuse aux problèmes de transport à tout point de vue. Elle permettra d'éviter ou de réduire des investissements coûteux en infrastructures routières. Si la réalisation de la voie fluviale tarde, d'autres solutions devront être envisagées et leur réalisation compromettrait pour longtemps la rentabilité de la voie fluviale.

Nous avons déjà mentionné les avantages au niveau des coûts de construction. Il ne faut pas négliger non plus l'importance de ce projet comme élément moteur du développement régional.

7. LA VOIE NAVIGABLE, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

Bien qu'aucun des projets miniers envisagés à l'heure actuelle puisse à lui seul en justifier les coûts d'aménagement, il est certain qu'une fois aménagée, la voie navigable constituera un facteur important en faveur de l'accélération de leur réalisation avec toutes les retombées au point de vue développement économique régional. Il s'en suivra une rentabilisation plus rapide de l'ensemble du système de transport fluvio-maritime.

La réalisation de projets dans le secteur primaire des économies nationales, favorisées par l'existence de la voie navigable,

9. CONCLUSION

Nous tentons de répondre dans cette note à certaines questions soulevées par l'O.M.V.S. concernant le projet de navigation sur le fleuve Sénegal. Dans l'ensemble, rien ne nous permet à première vue de modifier les conclusions des études du groupement L.D.E. tant sur le plan des solutions techniques préconisées que sur le plan des coûts de réalisation.

Ces derniers devront nécessairement être actualisés en fonction des coûts unitaires et des conditions qui prévalent aujourd'hui.

Une fois nos propres études complétées, nous serons en mesure de commenter de façon plus précise sur la rentabilité du projet. Il n'en demeure pas moins que notre examen du dossier à ce jour fait ressortir le lien très étroit qui existe entre ce projet et tous les autres projets élaborés dans le cadre du programme de mise en valeur du fleuve Sénegal.

Sans la navigation sur le fleuve, tous les autres projets sont compromis ou deviennent difficilement justifiables. Or la voie navigable ne sera rentable que si tous les autres projets se réalisent. L'aménagement de la voie navigable et par conséquent l'ouverture sur la mer du port de Saint-Louis deviennent donc des éléments clefs du développement de la région du fleuve.