

COLONIE DU SENEGAL

SAINT-LOUIS, le 22 MARS 1927

TRAVAUX PUBLICS

1er Arrondissement

-!- RAPPORT DU CHF DU 1er ARRONDISSEMENT -!-

M. BOISSEAU

M. HENRY

RAPPORT AU SUJET D'UN AVANT-PROJET D'APPROFONDISSÉMENT DU CHENAL PERMETTANT L'ACCÈS DU FLEUVE AUX BATIMENTS DE MER.

Le HISTORIQUE.

L'amélioration de l'embouchure du Sénégal a fait l'objet, depuis un demi siècle de toute une série d'études et de projets, et a été inscrite dans tous les programmes de grands travaux étudiés pour la Colonie.

Le problème est, en effet, pour l'essor de l'immense hinterland qui est tributaire du Sénégal, d'une importance vitale sur laquelle tous ceux qui ont étudié la question ont insisté maintes fois, une fois cet obstacle franchi, les bâtiments de haute mer suivront jusqu'à St-Louis, un chenal qui leur offre naturellement 6 à 10 mètres de profondeur. Des fosses successives dans le lit du fleuve ont 10 à 12 mètres, enfin pendant une partie de l'année, les bâtiments de haute mer pourront remonter très loin dans l'intérieur des terres, si bien que Monsieur DOU, inspecteur général des TP de l'A.O.F. pouvait écrire en 1917 que ces travaux mettraient Kayes ; en période de hautes eaux dans les conditions aussi avantageuses que Konakry pour les communications avec la Métropole.

Le franchissement de la barre doit donc être considéré comme un des éléments essentiels de l'ensemble de travaux qui constitue l'aménagement du fleuve.

A la base de toute étude sur ce sujet, on trouve le projet conçu par l'amiral AUDEvers 1880 et le magistral rapport de Monsieur BOUQUET de la GRIE, datant de 1886.

Dans la suite, les idées exposées par ces promoteurs ont été reprises en 1904 (emprunt de 65.000.000) essais de dragages, proposés par Monsieur l'Ingénieur hydrographe en chef RENAUD, en 1905-1906, projet de construction d'un ouvrage fixe présenté par Monsieur l'Ingénieur en Chef DOU. - 1908 projet d'ouvrage fixe présenté par Monsieur DELPIT - 1910 projet BLACHE-MONNEYERIE - 1913-1914 projet LOUISE. Ce dernier projet a reçu un commencement d'exécution, un chenal a été creusé enaval de la pointe aux chameaux à travers la langue de Barburie, il a été comblé en quelques années.

En fait, malgré ces études, qui toutes concluent dans le même sens et dont quelques-unes font autorité, aucun résultat pratique n'a été obtenu, et on ne peut s'empêcher de constater la perte considérable que représente pour la Colonie cette longue indécision.

Entre temps la situation se modifie, et dans un sens défavorable, car si les bâtiments faisant le cabotage sur la côte pouvaient pénétrer autrefois jusqu'à Saint-Louis, les dimensions des bâtiments de commerce deviennent de plus en plus grandes, et notre port n'est plus visité que par une flotte désuète et peu nombreuse, construite spécialement pour le desservir.

Le transit direct de Saint-Louis avec la métropole est tombé à zéro, et les marchandises remontant la vallée du Sénégal subissent la lourde charge d'une doublemanutention.

Pour quelles raisons ont échoué toutes les tentatives d'amélioration antérieures ?

On l'aperçoit immédiatement dans la réponse faite en 1908 par le Ministre des Colonies, à la présentation d'un des projets ci-dessus : l'amélioration de la barre ne peut être envisagée sans une étude corrélative du fleuve en amont, au moins sur une certaine partie de son cours qui est soumis à l'action de la marée.

Ainsi, les projets présentés à titre d'essais étaient arrêtés parce qu'ils ne pouvaient pas produire une amélioration certaine de l'entrée du fleuve, et les projets de grande envergure étaient arrêtés à la fois parce qu'ils auraient dû être liés à une amélioration totale du cours du fleuve et parce que la dépense élevée qui était prévue ne permettait pas engagée avec certitude, le défaut de suite dans les observations faites sur le fleuve et à la barre ne permettait pas en effet d'apporter des conclusions suffisamment certaines.

III.- OBJET DU RAPPORT.

Il ne saurait être question de recommencer les études de nos prédecesseurs, ni de rajeunir les projets présentés il y a plusieurs années.

Il s'agit au contraire maintenant d'arriver à une période de réalisation devenue nécessaire.

Pour revenir à une formule adoptée à plusieurs reprises par les commissions techniques, et sur laquelle avait insisté tout particulièrement l'Ingénieur Hydrographe RENAUD, il s'agit non de réaliser d'un coup et d'emblée un système fixe et définitif d'ouvrages, mais d'entreprendre progressivement la réalisation d'

Or, le faisceau de documents rassemblés au cours des études antérieures constitue aujourd'hui un ensemble de renseignements précieux. Il est regrettable qu'il n'ait pas été possible de réaliser le programme d'études tracé par la lettre du Ministre des Colonies en date du 5 Décembre 1908, à savoir : arriver à la connaissance des profils instantanés de marée, des débits de filet et de jusant pour chaque section envisagée dans une étendue de fleuve aussi considérable que possible, de la loi de succession des sections moyennes d'écoulement et des vitesses correspondantes du débit des sections et des vitesses d'écoulement en période de crue.

Mais bien que l'étude systématique du fleuve pendant les trente ou quarante dernières années fasse partiellement défaut, il est possible, tant à l'aide de la documentation rassemblée à l'occasion des projets et des rapports antérieurs que grâce aux observations qui ont été poursuivies régulièrement avec les moyens et le personnel mis à la disposition du service, de réunir un ensemble d'observations suffisant pour servir de base à un programme de réalisation.

Il est devenu indispensable, en effet, dans l'intérêt de la colonie, de définir un tel programme et de l'exécution méthodiquement.

Le projet de travaux qui est présenté dans ce rapport doit être considéré, à ce point de vue, moins comme un essai que comme la première partie d'un programme d'études méthodiques et de la réalisation. Son effet immédiat sera une amélioration certaine de l'accès du port de Saint-Louis et il sera aisé, dès ce moment d'étudier les avantages commerciaux que l'on est en droit d'attendre, pour l'ensemble de la Colonie, d'un aménagement définitif. L'intérêt technique de ce travail sera la possibilité de connaître exactement le cube de sable qu'il sera nécessaire d'enlever pour maintenir sur la barre un chenal de profondeur convenable, et d'étudier avec plus de précision les éléments du problème posé par nos prédecesseurs. Il sera retiré de ce travail tout le profit que l'on peut en espérer si l'on consent à l'envisager.