

Mise en ligne : 25 mars 2022.
Dernière modification : 18 avril 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

MESSAGERIES DU SÉNÉGAL, transports fluviaux

Société anon., 8 janvier 1936,

AEC 1937/319 *bis*. — Messageries du Sénégal (M. S.),
Siège social : 35, boulevard Pinet-Laprade, DAKAR (Sénégal),
Correspondant : 26, boulevard Haussmann, PARIS (9^e).

Tél. : Taitbout 54-05. — Télég. : Messafric-Paris. — R. C. : Dakar 2.165.

Capital. — Société anon. fondée le 8 janvier 1936, au capital de 3.500.000 francs, divisé en 7.000 actions de 500 francs chacune, dont 4.420 actions d'apport attribuées à la Société des Messageries Africaines et 2.380 à la Société du Haut-Ogooué.

Objet. — Services de transports maritimes et fluviaux : 1° Sur la Côte occidentale d'Afrique : Dakar-Saint-Louis, Dakar-Kaolack, Dakar-Ziguinchor ; 2° Services réguliers sur le Sénégal et sur le Saloum. Toutes opérations de transit. — Consignataires, à Dakar, de la Société Générale des Transports Maritimes. — Atelier de travaux maritimes à Dakar.

Conseil. — Société des Messageries Africaines, président (représentée par M. Yves Begouen) ; Société du Haut-Ogooué (représentée par M. Édouard Lalande) ; M. Lorfèvre.

LES COURRIERS Arrivée de « Mendoza » (*Le Petit Marseillais*, 27 juillet 1937)

Le courtier de l'Amérique du Sud et du Sénégal, de la Société générale de transports maritimes, Mendoza, commandant Capponi, rentrant de voyage, est arrivée à Marseille, hier soir, à 18 h. 30, avec de nombreux passagers.

Parmi eux se trouvaient MM. ... Durand, directeur des Messageries du Sénégal ...

(*Le Journal des finances*, 24 septembre 1937)

MESSAGERIES DU SENEGAL. — Le 7/10/37, 11 h., au siège, Dakar, 35, boulevard Pinet-Laprade.

FLEUVE AUX POSSIBILITÉS INUTILISÉES par Gabriel Plancke ¹

¹ Gabriel Plancke (1886-1954) : imprimeur, député radical-socialiste puis gauche indépendante d'Hazebrouck (Nord)(1936-1942). Il débute son périple par des articles sur [Dakar](#) et le poursuit avec l'[Office du Niger](#) et la [Côte d'Ivoire](#) (incluant alors une grande partie de la Haute-Volta).

(*La République*, 6 novembre 1938)

EN général, les fleuves servent de voie de pénétration à l'intérieur des continents inconnus. Leurs rives sont les premières explorées, leur cours est d'abord remonté. La colonisation, si elle est possible, se répand ensuite vers l'intérieur.

Les fleuves africains font exception à la règle. Ils sont restés longtemps mystérieux. À la fin du dix-huitième siècle, encore, le cours supérieur du Nil égyptien était supposé traverser tout le Soudan par la région du Tchah et après avoir arrosé Tombouctou, « la glorieuse, voilée de légendes », prendre son départ quelque part vers l'endroit où naissent dans le Fouta-Djalon, le Sénégal et le Niger. Le cours du Sénégal lui-même était tracé sur les cartes comme dévié vers le nord-est dans le « pays des Touareg » au lieu de descendre vers le sud ; le Congo est arrêté, à son confluent, avec l'Oubanghi dans « le territoire des Anthropophages ! »

Tous ces fleuves sont barrés à une certaine distance de leur embouchure par des rapides ou des cataractes énormes qui interdisaient le passage à toute flottille d'exploration d'aval en amont. Bien plus, les indigènes donnant des noms différents aux biefs navigables, entre deux chutes, aidaient encore à la confusion des géographes.

Ces fleuves si puissants à certaines époques de l'année, et si longs : le Nil a 6.000 kilomètres, le Niger 4.000, le Congo, 4.250, le Sénégal, 1.700, ne sont pas des voies de communication naturelles et faciles, raison pour laquelle, tant au Congo qu'au Sénégal, au grand étonnement des techniciens de la métropole, il a fallu construire un chemin de fer dès le début de la colonisation, le fleuve inutilisable étant inadéquat aux besoins économiques des régions qu'il dessert.

Il y a quelques bons fleuves dans l'Ouest africain, mais ils sont anglais : c'est la Gambie, avec ses 350 kilomètres de navigation régulière, c'est le Niger-Bénoué, ce sont les estuaires profonds du Sierra Leone.

L'Angleterre, tandis que la France était préoccupée du sort de l'Europe centrale et participait aux luttes séculaires des Slaves et des Germains, l'Angleterre se taillait les meilleurs morceaux des continents lointains, nous arrachait le bénéfice de nos efforts intermittents et ne nous abandonnait que les coins qu'elle jugeait indignes de son intérêt.

*
* *
*

Le fleuve le Sénégal a tous les défauts des fleuves africains : embouchure mouvante et barrée, débit irrégulier et lit obstrué d'obstacles.

Nous avons signalé en parlant de Saint-Louis comment son port est empêché de recevoir les gros navires par la barre qui en rend l'accès impossible.

Nous avons dit comment la côte, pourtant basse et rectiligne, bordée de lagunes, a un accès très difficile à cause d'une barre violente dont la vitesse atteint 40 kilomètres à l'heure et dont les vagues successives se poursuivant et chevauchant, les lames de reflux chassées de la côte créent des tourbillons où seuls des piroguiers experts parviennent à maintenir leurs embarcations.. Cette chasse des flots relève le fond de l'Océan à petite distance des côtes et les modifie continuellement. Ces fonds mouvants en déplacement continuel obstruent aussitôt tout chenal que l'on creuse.

C'est le cas pour la plupart des ports côtiers de l'Afrique occidentale. C'est le cas pour Saint-Louis où, non seulement la barre marine à l'embouchure du Sénégal, déplace continuellement les rives, mais où la précipitation des alluvions charriées par le fleuve diminue tellement la profondeur du lit qu'on peut craindre qu'avec le temps, il s'obstrue totalement.

C'est que, pendant plusieurs mois de l'année, le débit du Sénégal est tellement affaibli qu'il ne parvient plus à s'opposer au flux de la mer qui le remonte jusqu'à Podor, à l'extrême limite de sa navigabilité régulière.

Sans ce flux marin d'ailleurs, le Sénégal serait inaccessible à toute navigation pendant la moitié de l'année. Il arrive à Saint-Louis, fin décembre, tellement anémié qu'il ne peut refouler la marée. Aussi, tous les marigots, avec lesquels il est en communication entre la mer et Podor, ont de l'eau salée pendant la période sèche et de l'eau douce seulement pendant l'hivernage et le trimestre suivant.

Le margot de Lampsar, qui fournit l'eau à Saint-Louis, n'a été dessalé qu'au bout de cinq ans d'efforts et en bouchant toute communication avec le fleuve à l'époque des basses eaux. De même, le lac de Guiers, au sud de Richard-Toll le margot de Mengueye et toute la zone d'épandage qui couvre près de 100 kilomètres carrés à l'est et au nord-est de Saint-Louis, ont des eaux dont le degré de nativité élevé est très nuisible aux cultures.

Certains auteurs croient que cette partie inférieure du cours du fleuve serait une ancienne rivière côtière qui aurait réussi à capter le Sénégal primitif, dont le cours dirigé sud-nord depuis des centaines de kilomètres l'entraînait se perdre dans les sables de l'Adrar à l'époque où le Niger lui aussi se perdait dans la cuvette du Djouf, comme le Logone-Chari dans le Tchad.

*
* *

Quoi qu'il en soit, il est un fait que seul [sur le parcours Saint-Louis-Podor un service fluvial régulier a pu être organisé par la société des Messageries du Sénégal.](#)

De la mi-juillet à fin janvier, les gros avisos peuvent remonter jusqu'à Kayes, sans être embarrassés par le seuil de Mufou. C'est que dès que la saison des pluies s'est installée fin juin le débit du fleuve augmente considérablement.

Ainsi à Kayes, le 10 juillet, il y a déjà 1 mètre 40 au-dessus de l'étiage ; 2 mètres 80, 15 jours plus tard ; 5 mètres 40 le 14 août, et de 8 mètres 60 à 8 mètres 70 entre le 21 et le 30 août. La baisse des eaux vient aussi rapide : 7 m. 20 le 15 septembre, 4 m. 70 le 30, à peine 3 mètres le 15 octobre et 2 mètres le 31.

Un peu en amont de Kayes, la navigation est totalement arrêtée par les chutes de Félou, à 2 kilomètres de Médine, qui mesurent 20 mètres de haut. Au delà, le Sénégal, comme ses affluents, le Bafing, le Bakhoy et le Baoulé, sont à peine accessibles et même dangereux à certains endroits, aux pirogues indigènes.

Jusqu'à Kayes, le fleuve a été précipité et tourmenté.

De Kayes à la mer, il ne subit plus qu'une différence de niveau d'une trentaine de mètres pour une distance de plus de 700 kilomètres.

Nos fleuves européens voient, en général, leur débit grossir à mesure qu'ils s'éloignent de leur source. Le Sénégal, comme le Niger d'ailleurs, bien qu'il reçoive à l'est le Koulou, et à l'ouest la Falemé, la rivière aurifère, en entrant dans sa zone plate commence par s'élargir et se disperser en bras et en marigots dont le nombre se multiplie à mesure qu'il avance.

À mi chemin, entre Bakel et Matam, se détache même un chapelet de marigots, dont la chaîne coule parallèle au fleuve, à une dizaine de kilomètres de distance pendant près de 400 kilomètres, enserrant une zone de culture dont la richesse verdoyante contraste avec la stérilité de la rive opposée de la Mauritanie.

C'est dans cette zone d'épandage, située dans la région la plus chaude du monde ; Kayes et Podor partagent, en effet, avec Djibouti, sur le golfe d'Aden, le triste privilège de supporter en avril et mai, des moyennes maxima de 46 degrés de chaleur, que le fleuve ralentit sa course et perd par l'intense évaporation jouée à l'infiltration normale

dans ces terres d'alluvions une masse considérable d'eau, en quelques mois, de sorte qu'il est complètement anémié lorsqu'il arrive à Podor, de février à juin.

Cette irrégularité de débit du Sénégal a eu des inconvénients énormes au temps de la conquête du haut fleuve à l'époque de Faidherbe.

Ayant la construction du chemin de fer Kayes-Dakar, il était la seule voie de pénétration et de transport. Il fallait être prêt à Saint-Louis pour le début de la crue, il fallait être rentré, du moins à Podor, pour le début de la saison sèche.

Cette irrégularité rend encore aujourd'hui pratiquement impropre à tout trafic important cette longue voie fluviale qui draine tout l'arrière-pays aux confins du Sénégal et du Soudan.

Pour l'adapter au rôle qu'une voie de ce genre remplirait en Europe, n'y a-t-il rien à faire ?

Les difficultés sont-elles si considérables, ou les dépenses, qu'il faille renoncer à régulariser le cours de ce fleuve ?

Ce n'est pas notre avis. Des techniciens nous ont affirmé qu'il serait relativement facile et peu onéreux d'établir vers Kayes un barrage capable de retenir une masse d'eau suffisante pour maintenir pendant toute l'année au fleuve sa navigabilité.

Ce travail, qui assurerait la régularité d'un trafic commercial, pourrait être conjugué avec un programme d'aménagement hydraulique des rives, qui accroîtrait dans des proportions considérables la production agricole des cercles de Kayes, Bakel, Matam et Podor.

Nous avons parcouru, en auto, la piste automobilisable qui emprunte la vallée du Sénégal dans toute sa longueur. Nous avons trouvé sur notre chemin une population nombreuse qui ne demande qu'à ensemercer des territoires plus étendus. Nous avons pu admirer, en ces derniers jours d'avril, aux endroits où les eaux du fleuve se sont retirées les dernières, malgré que depuis cinq mois aucune goutte de pluie ne fût tombée, de vastes champs où le gros mil dressait encore ses tiges absolument verdoyantes.

Aussi avons-nous applaudi à la décision de M. Mandel de consacrer un certain nombre de millions à l'aménagement hydraulique de cette vaste région.

La vallée du Sénégal représente un million d'hectares de cultures possibles, dont 200.000 hectares seulement sont cultivés actuellement.

En 1938, les dépenses ont été évaluées à 140 millions pour aménager 40.000 hectares environ. 36 millions sont affectés à une première étape comprenant les études complémentaires et l'aménagement de 7.000 hectares.

350.000 noirs tirent leur subsistance aujourd'hui de la culture des bords du Sénégal. Combien davantage ne pourrions-nous pas en voir prospérer lorsque plus d'hectares seront mis à leur disposition et, qu'au lieu d'une récolte par an, nous leur dispenserons l'eau nécessaire à une deuxième germination.

Les travaux qu'on va entreprendre doivent répondre, en effet, à un double but : faire du fleuve une voie de communication régulière par où écouler facilement et rapidement les richesses de l'intérieur et améliorer sur les rives les conditions de travail et de vie d'une population augmentée.

C'est ce double but que se sont assigné les initiateurs et le ministre qui leur assurera son appui et le concours financier indispensable.

(A suivre.)

Gabriel Plancke.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE, INDUSTRIELLE ET AGRICOLE DU HAUT-OGOOUÉ

Assemblée générale ordinaire du 22 décembre 1938.

EXERCICE 1937-1938

(Les Assemblées générales)

.....
La Société des Messageries du Sénégal paraît désormais sortir de la période des soucis aigus de trésorerie.

Nous avons d'ailleurs vendu à la Société commerciale des ports africains (Socopao) les deux tiers de notre participation dans cette Société dans des conditions qui nous ont paru avantageuses, d'autant plus que nous n'avons plus d'intérêts directs en A. O. F.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 10 mai 1939)
[hors Indochine]

Chevaliers

Volle (Johannès-Antoine-Marie), inspecteur général des Messageries africaines* et Messageries du Sénégal ; 17 ans 10 mois 9 jours de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : s'est consacré depuis vingt ans, avec intelligence et dévouement, aux difficiles questions des transports fluviaux en Afrique occidentale française, mettant au premier plan de ses soucis la satisfaction de l'intérêt général. Ce désintéressement et les résultats obtenus après tant de louables efforts donnent à M. Volle des titres éminents à la distinction de chevalier de la Légion d'honneur.

Départ du « Campana »
(*Le Petit Provençal*, 21 mai 1939)

Le paquebot *Campana*, commandant Delagarde, de la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, courrier-rapide de Dakar et de l'Amérique du Sud, a quitté notre port, hier après-midi, avec de nombreux passagers, parmi lesquels MM Beline, directeur de l'Office du Niger ; Monnet frère, du ministère de l'Agriculture ; Wolle. administrateur des Messageries du Sénégal ; et M^{me} Reine Pauley, cantatrice.

SOCIÉTÉ DES MESSAGERIES DU SÉNÉGAL
(*Le Figaro*, 27 août 1942)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 25 septembre, en vue de statuer sur l'autorisation au conseil de porter le capital de 3.500.000 fr. à 7 millions de fr.

(*L'Économiste européen*, 9 juillet 1950)

Territoires français d'outre-mer. — Les « Chantiers de Blesboch », à Dordrecht (Hollande) viennent de lancer le navire de rivière « Bou el Mogdad », destiné aux Messageries fluviales du Sénégal qui l'emploieront sur le grand fleuve de l'A.O.F. Long de 51 mètres, large de 10 et équipé de deux moteurs Sulzer de 250 CV qui lui assureront en charge une vitesse de 9 nœuds, ce bâtiment a un tirant d'eau réduit qui

lui permettra, avec un fret de 300 tonnes, de prolonger une partie de l'année jusqu'à Matam et Bakel le service actuellement limité à Podor.

Les aménagements pour 26 passagers de 1^{re} classe, 24 de seconde et 250 de pont sont particulièrement réussis. Une ventilation forcée, complétant l'aération normale donnera à tous les logements une température très agréable. Une cale frigorifique est prévue pour le transport des denrées périssables.

Le fleuve Sénégal va ainsi être doté d'une unité de premier ordre, qui sera appréciée non seulement par les usagers habituels, mais par de nombreux touristes que ne manquera pas d'attirer le confort du nouveau « courrier ».

AEC 1951/ 31 — Messageries du Sénégal (M. S.),
Siège social : 35, boulevard Pinet-Laprade, DAKAR (Sénégal).

Bureaux à Paris : 30, avenue Franklin-Roosevelt (8^e).

Capital. — Société anon. fondée le 8 janvier 1936, au capital de 3.500.000 francs, divisé en 7.000 actions de 500 francs chacune, dont 4.420 actions d'apport attribuées à la Société des Messageries Africaines et 2.830 à la Société du Haut-Ogooué. Capital porté à 7 millions en 1946.

Dividende 1940 : 100 fr. C. F. A.

Objet. — Services de transports maritimes et fluviaux : 1° Sur la Côte occidentale d'Afrique : Dakar-Saint-Louis, Dakar-Kaolack, Dakar-Ziguinchor ; 2° Services réguliers sur le Sénégal. Toutes opérations de transit. — Agents généraux à Dakar, de la Sté Générale des Transports Maritimes à vapeur, de l'Armement Dreyfus, etc.

Agences à Dakar, Saint-Louis, Kaolack (Sénégal).

Conseil. — MM. André Moreau-Néret ; présid. ; Pierre Delmas, Paul Dugué [fondateur (1938) et administrateur des Ateliers et chantiers maritimes de Dakar], Luc Durand-Réville [SHO], René Villars ², Messageries Africaines (repr. par M. R. Lemaigen), Société du Haut-Ogooué (repr. par M. Mercadier). — Direct. gén. : M. Georges-Marie Larché.

MESSAGERIES DU SÉNÉGAL

(*L'Information financière, économique et politique*, 11 juillet 1953)

En complément des informations précédemment publiées, précisons que le bénéfice net de l'exercice 1952 ressort à 1.682.413 fr. C.F.A. contre 1.734.672 francs C.F.A. pour 1951.

Ce résultat s'entend après affectation de 6.627.200 francs C.F.A. c. 7.276.368 francs C.F.A. aux amortissements et de 1 million de francs C.F.A. contre 2 millions 600.000 fr. C.F.A. à la provision pour renouvellement du matériel.

Le conseil proposera, comme prévu, la répartition d'un dividende brut de 100 fr. C.F.A., égal au précédent.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE ET FINANCIÈRE DE L'ARTOIS

(*BALO*, 25 janvier 1960)

Société anonyme au capital de 7.000.000 NF.

² René Villars (1882-1959): fondé de pouvoir de la Banque de l'union parisienne (1909), puis gérant de la Banque Heine (1^{er} août 1929). Administrateur de la Compagnie de culture cotonnière du Niger. Voir encadré.

Siège social : 4, rue Chauchat, Paris (V^e)
R. C. Seine : 56 B 7826.

III. — Inventaire du portefeuille au 31 décembre 1959.

.....
7.140 actions de 1.000 F C. F. A. des Messageries du Sénégal (Messagal).
.....

.....
Documentation africaine, 1963 :
Finartois > Messageries du Sénégal (50,8 %)...