

Un projet immense en Inde : le canal du Gange au Cauvery

Aggarwala N.

L'aménagement des eaux

Paris : CIHEAM
Options Méditerranéennes; n. 16

1972
pages 61-63

Article available on line / Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=CI010494>

To cite this article / Pour citer cet article

Aggarwala N. **Un projet immense en Inde : le canal du Gange au Cauvery.** *L'aménagement des eaux.* Paris : CIHEAM, 1972. p. 61-63 (Options Méditerranéennes; n. 16)



<http://www.ciheam.org/>
<http://om.ciheam.org/>

Un projet immense en Inde : le canal du Gange au Cauvery

Narinder AGGARWALA

Selon une légende indienne, le Gange est descendu du ciel aux premiers âges, exauçant les prières du roi Bhagiratha, pour arroser le pays desséché de ses ancêtres. Aujourd'hui, le Gouvernement indien envisage d'utiliser ses eaux débordantes, qu'alimentent les neiges de l'Himalaya, pour irriguer les régions sèches du sud, du centre et l'ouest.

EXTENSION DU PROJET

Considéré comme devant être le plus grand ouvrage hydraulique du monde, puisqu'il s'étendra sur toute la péninsule indienne, le réseau projeté, qui coûtera plus de 4 milliards de dollars, relierait les principaux fleuves de l'Inde : Gange, Brahmapoutre, Narmada, Tapi, Godavari, Krishna, Pennar et Cauvery. Le canal du Gange au Cauvery, son artère maîtresse, s'étendrait de l'Assam à l'est jusqu'au Rajasthan à l'ouest et au Tamil Nadu au sud.

Le plan consiste à pomper chaque année 25 milliards de mètres cubes d'eau du Gange dans un réservoir situé 460 m plus haut. Cette masse d'eau remplirait deux fois le barrage de Grand Coulee aux Etats-Unis. Du réservoir, traversant le plateau du Deccan par un ensemble hydraulique long de 3 300 km et formé d'aqueducs, de canaux, de galeries, de cours d'eau et de réservoirs, l'eau s'écoulera dans les fleuves du sud et de l'ouest. Des dériviatives la conduiront jusqu'aux régions à irriguer.

Premier avantage : une réorganisation possible des transports

Cette réalisation, qui doit prendre vingt-cinq ans, révolutionnera aussi les transports intérieurs de l'Inde. Presque aussi long que celui du Saint-Laurent, le réseau doit devenir la principale voie d'eau permettant de transporter les marchandises pondéreuses entre le Nord et le Sud, aussi bien que jusqu'aux grands ports maritimes.

Dans une étude récemment publiée, une équipe d'experts de l'ONU conclut que le projet est techniquement réalisable et qu'il est essentiel à la mise en valeur des ressources hydrauliques du pays. Faite à la demande du Gouvernement indien, cette étude a été financée par une subvention de 24 000 dollars accordée

par le PNUD au titre de l'assistance technique.

Destiné à satisfaire, jusqu'en 1990 et au-delà, les besoins hydrauliques de l'Inde, l'ambitieux canal du Gange-Cauvery, par son ampleur, dépasserait de beaucoup, selon les experts de l'ONU, d'aussi grands ouvrages que celui qui doit amener dans le sud de la Californie les eaux de la vallée du San Joaquin à travers la chaîne des Tehachappi, ou le projet soviétique de détournement de l'eau des fleuves sibériens vers la mer d'Aral. Le canal ouvrirait aussi à la navigation intérieure un réseau d'une longueur égale à ceux du Rhin, du Danube et de la Vistule réunis.

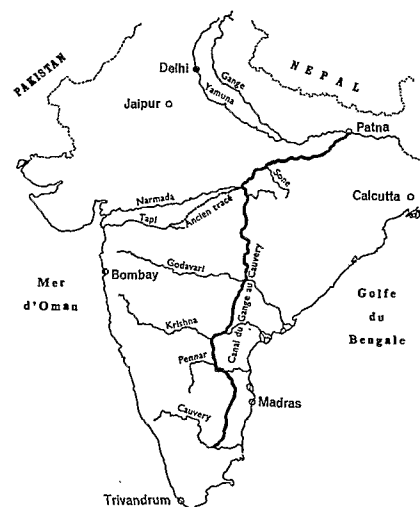
Le principal bénéficiaire : le secteur agricole

De ce réseau hydraulique, l'agriculture serait le principal bénéficiaire. Des 580 millions d'habitants de l'Inde, 79 % dépendent de l'agriculture : aussi l'eau y sert-elle essentiellement à irriguer. Dans ses efforts pour minimiser l'effet des sécheresses, fréquentes dans le sous-continent, le gouvernement espère irriguer le plus grand nombre de terres arables possible. Par exemple, dans les bassins du Sone, du Narmada, du Godavari, du Krishna, du Pennar et du Cauvery, il se propose de porter les surfaces irriguées des 8 millions d'hectares actuels à 19.

LE PROJET : REMÈDE AUX IRRÉGULARITÉS NATURELLES

Les abondantes ressources hydrauliques de l'Inde sont mal réparties. Les principales se trouvent au nord et au nord-est, où coulent les grands fleuves. De mai à septembre, la mousson gonfle ceux du nord, comme le Gange, qui déborde souvent. La majeure partie de cette eau va se perdre dans la mer. Si on pouvait la détourner pour augmenter le débit des fleuves du Sud et du Centre, on s'assurerait contre les sécheresses catastrophiques comme celles de 1966 et 1968, où l'Inde a été menacée de disette à cause de ses mauvaises récoltes.

En juin 1971, la Commission indienne centrale de l'eau et de l'énergie a dressé un plan en vue d'utiliser les débordements



Projet de canal du Gange au Cauvery.



Une région comme le Bengale reçoit un excédent d'eau dû à la mousson en été

ments du Gange. Le gouvernement s'est adressé à l'ONU pour lui demander une analyse critique du projet. Conduite par M. Joseph Barnea, directeur de la Division des ressources naturelles et des transports, une équipe de six membres s'est rendue deux fois en Inde, d'abord à la fin de 1971, puis en mars 1972, pour réunir des renseignements et s'entretenir avec des fonctionnaires indiens. Sur sa suggestion, le gouvernement a décidé de développer le projet d'irrigation initialement prévu pour en faire un projet polyvalent combinant l'irrigation, la production d'énergie hydraulique et la navigation.

Selon le plan prévu, l'eau sera pompée de Patna, à quelque 500 km de Calcutta, jusqu'au haut du plateau de Chotanagpur, qui sépare le bassin du Gange de celui du Cauvery. De là, elle descendra vers le sud et l'ouest par trois canaux successifs : du Gange au Narmada, du Narmada au Godavari, et du Godavari au Cauvery. Par le Narmada, elle alimentera les réseaux d'irrigation, tant ceux déjà existants que ceux qui viendront à être créés, dans le Gujarat et le Rajasthan.

LES EXTENSIONS FUTURES

Mais ce n'est là qu'un début. D'autres canaux reliant les fleuves, par exemple

ceux du Kerala et du Mysore sur le littoral occidental et du Mahanadi à l'est, pourront être ultérieurement rattachés au réseau national, déclare M. K. L. Rao, ministre de l'irrigation et de l'énergie. Avec le concours du Bangladesh, poursuit-il, l'Inde pourrait ainsi envisager de relier l'immense Brahmapoutre et le Gange : projet d'intérêt mutuel pour les deux pays et fortement recommandé par l'étude de l'ONU.

Le réseau envisagé apporterait aussi une contribution écologique essentielle. Il ferait reverdir de nombreuses étendues desséchées et quasi désertiques. Au Rajasthan, il contribuerait à la lutte constante livrée pour arrêter l'avance du désert du Thar et pour le faire reculer. De nouveaux centres industriels contre-carreraient aussi l'exode rural, ce qui diminuerait le surpeuplement des villes industrielles et des métropoles.

Le rapport de l'ONU reconnaît le risque de pollution des eaux par les industries qu'on espère voir s'installer sur les rives des fleuves et canaux. Pour le prévenir, il recommande de mettre sur pied un service officiel chargé de surveiller et de réglementer toute décharge dans les cours d'eau.

Le canal du Gange au Cauvery révolutionnerait encore les transports intérieurs. Actuellement, sur 13 600 km de voies d'eau, un cinquième seulement est navigable. Le canal, qui serait large de 75 m et dont la profondeur varierait



Le Gange à Bénarès, ce fleuve « descendu du ciel »

entre 3 m et 7,50 m, s'allongerait sur 3 300 km, reliant toutes les principales voies d'eau de la péninsule au système formé par le Gange et le Brahmapoutre et aux principaux ports de mer. Selon une étude préliminaire de la Direction des voies d'eau intérieures, les transports par le canal seraient de l'ordre de 90 millions de tonnes par an.

L'Inde est bien décidée à réaliser le canal du Gange au Cauvery, comme le montre le programme septennal d'assistance approuvée en juin dernier par le Conseil d'administration du PNUD. Dressé par le Gouvernement indien et le PNUD, ce programme prévoit une assistance de 1 million de dollars pour financer les services d'experts, les bourses et une partie du matériel requis pour ce projet.

LES RESSOURCES NÉCESSAIRES

La réalisation de cette voie de navigation intérieure exigerait des investissements totalisant 1 milliard de dollars pour financer les équipements et installations de navigation, écluses, ports, péniches et remorqueurs, de même que pour modifier ou reconstruire certains ponts, déclare le rapport de l'ONU.

L'Inde, selon ce rapport, dispose des ressources aussi bien techniques que financières nécessaires pour mener à bien un projet si ambitieux. Réalisé en vingt-cinq ans, on compte qu'il coûterait en moyenne 150 millions de dollars par an, soit 4 % des investissements publics prévus au titre du présent plan quinquennal. Les cinq premières années des travaux exigeront des masses d'études, d'enquêtes et de recherches. On compte que le chantier s'ouvrira vers la fin des années 70.



C. V.