

## RESTAURER LA NAVIGABILITE DU FLEUVE SENEGAL : UN DEFI A RELEVER



**Bateau Bou El Mogdad lors de son passage à l'écluse de Diama**

## **RAPPEL**

Depuis la nuit des temps, le cours navigable du fleuve Sénégal, en complément avec les pistes caravanières du Sahara et les liaisons côtières de l'atlantique ont contribué à créer des échanges florissants entre l'Afrique de l'Ouest d'une part, les régions de l'Afrique du Nord, de l'Europe et de l'Asie mineure d'autre part. Ces échanges portaient sur le commerce de l'or, des peaux, de la gomme arabique, etc. contre le sel et les denrées alimentaires

La navigation sur le fleuve Sénégal a atteint son apogée au début du XX<sup>ème</sup> siècle avec un trafic annuel de l'ordre de 125 000 tonnes, principalement des exportations d'arachides, de coton et des produits vivriers de toute la vallée du fleuve.

A cette époque, les escales du fleuve situées sur les deux rives étaient mal desservies par le réseau routier. Le transport fluvial constituait la seule alternative économiquement viable malgré les restrictions saisonnières de navigation.

C'est la forte sécheresse des années 1970, 1973 et 1975, qui a réduit fortement l'hydrologie du fleuve et fait apparaître des seuils extrêmement contraignants le long du fleuve pour la navigation.

L'amélioration, depuis quelques décennies, des réseaux routier et ferroviaire a conduit à l'arrêt de la navigation commerciale dans le fleuve. Seule une activité de pirogues subsiste encore pour un trafic local (trafic de proximité ou traversée des deux rives du fleuve). Il est donc important que le fleuve retrouve pleinement sa fonction d'antan du fait du rôle prépondérant qu'il pourrait jouer dans le développement économique des Etats riverains.

C'est pourquoi les 4 Etats qui ont en partage le fleuve Sénégal à savoir: la Guinée, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal, dès leur accession à l'indépendance, ont placé l'aménagement du fleuve Sénégal au centre de leurs préoccupations et crée, à cet effet, l'OMVS, en 1972, la même année où s'est tenu le sommet de la Conférence mondiale de Stockholm sur le développement durable.

Une Agence chargée de la gestion et de l'Exploitation de la navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV) a donc été créée.

## **PRESENTATION SOGENAV**

**1.CREATION :** La Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV) a été créée en 2011 par une Convention signée par les 4 chefs d'Etat de l'OMVS et adoptée par la Résolution n°00020/ER/CCEG du 09 juin 2011.

Cette Convention est aujourd'hui ratifiée par les 4 Etats membres de l'OMVS (Guinée, Mali, Mauritanie et Sénégal).

### **2.MISSION :**

La SOGENAV est chargée de la gestion, de l'administration des activités de navigation et transport sur le fleuve Sénégal, ainsi que le renouvellement des ouvrages qui lui sont confiés.

### **3. OUTIL ELABORE:**

Les instructions nautiques du fleuve Sénégal comprises dans deux tomes constituent un véritable guide pour une navigation sécurisée.

### **4. PROMOTION DE LA NAVIGATION A L'ETAT NATUREL**

Pour démarrer la navigation, la SOGENAV a acheté aux Pays Bas deux (02) bateaux cargos automoteurs dénommés MIRA SANRO (600T) et INVOTIS (500T), qu'elle a cédés, par le biais du mécanisme de location-vente à la Compagnie Régionale de Navigation (CR-NAV-sa), après un appel d'offres international.



Bateau Mira SANRO



Bateau INVOTIS

L'opérateur doit exploiter les deux bateaux, dans la zone géographique comprise entre les ports de Saint-Louis (Sénégal) et Ambidédi (Mali), en assurant la desserte régulière des escales et appontements existants et futurs en rive sénégalaise (Dagana, Richard Toll, Podor, Matam, Bakel , etc) et en rive mauritanienne (Rosso, Boghé , Kaédi, etc).

## 5. MOYEN NAVAL

La Société dispose de deux vedettes dénommées « « Bafing » et« Bakoye». Le Bafing est équipé de matériels et d'équipements pour le suivi technique des zones navigables du fleuve Sénégal.



Bafing accosté à Diama

## **6. Objectif du projet navigation**

Le projet navigation de l'OMVS vise à restaurer le transport fluvial sur le fleuve Sénégal et de à mieux le valoriser en l'insérant dans un système intégrant tous les autres modes de transport terrestres.

Pour ce faire, Il s'agira d'assurer une navigation pérenne, de Saint-Louis à Ambidédi, soit 905 Km, dans les conditions nautiques minimales d'une largeur de chenal de 55m pour une profondeur garantie de 2,10m.

## **7. Composantes du projet**

Il comprend :

### **7.1. Programme Prioritaire d'investissement**

#### **❖ la réalisation d'infrastructures portuaires modernes:**

- . Port fluviomaritime de Saint –Louis (Port de commerce et Port de pêche enrive droite et Port de plaisance en rive gauche) ;
- . Port terminus fluvial à Ambidédi.

#### **❖ l'aménagement du chenal navigable de Saint-Louis à Ambidédi sur 905 km par :**

- dragage/déroctage des seuils rocheux et sablonneux ;
- construction d'ouvrages de correction, etc ;
- balisage adéquat et conforme aux normes internationales.

#### **❖ la construction des escales portuaires et appontements en Mauritanie**

- escales portuaires : Rosso-Mauritanie, Boghé, Kaédi) et
- appontements (Niangué, Lexeiba, Civet, Gouraye) en Rive Droite du fleuve ;

#### **❖ la construction des escales portuaires et appontements au Sénégal**

- escales portuaires : (Richard Toll, Podor, Cascas, Matam, Bakel) et
- appontements (Rosso-Sénégal, Démète, Dial) en Rive Gauche du fleuve

### **7.2. La construction d'un chantier naval régional à Rosso Mauritanie**

Le tracé du chenal navigable, des ports et escales est présenté ci-dessous



## 8. Quelques réalisations

### 8.1 Dans le domaine juridique

#### *8.1.1 Le Code International de la navigation et des Transports sur le fleuve Sénégal et ses 12 règlements d'application.*

Ce Code a été élaboré pour réglementer la navigation sur le fleuve Sénégal. Ce document est ratifié par le Mali en 2012, la Mauritanie et le Sénégal en 2017 et les instruments de ratification y afférents sont disponibles à la SOGENAV.

#### *8.1.2 Délimitation physique des domaines portuaires*

Dans les Etats, les domaines devant abriter les infrastructures portuaires suivants ont été délimités :

- ❖ Mali : Port de Ambidedi
- ❖ Mauritanie : Escales de Rosso, Boghé, Kaédi et Gouraye
- ❖ Sénégal : Escales de Richard Toll, Podor, Matam et Bakel

Aujourd'hui, les domaines cités ci-dessus ont été tous délimités par les Etats et les plans sont disponibles.

Ces différents sites sont destinés à recevoir les ouvrages de la navigation, par conséquent ils doivent être libérés de toute charge avant la mobilisation des financements attendus.

L'étape restante attendue des Etats est la mise à la disposition de l'OMVS, de ces domaines délimités, par des actes juridiques appropriés mais aussi la libération effective desdits domaines par leurs occupants.

## **8.2 Domaine des études**

### **8.2.1 Etudes réalisées sur financement de la Banque mondiale (PGIRE II)**

Il s'agit de 4 études réalisées sur financement de la Banque mondiale (PGIRE II) par des bureaux d'études de renommée internationale :

En effet, ces études constituent des préalables au démarrage du projet navigation, car elles donnent une meilleure connaissance sur la nature et le volume des travaux à réaliser. Il s'agit des études ci-après :

- Etudes APD/DAO de l'aménagement du chenal navigable couvrant également le port terminus fluvial d'Ambidédi, les escales et les appontements : réalisées par le Groupement IMDC/TRACTEBEL ENG/BET-GP/iDEV ;
- Etudes APD/DAO du port fluviomaritime de Saint-Louis réalisées par le Groupement CONSULMAR/COMETE/ATLAS Eng ;
- Etudes APD/DAO de la rénovation et la modernisation de l'écluse du barrage de Diama ; Groupement ARTELIA Eau & Environnement : iDEV
- EIES des travaux de réalisation du chenal navigable et des infrastructures portuaire.

Les rapports de ces différentes études ont été examinés par les services techniques des Etats membres de l'OMVS , ceux du système OMVS, et les experts de la Compagnie Nationale du Rhône (France) avec laquelle la SOGENAV entretient un cadre de Coopération Technique pour Assistance à Maitrise d'ouvrages technique.

### **8.2.2 Etude faisabilité économique**

Cette étude a été financée par la Coopération néerlandaise et confiée au bureau d'études Royal Haskoning. Le rapport final a été déposé en décembre 2017.

## **8.3 Domaine de la recherche du Financement du Projet navigation**

### **8.3.1 Programme Prioritaire d'Investissement**

#### **a) Recherche de financement**

Par la Résolution n° 00645/ER/68èmeS.0/2016, le Conseil des Ministres de l'OMVS a engagé le Haut-Commissariat, en relation avec la SOGENAV, à « **accélérer la mobilisation du financement du projet navigation par tous les moyens possibles, y compris en ayant recours aux financements innovants et aux financements bilatéraux spécifiques pour un démarrage rapide de son exécution** ».

C'est dans ce cadre que la SOGENAV a reçu, de la société indienne de travaux AFCONS, des offres technique et financière pour la réalisation du projet navigation de l'OMVS.

Le Comité de suivi du projet, créé à cette fin et composé des représentants de l'OMVS (HC et SOGENAV) et des Etats, a mis en place une feuille de route, dont les principales actions ont été exécutées, notamment :

- la présentation de l'offre financière aux Ministres des Finances des Etats,
- la réalisation d'une mission auprès de AFCONS pour s'assurer de ses capacités techniques à réaliser le projet et discuter avec EXIM BANK Inde des conditions de financement ;

Cette mission auprès des partenaires indiens a abouti à la signature d'un Mémoire d'Entente (MoU), précisant les engagements des deux parties.

A ce Mémoire, est annexé un chronogramme détaillant les différentes étapes jusqu'à l'approbation du financement (par crédit acheteur) et l'exécution des travaux d'infrastructures par AFCONS.

Les conditions du financement EXIMBank Inde par crédit acheteur sont :

- taux d'intérêt : LIBOR (6 mois) + 2% ;
- durée de remboursement : 15 ans, dont 3 ans de grâce.



Plusieurs étapes préalables à l'approbation du financement ont été déjà franchies :

- signature entre SOGENAV et la société indienne AFCONS d'un Mémorandum d'entente (MoU) pour la réalisation du projet, sur financement d'EXIMBank Inde par crédit acheteur,
- transmission d'une requête préliminaire, le 16 mars 2017, dont le formulaire a été dûment renseigné par les Etats, à EXIMBank Inde, par les soins d'AFCONS, conformément aux dispositions du MoU ;
- mission en Inde du Haut-Commissaire et du Directeur Général de la SOGENAV sur invitation d'EximbankIndia qui organisait du **25 au 27 mars 2018** à Delhi un Conclave Inde-Afrique ;
- négociations à Dakar entre les représentants de l'OMVS (Haut Commissariat, SOGENAV, Etats) sur l'offre financière du partenaire technique AFCONS **les 23 et 24 juillet 2018** ;
- négociations sur l'offre financière du partenaire technique AFCONS à Dakar, les 23 et 24 juillet 2018 ;
- réunion à Dakar du **13 au 16 août 2018** pour l'examen des termes du projet du contrat, sur la base du livre rouge du FIDIC, en présence des spécialistes en passation des marchés des États membres ;
- signature à Dakar le 16 mai 2019 avec un Consultant international du Bureau d'études ISL-France pour l'examen du projet de contrat commercial avec la société indienne AFCONS afin de permettre à la SOGENAV de s'assurer que les dispositions dudit contrat sont conformes aux pratiques internationales en matière de construction et d'aménagement d'ouvrages portuaires et fluviomaritime.

#### **b) Contrôle des travaux**

Le contrôle est estimé entre 5 et 7% du montant des travaux, soit dans le cas d'espèce, **entre 15 et 21 milliards FCFA.**

Pour faire face à cette charge, la Direction Générale de la SOGENAV a, suite, aux recommandations du comité de suivi de la navigation, contacté les bureaux internationaux à savoir : GAUFF, IMDC et Royal Haskoning DHV, sur la base des termes de référence issus des études APD, pour qu'ils lui soumettent leur

offre pour le contrôle. Seul le bureau GAUFF a répondu en proposant une offre pour un montant de **22 millions d'euros, soit 14 431 054 000 FCFA.**

### **8.3.2. Volet transport minéralier**

Ce volet concerne: (i) la construction d'un port maritime en eaux profondes au Nord de Saint-Louis et (ii) les aménagements complémentaires du chenal navigable.

Dans le cadre de la recherche de financement pour les études du port minéralier et de l'aménagement complémentaire du chenal, des requêtes de financement aux bailleurs de fonds ciblés (BID, BADEA, OPEC et Banque Mondiale) ont été transmises par le Mali et le Sénégal en 2016.

#### **c) Activités indispensables à la mise en œuvre du projet**

Il s'agit des activités ci-après : Étude APD du chantier naval de Rosso, Étude d'un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) Contrôle des travaux Assistance à maîtrise d'Ouvrage Renforcement des moyens matériels et logistiques.

Le coût total a été estimé à **16 900 000 000 FCFA** étalé sur la période 2019-2021.

### **8.4. S'agissant de la Gestion de la Sécurité de la Navigation**, les activités ci-après ont été réalisées :

#### **8.41. Test de navigabilité du fleuve Sénégal**

**En octobre 2017**, la SOGENAV a organisé une mission de reconnaissance des conditions de navigabilité sur le bief Diama (PK 27) –Ambidédi( PK 905) du fleuve Sénégal.

Bien que n'ayant pu arriver au quai de Ambidédi, force est de reconnaître que le test de navigabilité a été une parfaite réussite car il a permis de démontrer que la navigation pérenne est bien possible si on fait le dragage du fleuve et le déroctage des quelques seuils (59) limitants.



#### **8.4.2 Travaux de suivi du chenal:**

En 2017, dans le cadre des études APD/DAO du chenal navigable et du port fluviomaritime de Saint-Louis, l'équipe de la SOGENAV, installée au CDA a réalisé des levés bathymétriques entre le barrage de Diama et le pont Faidherbe.

#### **8.4.3 Acquisition de matériels et équipements de bathymétrie et de balisage**

##### **Balisage du chenal**

La SOGENAV a acquis du matériel de balisage sur financement de la Banque Mondiale pour un montant de **232 910 Euros, soit 154 778 945 Fcfa.**

Le matériel livré et réceptionné à Saint-Louis le **18 mai 2018**, est constitué entre autres de bouées polyéthylènes et de leurs accessoires de mouillage.

#### **8.4.4 Communication sur le SITRAM**

En 2016, la Direction Générale de la SOGENAV a recruté un consultant indépendant qui a élaboré d'un Plan de Communication du Système Intégré de Transport Multimodal (SITRAM) validé par son Conseil d'Administration.

L'objectif général visé par la Direction Générale de la SOGENAV était de : (i) faire mieux connaître le SITRAM dans les Etats membres de l'OMVS et auprès des bailleurs de fonds afin d'en faciliter l'appropriation, et la mise en œuvre.

**8.5 Pour ce qui concerne les travaux**, la SOGENAV a réalisé le dragage des chenaux d'accès et des aires d'accostage des quais de Rosso en Mauritanie, Podor au Sénégal et de Ambidédi au Mali.

Les travaux, démarré en avril 2015, se sont poursuivis jusqu'en juin 2016 et ont porté sur : la réfection des poutres de couronnement, la fourniture et l'installation des équipements et accessoires de quai, le reboisement d'un hectare en compensation environnementale ; le dragage du chenal d'accès et de l'aire d'accostage du quai de Ambidédi.

## **8.6. Concernant les rencontres partenariales**

### **8.6.1 Partenaires français**

La Direction Générale de la SOGENAV a signé un contrat avec la Compagnie Nationale du Rhône (CNR-France) et les Voies Navigables de France (VNF) pour leur accompagnement technique dans l'examen des rapports d'études APD/DAO/EIES du Port fluvio-maritime de Saint-Louis et de l'aménagement du chenal navigable.

### **8.6.2 Partenaires Hollandais**

**En 2017**, dans le cadre de sa coopération avec les Pays Bas, la SOGENAV a bénéficié d'un financement pour la réalisation de l'étude de faisabilité économique du projet navigation confiée au bureau Royal Haskoning.

### **8.6.3 Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves (IAGF)**

La Direction Générale de la SOGENAV a, participé, **du 9 au 13 avril 2018**, à Saint-Louis et à Dakar, aux rencontres organisées par l'IAGF dans le cadre de sa 6<sup>ème</sup> Session dédiée au fleuve Sénégal et dont le thème portait : « **rendre le fleuve Sénégal navigable pour en faire un instrument de développement économique d'intégration** ».

Ces rencontres ont permis de formuler des recommandations d'ordre politique, technique, technologique, économique, environnementale et mettre en place d'un comité technique de suivi

### **8.6.4 Membre d'association maritime**

La SOGENAV, en sa qualité de membre de l'Association Mondiale pour les Infrastructures de transport maritime et fluvial (AICPN), a participé à l'assemblée générale annuelle, tenue les 17 et 18 mai 2016 à Bruges (Belgique).

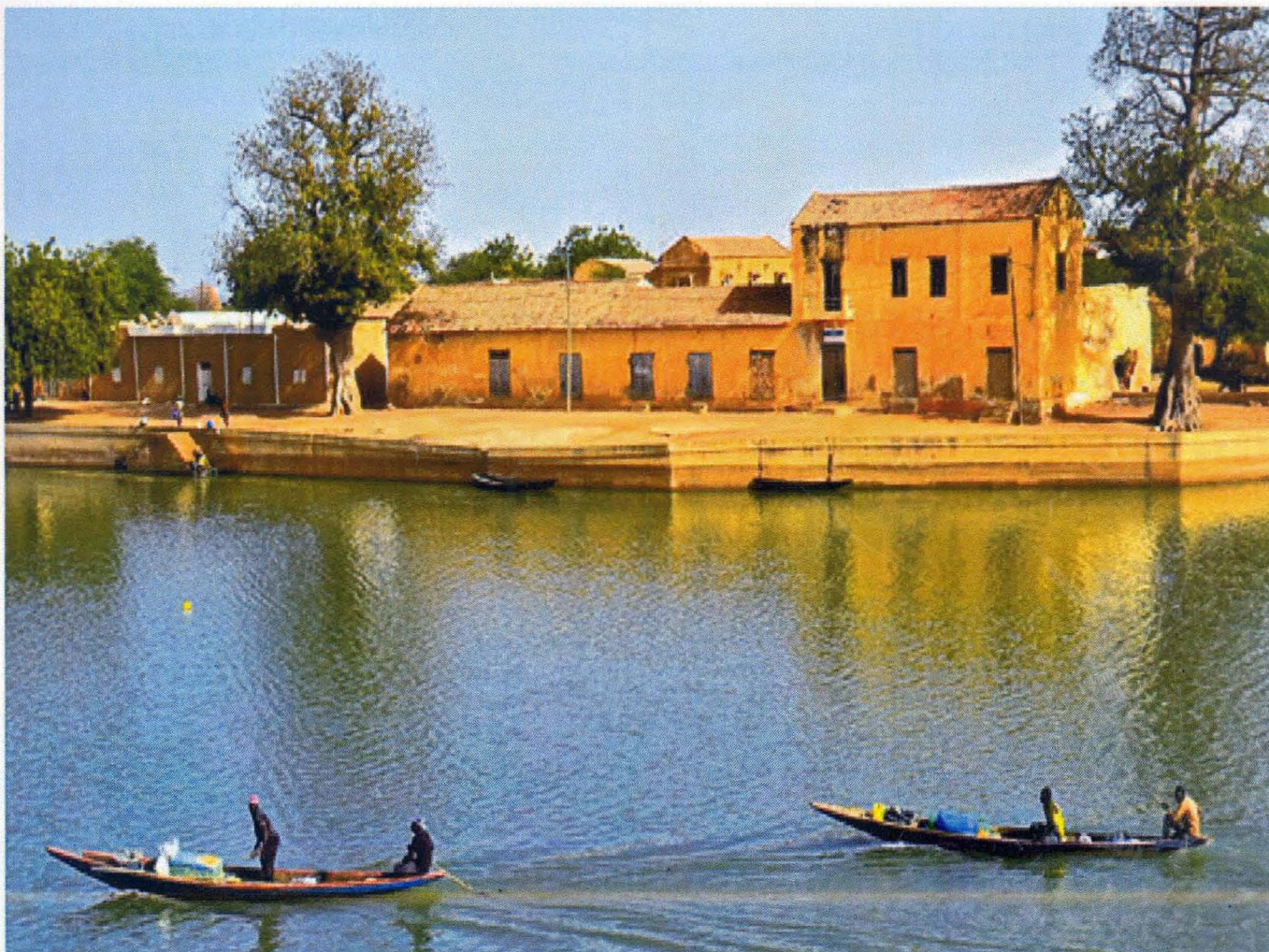
La section française de l'AICPN a organisé, le 20 mai 2016 à Paris, à la demande de la SOGENAV une journée de réflexion technique sur le projet de navigation du fleuve Sénégal et sur les perspectives d'une coopération technique avec les agences françaises telles que : CNR et VNF.



**Bateau MIRA SANRO**



**Bateau INVOTIS**



**Escale de Podor**

**SOGENAV**

**Siège : Noukchott-RIM-Avenue Habib Bourguiba (ksar)**

**BP : 3655-Tél (00222) 45 24 16 45**

**Fax : (00222) 45 24 08 17**