

ORGANISATION DES ÉTATS

RIVERAINS DU SÉNÉGAL

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

P. D. E.

00663

00663

**RÉUNION DE LA COMMISSION
INTER - ETATS DES TRANSPORTS
ET DES TELECOMMUNICATIONS**

NAVIGATION - CHEMINS DE FER - ROUTES

TELECOMMUNICATIONS

BAMAKO LES 12, 13, 14, 15, 16

MARS 1970

ORGANISATION DES ETATS
RIVERAINS DU SENEGL

00663

=====

SECRETARIAT GENERAL
A LA PLANIFICATION ET AU
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

=====

REUNION DE LA COMMISSION
INTER-ETATS DES TRANSPORTS ET DES TELECOMMUNICATIONS

=====

INTERVENTION DE MONSIEUR CUMAR BALDE
SECRETAIRE GENERAL A LA PLANIFICATION ET AU DEVE-
LOPPEMENT ECONOMIQUE

=====

Bamako, le 12 Mars 1970

00663

Messieurs les Ministres,

Messieurs les Délégués,

Messieurs les Invités,

Mesdames, Messieurs,

Le Conseil des Ministres de l'OERS et la Conférence au Sommet des Chefs d'Etat, tenus respectivement à DAKAR et à CONAKRY en Janvier et Février 1970, ont entériné les importantes recommandations faites par les Ministres des Transports et des Télécommunications de nos Etats, réunis deux années plus tôt à Nouakchott. A présent nous disposons d'un vaste programme de coopération en matière de communications, qu'il nous appartient de réaliser pas à pas. Qu'il s'agisse des transports fluvio-maritimes, des opérations de transit, de manutention et d'accotage ; qu'il s'agisse des transports aériens et du contrôle de la circulation des aéronefs ; qu'il s'agisse enfin des transports terrestres, les objectifs qui nous sont assignés consistent en l'harmonisation et la coordination des infrastructures existantes, puis la mise en place de nouvelles structures communes, suffisamment originales et rentables pour être des points d'appui solides de notre intégration économique sous-régionale.

Ainsi, la rencontre de ce jour apparaît comme la première d'une série de réunions inter-Etats qui, l'une après l'autre, devront nous permettre de donner un contenu dynamique au programme d'activités défini par le Conseil des Ministres. En partant de ces directives générales, qui circonscrivent le cadre où doit

... /

s'exercer la coopération entre nos Etats, nous devons non seulement confectionner un véritable plan de développement intégré des voies et moyens de communications sous-régionaux, mais aussi et lorsque cela est possible, élaborer des dossiers technico-économiques de financement, soit sous la forme de requêtes, soit sous une forme plus évoluée.

L'ordre du jour de notre Conférence comporte, d'une part l'étude de trois dossiers techniques importants, d'autre part l'examen du programme de coopération en matière de transports routiers.

- Il s'agit tout d'abord de la prérequête relative à la création d'un réseau de télécommunications modernes entre les Etats de l'OERS.

Ce document, qui a été adressé au Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), est un document préliminaire donnant les grandes lignes du projet.

Il nous revient de l'examiner afin d'en tirer la requête définitive que nous devons introduire auprès du PNUD le plus tôt que possible, de manière à ce qu'elle soit examinée par le prochain Conseil d'Administration de cette institution. Les études envisagées doivent comporter :

a) - l'élaboration des dossiers technico-économiques de financement des liaisons suivantes :

Nouadhibou - Nouakchott - Rosso - Akjoujt.

Dakar - Thiès - Kaolack - Ziguinchor - Boké.

Dakar - Saint-Louis - Rosso

Dakar - Tambacounda - Kidira.

Koulakoro - Bamako - Kayes - Kidira.

Conakry - Fria - Kamsar - Sangarédi - Boké.

Conakry - Mamou - Kankan - Bamako.

b) - L'élaboration d'un programme de développement intégré des réseaux de télécommunications inter-Etats, dont les objectifs intègrent ceux des plans nationaux de développement.

Le dernier Conseil des Ministres de l'OERS a recommandé à notre conférence de se pencher tout particulièrement sur le problème de l'organisation de la gestion cet ouvrage en définissant en particulier le rôle que devront jouer, dans cette gestion, les Offices Nationaux des Télécommunications.

En examinant cette question, nous devons avoir comme souci majeur l'accroissement du rôle des Offices nationaux dans les activités d'intégration économique de nos Etats, tout en mettant en place les structures de coordination sans lesquelles aucune action de coopération permanente et durable ne peut être entreprise.

Le Conseil des Ministres a également pris acte des efforts entrepris au niveau de certains Etats pour la réalisation, dans le cadre national de certains tronçons de l'ouvrage ; tout en considérant ces efforts comme étant positifs, le Conseil a demandé aux Etats de coordonner réellement leurs activités en ce qui concerne la réalisation des liaisons de télécommunications inter-Etats, de manière à éviter des démarches dispersées auprès des organismes de financement.

Enfin, nous souhaitons écouter un exposé de la délégation sénégalaise sur la station terrestre de Dakar et sur l'Ecole de formation de cadres de Rufisque, de manière à ce que la Commission étudie les voies et moyens d'utilisation en commun de ces infrastructures en voie de création.

Je dois à ce moment précis vous présenter nos invités du PNUD, de l'UIT, de la BAD et de la BIRD, qui ont bien voulu accepté de se joindre à nous pour nous aider à élaborer la requête définitive du faisceau hertzien. Ce sont :

- MM : - Métayer et Bourahima de l'UIT,
- Le Barbier du PNUD,
- Scoffier de la BIRD
- SEGALL de la BAD.

Comme vous le savez, certaines de ces organisations internationales coopèrent déjà fructueusement avec l'OERS, en particulier pour la mise en valeur du Bassin du Fleuve Sénegal ; aussi leur présence une fois de plus à nos cotés est la preuve évidente que cette coopération ira en s'amplifiant, pour le plus grand bénéfice de nos populations et pour le renforcement de la solidarité internationale.

- Le deuxième document soumis à la Conférence est relatif à l'intégration des réseaux ferroviaires de la sous-région.

C'est là une question qui peut être examinée dans deux directions :

- l'une consiste à envisager la mise en place d'un organisme central de coordination, chargé de l'harmonisation des activités des régies nationales qui restent entièrement autonomes et gèrent directement leur réseau

- l'autre consiste à créer une direction commune des régies malienne et sénégalaise, chargée en même temps de coordonner les activités du Dakar-Niger et du Conakry-Niger.

En fait, les deux démarches convergent, en ce sens que l'une et l'autre tendent à la réalisation, par étapes, de l'unité de direction de toutes les régies, au sein d'une direction centrale des transports ferroviaires, à l'image de ce qui existait autrefois.

- Le troisième dossier qui nous est soumis concerne la mise en place de la Société Inter-Etats de Cabotage.

C'est lors de la rencontre au Sommet de LABE, en Mars 1968 qu'il fut décidé de créer, dans les meilleurs délais, une telle Société.

Cette décision fut reprise par les Ministres des Transports qui, réunis à Nouakchott en novembre 1968, confierent au Secrétariat Exécutif de l'OERS le soin de préparer le dossier technico-économique du projet. Je dois dire que, par manque d'éléments d'information, nous n'avons pu préparer qu'un dossier préliminaire, dont le seul but est d'introduire le sujet au niveau de la Commission Inter-Etats compétente, tout en s'efforçant d'indiquer les directions dans lesquelles les études doivent être menées.

Je dois insister tout particulièrement sur le fait que la décision de mise en place d'une telle Société a été prise au niveau des Instances Supérieures de notre Organisation, et que par conséquent notre travail consiste essentiellement à définir les voies et moyens propres à traduire cette décision politique en réalité concrète.

Il nous faut d'abord définir le type de société à mettre en place.

S'agit-il d'une société à capitaux publics, sans participation extérieure ? Quelle est alors la participation de chaque Etat au Capital, le mode et le programme d'acquittement de cette part ?

S'agit-il d'une Société d'économie mixte ? il nous faut alors procéder à la ventilation du Capital entre les partenaires et les Etats, et préciser le rôle de chacun dans la gestion de la Société.

Dans tous les cas, nous devons préciser :

a) - les moyens de base de la Société :

- nombre et types de caboteurs
- origine des caboteurs
- installations à quai
- personnel
- fonds de démarrage etc.

b) - Les dispositions à prendre en vue de résERVER tout ou partie du trafic maritime inter-Etats à la société.

c) - Le régime fiscal préférentiel à accorder à la Société, ainsi que son statut juridique.

d) - Le profil de l'organé de gestion de la Société.

e) - Les rapports entre cette Société et la Société de navigation fluviale du Fleuve Sénégal d'une part, les chargeurs des Etats d'autre part.

f) - Le planning des opérations de mise en place de la Société.

Il n'est pas nécessaire d'insister tant cela est évident sur le rôle fondamental que la Société inter-Etats de Cabotage jouera désormais aussi bien dans l'expansion des échanges entre nos Etats que dans le développement intégré de nos économies.

Pour illustrer cette affirmation, il suffit de citer, à titre d'exemple, l'évolution des échanges entre la Guinée et le Sénégal qui, depuis un an, ont augmenté en volume grâce à la mise en service, entre Conakry et Dakar, du caboteur guinéen le Kakandé.

Ainsi, pouvons-nous affirmer que la faiblesse du niveau actuel de nos échanges sera corrigée à coup sûr par la mise en exploitation de la société inter-Etats de cabotage, et de la Société de navigation fluviale du Fleuve Sénégal. Le développement des Transports ne doit pas être nécessairement la conséquence de l'expansion économique, mais bien au contraire, il doit précéder celle-ci

La dernière question soumise à la Commission concerne les Routes et les Transports routiers.

A cet effet, les exposés des délégations, faits conformément au plan qui leur a été communiqué, nous permettront de mieux apprécier les problèmes qui se posent à nous et les possibilités de coopération qui existent dans ce domaine particulier. Nous devons traduire ces possibilités de coopération en véritable programme, de manière à ce que nous entreprenions sans tarder, comme dans les autres domaines, des actions concrètes en matière de développement intégré des voies et moyens de transports routiers.

- Dans le domaine des transports et des communications, l'harmonisation et la coordination préalables de tous les moyens existants sont aussi importants pour l'intégration économique que les créations nouvelles. Bien qu'au niveau de nos Etats il n'existe pas de choix s'opposant irreversiblement à cette intégration, force nous est de constater le maintien ça et là, de goulots d'étranglement préjudiciables à l'action en faveur d'une expansion commune de nos voies et moyens de communications.

Ainsi, que ce soit l'utilisation commune du Port de Dakar, en particulier par le pays sans littoral de la sous-région ; que ce soit l'organisation du trafic ferroviaire entre Dakar et Bamako ; que ce soit l'utilisation par les quatre Etats des Ateliers de Thiès et d'ailleurs ; que ce soient la nature et les dispositions des Conventions bilatérales réglementant la circulation des biens et des personnes entre nos Etats ; que ce soient les limitations qui nous sont imposées, à tous, par les intérêts étrangers opérant dans notre sous-région ; partout et dans tous les domaines, nous pouvons effacer les goulots d'étranglement et les freins à notre intégration sous régionale, si nous sommes animés suivant en cela l'exemple et les directives de nos Chefs d'Etat, d'une volonté réelle et sincère de coopération.

C'est pour cela que nous restons d'avance assurés que de ces assises sortiront des recommandations hardies, capables de nous faire avancer davantage dans la voie du développement économique et social de nos populations, et dans celle de l'unité de nos Etats. /.

RESOLUTIONS

-----:

TRANSPORTS ROUTIERS

=====

La commission Inter-Etats des Transports et Télécommunications, considérant les recommandations du Conseil des Ministres des Transports et Télécommunications réuni à NOUAKCHOTT du 13 au 15 Novembre 1968.

Après examen approfondi des problèmes posés par les routes et les transports routiers en particulier sur le plan intéréétatique.

Considérant que l'uniformisation des caractéristiques des routes leur classification et l'harmonisation des réglementations de la circulation routière constituent des facteurs essentiels d'intégration.

- RECOMMANDÉ :

- L'adoption des caractéristiques géométriques et la classification des routes définies dans le rapport de la commission.
- L'adhésion aux conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières.
- La commission, considérant que l'expansion des échanges Inter-Etats inscrite au programme de l'O.E.R.S. ne saurait être atteinte qu'autant que les liaisons Inter-Etats offrent les meilleures conditions techniques de circulation.
- Recommande au Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S. de rechercher les sources de financement pour l'aménagement des liaisons inter-Etats suivantes :
 - KANKAN - BADOUGOU - BOUGOUNI (RIE 1)
 - LABE - MALI - KEDOUGOU (RIE 3)
 - BAMAKO - NARA - NEMA (RIE 5)
 - BAFOULABE - KENIEBA - SATADOUGOU - KEDOUGOU (RIE 7)

Considérant par ailleurs, la nécessité d'échanges d'informations entre techniciens des transports terrestres,

Souhaite qu'il soit institué des séminaires dans le cadre de la commission inter-Etats des transports terrestres, prévue par la conférence de NOUAKCHOTT en novembre 1968.

RECOMMANDATION N° II

TRANSFORTS FERROVIAIRES

La Commission Inter-Etats des Transports et Télécommunications,

Considérant la résolution du Conseil des Ministres des Transports et Télécommunications réuni à NOUAKCHOTT du 13 au 15 novembre 1968,

Après avoir pris connaissance du document de base présenté par le Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S., relatif à l'intégration des Chemins de Fer,

Après examen de la situation des Chemins de Fer de la Guinée, du Mali et du Sénégal en matière de gestion et dans leur rôle d'action sociale,

Considérant que l'harmonisation des modes d'exploitation, l'unification de formation des cadres par spécialisation régionale des centres de formation, l'utilisation en commun des ateliers de THIES et de BAMAKO pour le réseau du DAKAR-NIGER, le regroupement des commandes auprès des fournisseurs, la constitution d'un bureau d'études commun, constituent les seuls voies et moyens pour que nos réseaux puissent répondre à leur vocation économique et sociale dans le cadre d'une saine gestion.

Considérant que cet objectif ne peut être atteint que dans le cadre d'une coopération plus poussée aboutissant à une unité organique du DAKAR-NIGER.

Recommande la constitution d'un organe de coordination entre les réseaux de la Guinée, du Mali et du Sénégal et dont le domaine d'intervention sera :

1°) Echanges d'informations

- Flux des marchandises. Coordonner les prévisions afin d'assurer l'élaboration d'un planning.

- Rotation du matériel pour une répartition judicieuse sur le DAKAR-NIGER.

- Situation du personnel afin de provoquer l'interchangeabilité des agents selon les besoins.

.../...

2°) Conception du matériel

- Standardisation pour le DAKAR-NIGER
- Centralisation de la documentation sur le matériel
- Etude préalable des marchés
- Assurer les services du bureau d'études.

3°) Service d'approvisionnement

- Centraliser les commandes
- Rechercher des fournisseurs uniques

4°) Etude des conditions d'unification

- Dresser un calendrier fixant les différentes étapes aboutissant à une intégration totale en donnant la priorité à l'unité organique du DAKAR-NIGER.

- Organiser des séminaires entre les responsables des réseaux d'une part et d'autre part entre les techniciens par corporation.

Considérant que l'Office Central des Chemins de Fer d'Outre-Mer (OFEROM) constitue un frein au développement de nos réseaux du fait d'une part de la déficience de son potentiel humain et technique pour une assistance véritable et d'autre part du monopole de fait dont disposent ses fournisseurs qui ne se soucient guère de la qualité du matériel fourni.

Recommande la révision de la convention avec l'OFEROM en vue de la recherche de relations directes entre nos réseaux et la SNCF tant dans le domaine de l'assistance technique qu'en matière de commandes de matériel ferroviaire.

Considérant enfin d'une part la nécessité de faire assurer les trafics publics de marchandises et de voyageurs par les Chemins de Fer quelles que soient les raisons ayant motivé leur création, afin de faciliter les échanges dans les régions traversées et d'autre part la volonté d'intégration de l'ensemble des réseaux ferroviaires de l'O.E.R.S.

Souhaite que toutes les infrastructures ferroviaires soient propriétés des Etats et que seule leur exploitation puisse être concédée.

TRANSPORTS PAR CABOTAGE

La Commission Inter-Etats des Transports et des Télécommunications,

Considérant les Recommandations du Conseil des Ministres des Transports et des Télécommunications tenu à NOUAKCHOTT du 13 au 15 Novembre 1968,

- Après une analyse approfondie des problèmes que pose la création de la SOCIETE INTER-ETATS de CABOTAGE ?

- Invite le Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S. à élaborer un Code Unique de la MARINE MARCHANDE en vue de son adoption par les ETATS-MEMBRES DE L'OERS.

- Recommande :

a) La mise en place sous la tutelle du Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S. d'un Bureau de Coordination des Transports chargé de coordonner les activités des Sociétés nationales de Navigation existantes, de leur trouver du frêt, de développer leur coopération ainsi que les relations internationales,

b) Que l'étude technico-économique du Projet soit poursuivie en relation avec les Organisations Internationales compétentes en matière de transports maritimes sur la base des orientations contenues dans le rapport ci-joint,

- Attire l'attention sur la relation étroite entre la Société Inter-Etats de Cabotage et la Société Inter-Etats de Transport Fluvial,

- Recommande que, dans un premier temps, les rapports entre la Société Inter-Etats de Cabotage et la Société Inter-Etats de Transport Fluvial soient assurés par le Bureau de Coordination des Transports mentionné ci-dessus.

LA COMMISSION

=====

I) Création des liaisons modernes de télécommunications

Inter-Etats :

La Commission inter-Etats des Transports et des Télécommunications de l'O.E.R.S. réunie à Bamako du 12 au 16 Mars 1970.

Après avoir examiné le document relatif aux Etudes Préliminaires valant prérequête de financement pour la création d'un faisceau hertézien inter-Etats.

Après avoir entendu les différentes délégations

FELICITE

Le Secrétaire Général à la Planification pour la rapidité dont il a fait preuve pour l'élaboration de cet important document.

RECOMMANDÉ

La réalisation rapide des objectifs définis dans le projet.

II) Gestion de l'Ouvrage

Considérant l'importance de l'ouvrage projeté

Considérant les exigences des Organismes Financiers en matière de prêt.

RECOMMANDÉ

La création d'un Organisme qui serait chargé de traiter les modalités de financement et de la coordination de la maintenance.

La mise en place d'un organe de coordination en matière des Télécommunications au niveau de l'O.E.R.S.

La séparation au niveau des Offices nationaux des comptes d'exploitation des Services Financiers et Postaux d'une part et du Service des Télécommunications d'autre part.

III) Liaison de voisinage :

Considérant les recommandations faites par la Conférence des Ministres des Transports et Télécommunications de Nouakchott en 1968, concernant les liaisons de voisinage et approuvées par la Conférence au sommet des Chefs d'Etats de Février 1970 de Conakry.

RECOMMANDÉ

Aux Etats de prendre des contacts bilatéraux en vue de la réalisation rapide des liaisons frontalières ci-dessous :

Kayes - Tambacounda

Boghé - Aéré

Maghama - Matam

Sélibaby - Bakel

Kiffa . - Kayes

Thilogne - Kaédi

Aioun - Nioro

Néma - Nara

Sélibaby - Kayes

Kédougou - Mali

Bamako - Siguiri

Kédougou - Kéniéba

Tambacounda - Koundara

IV) Station Terrienne et Centre de Transit de deuxième

Catégorie (CT2) de Dakar :

Considérant les recommandations de la Conférence du Plan Mondial des Télécommunications (Mexico).

Ayant pris connaissance de la communication faite par le Sénégal,

Considérant l'importance de la station terrienne et du CT2 de Dakar pour les Etats de l'O.E.R.S.

... /

Demande au Sénégal de fournir au Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S., en vue de leur communication aux Etats membres, toutes les informations utiles.

RECOMMANDÉ

La tenue à Dakar d'une réunion des Experts des Télécommunications de l'O.E.R.S. en vue de l'étude des problèmes liés à l'utilisation commune de la station terrienne et du CT2 de Dakar.

V) Formation professionnelle :

Considérant les informations données par les Experts de l'U.I.T. et la délégation du Sénégal,

SE FELICITE

De l'ouverture prochaine de l'Ecole Multinationale des Télécommunications de Rufisque.

RECOMMANDÉ

L'harmonisation de l'appellation des différents corps des Postes et Télécommunications.

VI) Timbre commémoratif de l'O.E.R.S. :

Considérant la résolution de la Conférence des Ministres des Transports et Télécommunications tenue à Nouakchott en novembre 1968,

Après avoir pris acte de la fabrication par la Guinée, d'un timbre commémoratif de l'O.E.R.S.;

EMET LE VOEU

de l'émission, par les autres Etats, d'un timbre commémoratif avec un sujet commun à l'occasion du prochain anniversaire de l'O.E.R.S.

CHARGE

L'Office des Postes et Télécommunications du Sénégal en collaboration avec le Secrétariat Exécutif de l'O.E.R.S. de proposer un sujet.

RAPPORT SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

INTRODUCTION

=====

Conformément au plan dressé par le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique de l'OERS les responsables nationaux des routes et des transports ont fait un exposé sur la situation du réseau routier et l'organisation des Ponts et Chaussées d'une part, l'organisation des transports routiers d'autre part.

Certains délégués n'ont pu fournir un exposé écrit parce qu'ils n'avaient pas reçu à temps les documents envoyés par l'OERS.

S'il a pu être constaté que les Directions des Ponts et Chaussées ont dans tous les Etats la même organisation héritée des anciennes Directions locales des Travaux Publics des territoires de l'AOF, modifiée par l'adjonction de certains services relevant autrefois de la Direction Générale des Travaux Publics de l'A.O.F., l'organisation des Services chargés des transports routiers est soit embryonnaire, soit inexistante.

Après des échanges de vue sur :

- les attributions des différentes unités composant les Directions des Ponts et Chaussées et plus particulièrement sur le rôle des services d'outillage mécanique et de Travaux -Neufs.
- le mode de financement des travaux de construction des routes et ceux d'entretien routier.
- les procédés et périodes des comptages routiers,
- les investissements réalisés et ceux à venir dans les plans nationaux de développement;

.../...

la commission a abordé les différents points retenus par la conférence des Ministres des Transports et Télécommunications tenue à NOUAKCHOTT en novembre 1968 à savoir :

- Uniformisation des caractéristiques des routes
- Classification des routes.
- Harmonisation des règlementations de la circulation routière.

II - CARACTERISTIQUES DES ROUTES

Il s'agit ici des routes revêtues. Le tableau suivant donne les principales caractéristiques adoptées par les Etats.

Etats Caractéristiques	GUINEE	MALI	MAURITANIE	SENEGAL
Plateforme	8 à 9 m	8 à 9 m	8 à 9 m	6 à 14 m
Chaussée	6 à 7 m	6 à 7 m	5,5 à 6 m	4 à 9 m
Nombre de voies	2	2	2	1 à 3
Rayon en plan	> 500 m	> 500 m	> 1000 m	> 500 m
Couche de base	> 90 cm	> 60cm	> 50cm	> 80cm
Revêtement	Multicouche ou enrobé	Multicouche ou enrobé	Sand-asphalt enrobé bicouche	Sand-asphalt multicouche
Vitesse de base	80 km/h	100 km/h	80 à 100 km/h	100km/h
Poids par essieu	13 T	13 T	13 T	10 T
Convoi type	30 T	30 T	30 T	25 T

Afin de permettre une meilleure sécurité pour le trafic Inter-Etats, l'adoption de caractéristiques minimales est nécessaire dans une première phase étant entendu que ces caractéristiques pourront être modifiées d'un commun accord en cas de besoin pour s'adapter aux performances des véhicules.

Les caractéristiques minimales adoptées sont :

- plateforme : 9 m
- chaussée : 7 : .. nombre de voies : 2
- Rayon en plan : 500 m
- Couche de base d'Indice CBR 60 cm
- Poids par essieu : 10 T
- Convoi type : 25 T
- Vitesse de base : 80 km/h

III CLASSIFICATION DES ROUTES

A l'exception de la Guinée qui a une classification des routes par catégorie, tous les autres états ont ou vont avoir une classification en :

- Routes Nationales
- Routes Régionales
- Routes Locales

En vue de l'introduction des routes Inter-Etats, les routes seront classées en quatre catégories définies ainsi :

- | | |
|----------------------|--------|
| - Routes Inter-Etats | (RIE) |
| - Routes Nationales | (R.N) |
| - Routes Régionales | (R.R) |
| - Routes Locales | (R.L.) |

Les routes inter-Etats seront classées comme suit :

- RIE - 1 : Kankan-BADOUGOU-BOUGOUNI
- RIE - 2 : KANKAN-SIGIRI-BAMAKO
- RIE - 3 : LABE-MALI-KEDOUGOU
- RIE - 4 : LABE-KOUNDARA-TAMBACOUNDA
- RIE - 5 : BAMAKO-NARA-NEMA
- RIE - 6 : KAYES-NIORO-AIOUN
- RIE - 7 : BAFOULABE-KENIEBA-SATADOUGOU-KEDOUGOU
- RIE - 8 : NOUAKCHOTT-ROSSO-SAINT-LOUIS

IV - REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Les quatre Etats ayant adhéré à la Convention de Genève sur la circulation routière et au protocole de Genève sur la signalisation routière, il est recommandé d'adhérer aux Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routière modifiant les précédents textes.

.../..

L'application concertée des nouvelles conventions en tenant compte des conditions géographiques de nos états, facilitera le trafic interétatique tant des marchandises que des personnes et aboutira à une véritable intégration des transports routiers.

INTEGRATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

-:-:-:-:-:-:-

TABLE DES MATIERES

Introduction	=	1 à 2
Situation des réseaux de chemins de fer	=	3
Dakar - Niger	=	4 à 8
Conakry - Niger	=	9
Coopération pour l'unité organique	=	10
Principe d'intégration	=	11 à 12
Relations avec l'Office Central	=	13 à 15

INTRODUCTION

La Conférence des Ministres des Transports et des Télécommunications de l'OERS, lors de sa réunion à NOUAKCHOTT les 13- 14 et 15 Novembre 1968, après examen de l'ensemble des problèmes relatifs aux transports et analyse de ceux spécifiques aux réseaux ferroviaires de la Guinée, du Mali et du Sénégal, a recommandé la tenue à BAMAKO d'une rencontre des responsables nationaux des Transports Terrestres, afin d'examiner de façon plus approfondie les problèmes de coopération en matière de transport ferroviaire.

Le Secrétariat Exécutif de l'OERS a été chargé par la conférence de rechercher les voies et moyens aboutissant à :

- la rationalisation de l'exploitation des lignes de chemins de fer existantes et à créer.
- une coopération plus poussée entre les régions de chemin de fer du Mali et du Sénégal en vue d'une exploitation commune et efficace.

Pour répondre aux voeux ainsi exprimés par les Ministres de l'OERS, la présente étude, préparée par le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique définit dans ses grandes lignes le schéma des formes possibles d'organisation ouvrant la voie à une intégration effective de nos réseaux.

Cette étude a été revue et corrigée lors de la réunion de BAMAKO.

Plusieurs facteurs militent en faveur d'une étroite collaboration entre les régies de transports.

Le désir d'**uniformisation** des systèmes d'exploitation et de gestion se retrouve aussi bien dans l'histoire même de ces réseaux que dans la vocation économique de nos états.

.../...

Pour mieux mettre en exergue ce lien historique et économique nous avons, dans un premier chapitre, exposé assez brièvement les diverses transformations institutionnelles qu'a subi le DAKAR-NIGER, unique liaison régulière franchissant les frontières les nationales du Mali et du Sénégal.

Ces mutations successives, même celle découlant de décisions politiques, (fermeture des frontières conséquentes à l'éclatement de la Fédération du Mali) n'ont rien altéré de la vocation du DAKAR-NIGER qui devait malgré tout, assurer son rôle de vecteur de la propagation économique, d'agent de diffusion du progrès social, en un mot, de puissant facteur d'intégration.

SITUATION DES RESEAUX DE CHEMINS DE FER

Les Etats de l'OERS disposent de deux réseaux de Chemin de fer à caractère public :

1°) - Le DAKAR-NIGER

2°) - LE CONAKRY-NIGER

Les chemins de fer miniers sont actuellement au nombre de trois. Ils sont propriété des sociétés privées qui les exploitent :

- En Mauritanie, la MIFERMA exploite depuis 1963 la ligne à voie normale entre Port-Etienne et Fort-Gouraud (650 km), le trafic annuel est de l'ordre de 6 millions de T/an de minerai de fer.

- En Guinée, la Compagnie FRIA exploite la ligne à voie métrique CONAKRY-FRIA (143 km) trafic de l'ordre de 700 000 T/an.

La compagnie minière de Conakry exploite une voie normale de 14 km le trafic est de l'ordre de 800 000 T/an de minerai de fer.

En raison de leur caractère privé et surtout du fait qu'ils interviennent assez peu dans la voie économique des Etats, nous n'insisterons pas sur ces chemins de fer, qui, de par leur vocation, doivent rester hors du champ d'une étude concernant l'intégration des voies et moyens de transports dans la sous-région.

Signalons toutefois la volonté du Gouvernement de la Mauritanie de faire assurer par la MIFERMA un trafic voyageurs et marchandises parallèlement à ses fonctions de transport de minerai.

Nous concentrerions donc notre étude sur le DAKAR-NIGER et le CONAKRY-NIGER, chemins de fer publics.

DAKAR-NIGER

Partant de Dakar, le chemin de fer DAKAR-NIGER pénètre au Mali par Kidira et atteint KOULIKORO son terminus situé à 58 km de BAMAKO.

Au nord, des lignes secondaires aboutissent à Saint-Louis Linguère et Touba.

Le DAKAR-NIGER a été construit dans le cadre du plan français qui visait à raccorder les parcours navigables du Niger au port atlantique, afin de créer un système intégré de transports.

Exploité du temps de la Fédération de l'Afrique Occidentale Française par une région de la Régie Fédérale des Chemins de fer de l'A.O.F., il fut, avec ses 1 675 km de lignes et son développement total de 2 030 km, le réseau le plus actif des anciennes colonies françaises.

Il était organisé de la façon suivante :

Administration : un Conseil d'Administration composé :

- des représentants des gouvernements
- des " des assemblées
- des " des usagers
- des " du personnel
- et des membres de droit : Directeur du Port, l'O.P.T., Finances.

Gestion :

- 1 Directeur Général
- 1 Délégué du Directeur à BAMAKO
- 1 Chef du Service Administratif
- 1 Chef du Service de l'Exploitation
- 1 Chef du Service des Voies et Bâtiments
- 1 Chef du Service Traction et Matériel
- 1 Chef de la Comptabilité

Au moment de la Fédération du Mali, la structure administrative du Chemin de fer ^{est} demeurée la même : une Régie Fédérale administrait l'ensemble du réseau (ordonnance n° 5912 du 27-7-59 portant création d'une Régie autonome dénommée Régie Fédérale du Mali) placée sous la tutelle du Ministère des Transports et des Télécommunications de la Fédération du Mali.

A l'éclatement de la Fédération du Mali (le 19 Aout 1960), correspond celui de l'administration du chemin de fer qui se vit amputée pour le Sénégal, de la section située entre KIDIRA (nouvelle frontière) et KOULIKORO, soit 670 km, la Régie du Sénégal ne comprenait plus que 1000 km (constitués par de courts tronçons) sauf celui allant vers la frontière du Mali, mais qui était privé pratiquement de tout trafic au delà de KIDIRA.

Cette brutale séparation eut pour le chemin de fer des conséquences très graves sur les plans : gestion et trafic

Gestion. La rupture s'accompagna d'un échange d'agents : les sénégalais en service sur la section KIDIRA-BAMAKO, devaient rejoindre leur pays d'origine et les maliens en poste au Sénégal étaient mis dans l'obligation de regagner le Mali.

Il s'en suivit une désorganisation totale des deux côtés, soit par un manque d'agents qualifiés dans une branche déterminée, soit par un surnombre d'agents au sein d'un réseau privé de 50 % de son trafic en tonnage et de beaucoup plus en tonnes kilométriques.

Sur le plan structurel, il y eut un déséquilibre entre les deux réseaux ; le réseau du Mali s'étant trouvé sans atelier de réparations alors que celui du Sénégal demeurait sur-équipé.

Trafic - du côté malien

L'éloignement de ses centres de production et de consommation, l'éloignement du Mali de la mer (BAMAKO est à 960 km de CONAKRY et 1230 km de DAKAR et d'ABIDJAN), les échanges de l'ordre de 235. 000 T/an, dispersés et de faible valeur intrinsèque posent de sérieux problèmes de transport extérieur et intérieur.

.../...

Ces problèmes sont devenus plus aigus après la fermeture du DAKAR-NIGER (22 Août 1960).

Les courants du trafic furent renversés. Il a fallu remplacer du jour au lendemain une partie des services rendus par le chemin de fer (D.N.) par un nouveau courant créé entre BAMAKO et ABIDJAN pour assurer l'approvisionnement du Mali en marchandises importées et le commerce de traite à la descente. Ceci a exigé la création de la Régie des Transports du Mali (R.T.M.)

Aux difficultés d'ordre matériel et humain pour mettre en place un tel organisme, il faut ajouter l'incapacité de l'infrastructure routière existante à écouler le nouveau trafic. Ce qui a eu des répercussions importantes sur l'équilibre économique du Mali.

Côté Sénégalais :

L'influence encore importante de l'arachide sur l'ensemble de l'économie rend le trafic ferroviaire du Sénégal irrégulier. Après la traite d'arachide qui exige la mise en oeuvre de tous les moyens, suit une dépression de quatre mois presque sans autre activité qu'un important déplacement de voyageurs.

Seule l'exploitation des mines de phosphates assure au chemin de fer un trafic massif et régulier. Mais les mines sont situées à 111 km seulement de DAKAR, si bien que le nombre de tonnes kilométriques n'est pas très élevé par rapport au trafic général, national et international.

Notons que, la séparation du réseau se fit sans plan établi qui aurait dû prévoir un partage du matériel au prorata des besoins exprimés en unités trafic.

Les arachides et leurs dérivés représentaient 85 % de la valeur totale des exportations du Sénégal. Une partie considérable de transport d'arachides (de 35 à 40 %) s'effectue par chemin de fer sur les lignes secondaires qui desservent les principales régions productrices.

En d'autres termes, l'arrière pays, le Mali, étant fermé au trafic, le réseau sénégalais perdit ainsi une partie importante de son trafic.

.../...

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE :

Aussitôt après la rupture, les deux réseaux se sont dotés d'une structure organique identique administrée par un conseil d'administration :

- 1 Directeur
- 1 Chef du Service Administratif
- 1 Chef du Service Comptabilité
- 1 Chef du Service de l'Exploitation
- 1 Chef du Service du Matériel et Traction.
- 1 Chef du Service Approvisionnement
- 1 Chef du Service Voies et Bâtiments

La tutelle est assurée : par les Ministres chargés des Transports

REPRISES DES RELATIONS

Etais-il souhaitable de laisser se constituer deux réseaux parfaitement indépendants techniquement et administrativement ?

Nous savons qu'en principe la réponse est négative puisqu'en matière de chemin de fer l'effet de dimension joue à plein.

La reprise des relations entre le Mali et le Sénégal s'est traduite par la conclusion d'une convention ferroviaire (accord du 8 juin 1963) déterminant les rapports techniques, administratifs et financiers que doivent entretenir dans le cadre de leur autonomie, les administrations exploitantes des deux réseaux ferroviaires pour faciliter le trafic international.

C'était le prélude à une coopération de fait. Cette convention est d'ailleurs interprétée le plus souplement, d'un commun accord, par les responsables maliens et sénégalais qui se rencontrent fréquemment. Les propositions maliennes d'augmentation du nombre des trains, de location du matériel roulant sont le plus souvent accueillies favorablement par la régie sénégalaise, (le trafic malien intéresse d'ailleurs particulièrement cette régie ; ce trafic de l'ordre de 300 000 T/an, soit 38% des recettes de la Régie du Chemin de Fer du Sénégal et 75 % des recettes de la Régie du Chemin de Fer du Mali, a, en effet, lieu sur la distance DAKAR-KIDIRA).

.../...

Depuis 2 ans par des contacts fréquents, les deux directions, dans le cadre d'une coopération étroite au cours des conférences périodiques, traitent l'ensemble des problèmes pratiques posés à leur niveau.

C'est ainsi que :

- la modernisation du système des wagons-lits face au tourisme international,
- la constitution d'une société d'exploitation commune des wagons-lits et restaurants sur les deux express,
- la modernisation des buffets-hôtels de Tamba-Counda et BAMAKO.
- les études des circuits touristiques inter-Etats, font l'objet de constants échanges de vue.

Toujours à la recherche d'une unité de conception en matière de gestion et de choix de matériel aboutissant à une méthode d'exploitation intégrée, les deux réseaux ont engagé une formule commune de rénovation de la voie et du matériel. Les prêts de la BIRD ont été utilisés pour des commandes de matériel identique, parfois en provenance du même constructeur.

Ainsi la coopération existe de fait. Il ne pouvait en être autrement. Le matériel en service sur les deux réseaux présente les mêmes caractéristiques, exige donc des méthodes d'entretien à tout point comparables ; les études ont été menées par le même bureau d'études, les systèmes d'exploitation restent identiques, le personnel est régi par le même statut de base avec des règles d'avancement identiques.

Le problème posé est celui de l'unité organique pour une meilleure rentabilité des réseaux.

LE CONAKRY-NIGER

Sur les 822 kilomètres que comprend le réseau ferroviaire Guinéen, 662 km correspondent au Conakry-Niger, reliant la capitale à Kankan, situé sur le Milo (affluent du Niger)

Avant l'indépendance, le Conakry-Niger constituait l'une des régions de la Régie des Chemins de Fer de l'A.O.F.

Il n'est pas nécessaire de s'étendre sur les modes d'exploitation et d'administration qui restent identiques à celles du DAKAR-NIGER,

Signalons toutefois que le chemin de fer de Boké-Sangarédi long de 135 km desservant la région de Boké, bien qu'étant réseau minéralier est propriété de l'Etat Guinéen.

En matière de formation professionnelle, le CERF (1) de CONAKRY délivre un BEP de mécanicien ou d'électricien.

(1) Centre Enseignement Regional Ferroviaire.

.../..

COOPERATION POUR L'UNITE ORGANIQUE

Plusieurs facteurs concourent à la réalisation de l'unité organique dont les premiers jalons sont déjà mis en place, et par l'esprit des deux directions et par la forme de coopération déjà existante. Il n'est que de constater qu'une équipe malienne, à pied d'œuvre dans les ateliers de THIES s'occupe de l'entretien du matériel traction malien dont les travaux ne peuvent être exécutés ni à BAMAKO ni à TOUKOTO, pour préjuger des possibilités techniques d'une fusion organique.

Le retour à une unité de gestion permettra en particulier une meilleure utilisation des ateliers de THIES et de BAMAKO (en cours de construction), ces deux ateliers se trouvant aux deux extrémités du réseau.

L'ensemble des problèmes de réparation et de construction, de formation professionnelle, trouvera sa solution au sein d'une unité organique dans laquelle :

- Les ateliers de THIES, avec l'appoint de ceux de BAMAKO pour les réparations et les révisions générales, pourront en outre entreprendre la construction de wagons, la fabrication des pièces détachées et divers travaux qui sont actuellement réalisés à l'extérieur.

- La formation professionnelle ferroviaire, pourra être assurée en Guinée pour les ingénieurs, à l'école ferroviaire de THIES pour les agents de Maîtrise, à BAMAKO et TOUKOTO pour les ouvriers.

On évitera ainsi la formation séparée des agents de même niveau en réalisant une unité de formation permettant leur intégration au sein des trois régions.

PRINCIPE D'INTEGRATION

Compte tenu des dispositions définies au chapitre sur la coopération les trois réseaux pourraient être groupés sous la direction d'un coordinateur général entouré de techniciens avertis des problèmes commerciaux techniques et financiers relatifs au domaine ferroviaire.

Il sera détaché auprès du Secrétariat Exécutif de l'OERS qu'il représentera aux Conseils d'Administration.

Le Coordinateur sera chargé des fonctions suivantes :

1°) - Echanges d'informations

- Flux des marchandises - coordonner les prévisions afin d'assurer l'élaboration d'un planning.
- Rotation du matériel pour sa répartition judicieuse sur le réseau DAKAR-NIGER.
- Situation du personnel afin de provoquer l'interchangeabilité des agents selon les besoins.

2°) - Conception du matériel

- Standardisation pour le DAKAR-NIGER.
- Centralisation de la documentation sur le matériel
- Etude préalable des marchés
- Assurer les services de bureau d'études,

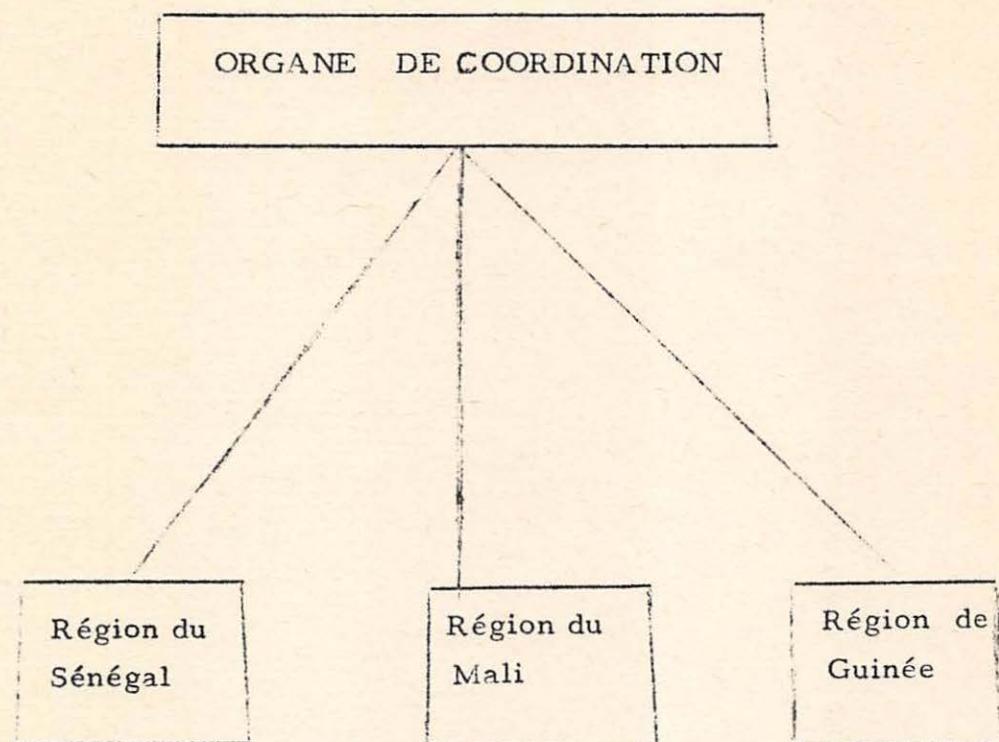
3°) - Service d'approvisionnement

- Centraliser les commandes
- Rechercher des fournisseurs uniques.

4°) - Etude des conditions d'unification.

- Dresser un calendrier fixant les différentes étapes aboutissant à une intégration totale en donnant la priorité à l'unité organique du DAKAR-NIGER.

- Organiser des séminaires entre les responsables des réseaux d'une part et les techniciens par corporation d'autre part.



RELATIONS AVEC L'OFFICE CENTRAL

Les réseaux maliens et sénégalais sont liés avec l'OFEROM par une convention définissant la nature de leurs rapports (décret français n° 60 / 1200 du 14 Novembre 1960.)

L'intervention de l'Office se manifeste dans les domaines suivants :

1°) - La mise à leur disposition, sur leur demande, des techniciens spécialistes nécessaires à leurs besoins d'exploitation moyennant une contribution mensuelle fixée à 125.000 francs CFA par agent, l'Office Central se chargeant de retribuer ce personnel.

2°) - L'organisation en France pour leur compte des stages de formation et de perfectionnement professionnel. Ces stages ayant lieu à la S.N.C.F. ou dans toutes autres entreprises spécialisées - stages collectifs ou individuels portant sur les différentes spécialités ferroviaires : matériel roulant, traction, voie, exploitation, services généraux.

3°) - L'office joue le rôle de conseiller technique auprès des réseaux en matière ferroviaire en les tenant au courant des améliorations techniques, financières et commerciales susceptibles d'améliorer leur formation, organisation et leur développement.

4°) - L'Office se charge d'envoyer aux réseaux des missions temporaires.

C'est à ce titre d'ailleurs que les études de financement par l'IDA et la BIRD ont été effectuées par des experts pour le compte des deux réseaux par l'Office.

5°) - L'office assure sur la demande des réseaux la préparation des commandes et marchés correspondant à des acquisitions de matériaux et de matériel de rechange, assure la surveillance, le contrôle et l'exécution des marchés, étudie en relation avec les industries qualifiées (de France) et les services de la SNCF, la mise au point de prototypes dont il conseille l'adoption à tous les réseaux afin de tendre vers une unification du matériel.

.../...

C'est la raison pour laquelle aucun problème de différence de conception ou d'application de système d'exploitation ne se posera entre le Sénégal et le Mali et même ^{avec} la Guinée qui a déjà fait partie du même ensemble .

Dans les faits les conventions passées avec l'OFEROM ont permis à celui-ci d'exercer une tutelle certes élastique, mais qui n'est ni plus ni moins que le prolongement de l'ancien système colonial où la Régie Fédérale de l'A.O.F dépendait directement du même Office (Etablissement à caractère industriel et commercial chargé de gérer l'ensemble des Chemins de Fer coloniaux).

L'office est devenu un frein au développement de nos réseaux pour les raisons suivantes :

- Les relations entre les réseaux africains et la S.N.C.F. sont pratiquement inexistantes alors que cette dernière aurait pu leur apporter une assistance technique véritable du fait de son niveau technique extrêmement élevé.

- L'Office ne semble plus avoir le potentiel humain et technique nécessaire pour une assistance véritable.

- Les assistants techniques de l'OFEROM, coupés de la SNCF, non recyclés, présentent des insuffisances préjudiciables à l'entretien du matériel et à la formation du personnel.

- Les approvisionnements en matériel et en pièces de rechange n'offrent plus de garantie suffisante pour les réseaux africains.

- Un petit nombre de fournisseurs ayant le monopole de certaines fournitures ne se soucient plus de la qualité du matériel fourni.

- Les prix ne sont plus discutés et montent de façon anormale.

- Les délais d'approvisionnement ne tiennent plus compte des impératifs des réseaux, mais de ceux du fournisseur.

- Les achats des différents réseaux ne sont pas groupés pour avoir des prix et des délais intéressants.

Compte tenu du rôle du coordinateur général défini plus haut les relations avec l'Office devront désormais se limiter à l'assistance technique.

.../...

Cependant même dans ce domaine il faudrait rechercher des relations directes avec la SNCF et procéder à l'amélioration du personnel actuel qui doit être rajeuni ou recyclé.

COMMISSION DE TRANSPORTS PAR CABOTAGE

=====

R A P P O R T

=====

La Commission de Cabotage s'est réunie à BAMAKO les 13 et 14 Mars 1970 sous la Présidence de Monsieur SY Saïb Adjoint au Directeur des Transports du Sénégal. Elle a désigné Monsieur HAIDARA Mamadou, Chef du Service de l'Exploitation à la Compagnie Malienne de Navigation comme Rapporteur.

Elle a examiné le document présenté par le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique de l'OERS intitulé : " Société Inter-Etats de Cabotage - Dossier préliminaire". Ce document stipule en Introduction.

" Pour accélérer la mise en place de la Compagnie de Cabotage la Conférence des Ministres des Transports et des Télécommunications tenue à NOUAKCHOTT les 13, 14 , et 15 Novembre 1968 a chargé le Secrétariat Exécutif de l'OER. de la constitution du dossier technique économique et juridique nécessaire à la réalisation de ce projet".

Le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique, dans le but de répondre à ce voeu de la Conférence de NOUAKCHOTT, a voulu réunir les différents éléments nécessaires à la constitution d'une telle Compagnie.

La Commission a analysé avec la plus grande attention le document préliminaire qui lui a été soumis. En vue de permettre la poursuite de l'étude sur le cabotage et la préparation du dossier technico-économique, elle demande au Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique de recruter un ou plusieurs experts en économie, technique et droit relatifs aux transports....

maritimes. Ces experts devront avoir une grande expérience des problèmes qui se posent aux Compagnies de Navigation. Pour les recruter, le Secrétariat se mettra en contact avec les Organisations Internationales ci-après :

- Banque Mondiale (B. I. R. D.)
- Organisation Maritime Consultative Internationale(OMCI)
- Conseil du Commerce et du Développement (CNUCED)
- Commission des Nations Unies pour le Développement du Commerce International (CNUDCI)
- Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)

Afin que les questions complexes qui se posent soient étudiées à fond, il est nécessaire que ces experts soient mis à la disposition du Secrétariat pendant un délai suffisant (environ un an) qui leur permettra de recueillir toute information utile sur la Sous-Région et sur l'Afrique de façon générale.

En outre les diverses délégations ont apporté des compléments d'informations sur le trafic maritime ou fluvial dans leurs pays respectifs ainsi que des renseignements sur les travaux portuaires en cours d'exécution ou à l'état de projet. Ces compléments d'informations figurent en Annexe I.

+ +
+ +
+

- La Commission, en dépit de la connaissance imprécise du trafic par cabotage, a indiqué des orientations susceptibles de guider

.... /

le Secrétariat Exécutif. Elles sont de plusieurs ordres :

- la Société ne devra pas limiter son action au cabotage au sein de l'OERS.
- la rentabilité de l'exploitation devra être assurée
- l'harmonisation des législations maritimes des quatre Etats est un préalable
- la desserte maritime fera l'objet d'un examen attentif.

Le plan de ce rapport a pour objet de préciser ces orientations

I -BUT DE LA SOCIETE

La Commission a procédé à une analyse succincte des possibilités actuelles de trafic entre les quatre Etats.

A) Les courants d'échange entre le Sénégal et les autres pays de l'OERS sont de deux sortes :

- un courant de transit à partir de DAKAR essentiellement pour les marchandises diverses et des produits d'alimentation,
- un courant dû à des besoins économiques complémentaires lorsque certains produits nationaux font défaut dans l'un ou les autres Etats.

1/ - Avec la MAURITANIE, le trafic relève des marchandises diverses de transit et de l'expédition des produits nationaux (sel de KAO LACK et hydrocarbures traités par la S. A. R.).

En 1969, le tonnage transporté est ainsi ventilé :

- Société Maurel & Prom 6 157 T. dont 3 980

produits.

D) - Le Secrétaire Général à la Planification et au Développement Economique a indiqué qu'il arrive que des produits de nos Etats restent en souffrance dans certains ports sans pouvoir être évacués à temps, faute de liaison régulière.

La Commission constate que le volume des échanges entre nos quatre Etats est faible. Pour développer un certain nombre de conditions doivent être réunies, notamment l'harmonisation des politiques industrielles et commerciales.

Les conférences inter-Etats des Ministres du Plan et des Industries d'une part et des Ministres des Finances et du Commerce d'autre part, prévues respectivement à DAKAR et à CONAKRY en Avril 1970 en vue :

- d'assurer l'harmonisation des plans nationaux de développement et de l'activité des Industries existantes.
- et aussi d'étudier les conditions de création d'une Union douanière de l'OERS et d'un Office Multinational de compensation, apporteront des solutions concrètes à l'accroissement du volume des échanges Inter-Etats.

+ +
+

La Commission estime que le rôle essentiel de la Société Inter-Etats de Cabotage sera d'assurer le transport des produits entre nos Etats d'une part, entre l'OERS et d'autres pays africains d'autre part.

... /

Cependant, la possession d'une Compagnie de Navigation Maritime répond à un désir de développement économique et d'indépendance progressive vis-à-vis des armements étrangers. En conséquence, il faudrait que cette Compagnie permettre à l'OERS d'être en liaison avec ses clients et fournisseurs ce qui implique la nécessité d'inclure dans les activités de la Compagnie à mettre en place le trafic au long cours.

II - CONDITIONS ECONOMIQUE DE CREATION DE LA SOCIETE

1/ - Analyse du trafic actuel et perspectives de développement économique

L'analyse du trafic actuel telle qu'elle est faite précédemment montre que le niveau des échanges entre les Etats de l'OERS est très faible. Il devient nécessaire de compléter cette analyse par celle des échanges entre l'OERS et les autres Etats Africains. Les perspectives de développement économique doivent être précisées par une perspective se basant sur les réalisations de nos pays après l'Indépendance, les objectifs des plans de développement économique et social, l'harmonisation de ces plans notamment dans le domaine industriel et commercial. L'étude économique devra tenir compte du développement des ports de la Sous-Région et de son incidence sur les échanges. Elle devra tenir compte également des transports "en cueillette" par les navires étrangers, le commerce maritime étant libre en droit international.

2/ - Rentabilité du projet :

Le projet doit permettre le développement harmonieux de l'OERS. Il est nécessaire qu'il soit rentable afin que les budgets de l'OERS n'aient pas à supporter des charges financières lourdes. Une

Compagnie de Navigation Maritime est génératrice de sorties et de rentrées de devises par les transactions commerciales internationales qu'elle nécessite.

Le but poursuivi par la création de la Société de Cabotage doit être entre autres le gain de devises étrangères.

III - PROBLEMES JURIDIQUES

=====

1/ - Harmonisation des législations maritimes

Il est urgent d'harmoniser en particulier les Statuts du marin et du navire, les chartes-parties et connaissances, les politiques concernant la surveillance des eaux territoriales, les politiques fiscales et douanières.

Cette harmonisation est un préalable à toute constitution de Société Inter-Etats. Il a été remis au Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique le Code Sénégalais de la Marine Marchande ; la Commission demande aux autres Etats de faire de même. Ce qui permettra de mettre en oeuvre la recommandation du Conseil des Ministres des Transports de NOUAKCHOTT sur l'harmonisation des législations maritimes.

2/ - Droit international

Deux problèmes essentiels se posent :

- le pavillon,
- la réservation du frêt.

L'OERS n'est pas un Etat alors qu'en Droit International Maritime il y a lien de causalité entre le pavillon l'immatriculation,

Les transports maritimes sont caractérisés par la liberté des mers. La protection d'une marine marchande nationale peut entraîner la guerre des frêts de la part des Compagnies étrangères déjà installées.

3/ - Forme et Structure de la Société

Les solutions possibles qui ont été envisagées par la Commission sont de plusieurs ordres :

- a) - Constituer la Société Inter-Etats à partir de la Société de l'un des Etats, ce qui permet de résoudre le problème de l'uniformisation des législations maritimes.
- b) - Constituer une Société Supra-Nationale entièrement étatique, ce qui aurait l'avantage d'affirmer la Souveraineté des Etats de façon totale sur le commerce maritime.
- c) - Constituer une Société d'Economie-Mixte avec la participation de capitaux privés.

La dernière formule présente l'intérêt de placer la Société dans des conditions meilleures.

4/ - Relations entre la Société Inter-Etats et les Sociétés Nationales existantes

La Commission pense que cette question est l'une des plus importantes à résoudre. Elle mérite une attention toute particulière. Elle a examiné les possibilités qui se présentent :

- maintien des Sociétés Nationales existantes,
- intégration des Sociétés Nationale existantes au sein de la Société Inter-Etats de Cabotage.

a) - Maintien des Sociétés Nationales existantes Avantages :

Les pays ont parfois des sujétions internes qui font que le transport de certains de leurs produits sur le parcours national n'est pas rentable. Ces pays doivent donc avoir un instrument propre leur permettant d'effectuer ce transport. Or cette notion de service public est incompatible avec le but commercial de la Société Inter-Etats.

Inconvénients : Les Sociétés Nationales existantes pourraient exercer une concurrence très vive à la Société Inter-Etats ce qui en cause sa rentabilité.

b) - Intégration des Sociétés Nationales existantes au sein de la Société Inter-Etats de Cabotage.

Avantages : supprime ainsi toute possibilité de concurrence entre la Société Multinationale et les Sociétés propres des Etats.

Inconvénients : Les Sociétés Nationales existantes font du trafic au long cours, leur activité n'étant pas limitée au seul cabotage. Leur intégration au sein de la Société Inter-Etats de Cabotage pose par conséquent la question de savoir si l'activité de cette société devra être uniquement du cabotage. En outre, de par les sujétions que pose le cabotage national, notamment la non rentabilité de certains transports, il faudrait étudier dans quelles conditions le cabotage national des Etats pourrait être assuré par la Société Commune.

Compte tenu de toutes ces considérations, le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique doit procéder à l'étude simultanée de la Société Inter-Etats de Cabotage et de la Société Inter-Etats de Navigation au long cours. En effet, est-ce le Cabotage qui créera le long cours ou est-ce le long cours qui devra

engendrer le cabotage ?

IV - CONDITIONS TECHNIQUES

1/ - Desserte maritime : Il faudrait étudier dans quelle mesure la desserte des lignes maritimes pourrait être régulière, avec escales et fréquences à date fixes. En fonction de la longueur des lignes, du volume de trafic, il conviendrait d'étudier la structure la plus adéquate de la flotte à mettre en place et déterminer le capital de constitution de la Société.

2/ - Constitution de la Flotte

La Flotte pourrait être constituée :

- par l'achat de navires
- par l'affrètement de navires coque nue
- par l'appel à des concours extérieurs
- par la mise en commun du matériel de Compagnies Nationales existantes.

Il faudra procéder à un bilan économique comparé des diverses solutions avant de faire un choix.

3/ - Personnel maritime et cadres de la Société

On devra recenser les possibilités humaines au niveau des divers Etats et accorder un accent particulier à la formation professionnelle.

L'Etat Major des navires devra être de qualité compte tenu des exigences internationales et les complexités techniques des transports maritimes. Au cas où des disponibilités au niveau des Etats ne seront pas de nature à constituer la totalité des cadres, on fera appel à l'aide extérieure tout en encourageant la formation progressive et totale du personnel maritime des navires et des cadres commerciaux de la Société.

4/ - Amélioration des installations portuaires

La Commission encourage les Etats membres de l'OERS à poursuivre leurs efforts en vue de l'amélioration des installations portuaires de la sous-région compte tenu notamment de l'influence que cette amélioration peut avoir sur les taux de frêt.

5/ - La création de la Société Inter-Etats de Navigation pose le problème de l'intégration à long terme de l'exploitation des ports de la Sous-Région. Aussi en vue d'e permettre un examen approfondi de cette question, la Commission recommande la convocation dans les meilleurs délais d'une réunion de la Commission Consultative composée des Directeurs des Ports et du Directeur de la Compagnie Malienne de Navigation conformément à la résolution des Ministres des Transports tenue à NOUAKCHOTT en Novembre 1968.

V - COMPETITIVITE DE LA SOCIETE INTER-ETATS DE

CABOTAGE.

1/- Organisation de la Société

Le Secrétariat Exécutif aura à pencher spécialement sur

l'organisation de la Société et le choix des hommes. Etant donné qu'il s'agit d'une création de Société, les aptitudes du dirigeant, notamment son sens des affaires, son autorité et son dynamisme, sont essentielles à la réussite de l'opération. Il faudra éviter la fonctionnarisation de l'Entreprise. La Commission propose que la Société ait un Président Directeur Général qui choisira lui-même son Comité de Direction.

2/ - Réservation du frêt

Les membres de l'OERS devront avoir sur le plan du transport maritime une volonté d'intégration économique. Pour les produits relevant directement des Etats ou contrôlés par eux et susceptibles de faire l'objet d'un transport maritime, il faudra accorder la priorité à la Société Inter-Etats.

3/ - Facilités fiscales et douanières

Le régime fiscal et douanier le plus favorable doit être accordé à la Société Commune. Celle-ci doit-être également exonérée de certaines taxes au début de ses activités. Le régime fiscal et douanier méritera d'être précisé dans l'étude technico-économique.

VI - RELATIONS AVEC LA SOCIETE INTER-ETATS DE

=====

DE TRANSPORT FLUVIAL

=====

Les techniques de transports maritimes évoluent très vite, notamment du fait du développement de la technique et de l'utilisation des containers, de l'amélioration des techniques de poussage, du développement des porte-barges. L'exemple du transport entre les

Etats-Unis, Rotterdam et l'Allemagne Fédérale par une conjugaison de l'action combinée des porte-barges entre les Etats-Unis et Rotterdam et des poussieurs entre Rotterdam et l'Allemagne Fédérale montre la possibilité d'éviter les ruptures de charge lorsqu'on passe d'un transport maritime à un transport fluvial. Précisement ces problèmes de rupture de charge sur le Fleuve Sénégal se posent. De plus la Société de Transport fluvial n'est rentable que dans la mesure où il y a du frêt à Saint-Louis. En conséquence, il y a une relation étroite entre la Société Inter-Etats de Cabotage et la Société Inter-Etats de Transport Fluvial.

Les rapports, dans un premier temps, seront assurés par le bureau de coordination proposé plus loin.

VII - PROCESSUS DE MISE EN PLACE

1/ - Première phase

Création d'un Bureau de Coordination des transports. Ce Bureau aura pour rôle de coordonner les activités des Sociétés Nationales existantes, de leur trouver du frêt, de développer leur coopération ainsi que les relations internationales. Il sera placé sous la tutelle du Secrétariat Exécutif de l'OERS.

2/ - Deuxième phase : Décision de mise en place de la Société Commune à la suite des conclusions de l'étude technico-économique. /.

=====

RENSEIGNEMENTS complémentaires à inclure dans le document présenté par le Secrétariat Exécutif

=====

MAURITANIE - Page 29 - Le WHARF de NOUAKCHOTT -

Entré en exploitation en Octobre 1966. Ce Wharf a 332,5 m. de long, il est fondé à 8,5 m. et peut recevoir des navires de tirant d'eau allant jusqu'à 10 m. Il est équipé actuellement pour un trafic de 120 000 T / an.

Des travaux pour l'extension de ce Wharf sont en cours et porteront sa longueur de 332,5 m. à 400 m. et sa Largeur de 20 à 25 m. avec une double passerelle d'accès. Il pourra recevoir à la fin de ces travaux un trafic de 250 000 T/an dont une partie sera assurée par le minerai de cuivre d'Akjoujt.

Il est à noter que l'importation des hydrocarbures à destination de la Mauritanie est assurée par un SEA - LINE installé à proximité du Wharf de Nouakchott sur un système de caissons flottants auxquels aboutissent les bouts des SEA-LINE.

PONT DE NOUADHIBOU

On remarque à Nouadhibou l'existence d'un port de commerce d'un port de pêche à proximité de ce dernier et ^{d'}un port minéralier à 10 Km. au Sud dans la baie de CANSADC.

Le port de commerce où les navires travaillent à quai est équipé en matériels de manutention modernes (Grues mobiles, fourchettes etc...) et peut assurer un trafic de 200 000 T/ an. Il peut recevoir des navires jaugeant jusqu'à 15 000 T. et de tirant d'eau allant jusqu'à 8 m.

Le port minéralier assure un trafic de l'ordre de 8 millions de tonnes depuis trois ans et des études sont en cours pour lui permettre de recevoir de gros minéraliers de tirant d'eau allant jusqu'à 52 pieds (16 m.)

LE MALI / : Il existe entre autre un convoi malien sur le fleuve Sénégal depuis 1967. Ce convoi est composé d'un remorqueur de 100 CV "LE NIGER" et de deux barges de 60 T. chacune. En 1969, le tonnage transporté était de 20 T. à la descente et 960 à la montée.

LE SENEGAL / : Le port de DAKAR peut recevoir des navires pétrolier jaugeant 60 000 T. En ce qui concerne les ports secondaires, il faut signaler que depuis 1965, KAOLACK ne transporte plus de produits maliens. La Société MAUREL & PROM fait également le trafic entre le SENEGAL et la MAURITANIE.

RECTIFICATION DE DETAIL AU RAPPORT DU SECRETARIAT

Le rapport présenté a été étudié page par page aussi bien des corrections de forme que de fond y sont apportées. Ces corrections ont fait l'objet d'un document qui a été remis au Secrétariat de l'OERS. /

/// -) N N E X E - II -

La Commission pense que l'expérience Indienne qui figure ci-après pourrait être une source d'inspiration.

Expérience Indienne

1/ - Participation de l'Etat dans les transports maritimes

Création de deux Sociétés d'économies mixtes :

la Esterna Shipping Corporation en 1950 et la Western Shipping Corporation en 1956. Fusion en 1961 pour constituer la Shipping Corporation of India.

2/ - Traitements préférentiels des Cargaisons

Pour le cabotage priorité à la Marine Indienne

Traitements préférentiels pour le Commerce International en accordant à la Marine Indienne les cargaisons appartenant à l'Etat ou contrôlée par lui.

Aucun traitement préférentiel pour les taux de frêt. Le navire indien à la préférence uniquement si le taux de frêt et les autres modalités de transport ne sont pas moins favorables que ceux accordés par les navires étrangers.

3/ - Servixes bilatéraux

Services maritimes mixtes qui relèvent d'une Conférence.

1/ - Service maritime Indo-Pakistanaise (Conférence Indo-Pakistanaise).

2/ - Service maritime Indo-République Arabe-Unie (Conférence Indo-Pakistan - Moyen - Orient)

La Scindia Steam Company, la Shipping Corporation of India et la India Seamship Company sont les trois compagnies nationales qui sont membres des deux services maritimes. Ces Services maritimes ont été créés à la suite de l'admission des Compagnies nationales aux Conférences maritimes qui sont convenues de permettre aux Services maritimes mixtes de charger la totalité des marchandises sur les itinéraires en cause, moyennant quoi les services maritimes mixtes sont convenus que les lignes des Conférences transporteraient les cargaisons excédant leur capacité. Les services maritimes mixtes suivent la structure des taux fixés par les Conférences. / . -

COMMUNIQUE FINAL

=====

La Conférence de la Commission inter-Etats des Transports et des Télécommunications de l'OERS, s'est tenue à BAMAKO (République du Mali) les 12, 13, 14, 15, 16 Mars 1970

Tous les Etats membres étaient représentés à cette conférence.

La Conférence a examiné les points suivants inscrits à son ordre du jour :

1°/ Intégration des Réseaux ferroviaires des Etats membres de l'OERS.

2°/ Réseaux routiers Inter-Etats et développement des transports routiers.

3°/ Analyse du dossier relatif à la création de la Société inter-Etats de cabotage ; étude de la coordination entre cette Société de cabotage et la Société de navigation en voie de création sur le fleuve Sénégal.

4°/ Rédaction de la requête de financement du projet de création de liaisons modernes de télécommunications inter-Etats. Examen d'autres problèmes communs de télécommunications.

Les problèmes analysés par la Conférence découlent des décisions de la Conférence des Ministres des Transports et des Télécommunications tenue à NOUAKCHOTT en Novembre 1968.

La Commission inter-Etats des transports et des Télécommunications recommande notamment :

a) En matière ferroviaire la création d'un bureau de coordination chargé de coordonner les activités des régies de Chemins de fer de la Guinée, du Mali et du Sénégal.

b) En matière routière, l'adoption d'une classification des routes en quatre catégories :

- Routes inter-Etats telles que définies dans le rapport,

.../..

- Routes nationales,
- Routes régionales,
- Routes locales.

C) En matière de navigation maritime, l'élaboration par le Secrétariat Exécutif de l'OERS d'un code unique de la marine marchande. La poursuite avec l'aide des organismes internationaux spécialisés, de l'étude en vue de la mise en place de la Société inter-Etats de cabotage et de la compagnie de navigation au long cours. La mise en place d'un bureau de coordination chargé de coordonner les activités des Sociétés inter-Etats de cabotage et de navigation fluviale.

d) En matière de télécommunications :

- L'introduction auprès du PNUD par la procédure classique de la requête de financement des études relatives aux liaisons modernes de télécommunications inter-Etats ;
- Elle recommande en outre aux Etats de prendre les dispositions nécessaires en vue de la mise en place dans les meilleurs délais des fonds de contre-partie conformément à la répartition qui sera indiquée par le Secrétariat Exécutif de l'OERS ;
- La convocation à Dakar d'une réunion inter-Etats qui examinera les problèmes liés à la création de la station terrienne et du CT2 de DAKAR.

Les propositions concrètes faites dans tous les domaines examinés par la Conférence ont été réunies dans 4 recommandations qui seront soumises au Conseil des Ministres de l'OERS.

Les délégations de la République de Guinée, de la République Islamique de Mauritanie, de la République du Sénégal ainsi que le Secrétariat Exécutif de l'OERS expriment leurs sincères remerciements au peuple et au Gouvernement maliens ainsi qu'au Comité Militaire de Libération Nationale pour l'accueil chaleureux et fraternel dont ils ont été l'objet durant leur séjour à Bamako.

Fait à BAMAKO, le 16 mars 1970

La Conférence

ANNEXE

=====

Compositions des DélégationsPour la République de Guinée :

BANGOURA Lounseïni : Directeur des Télécommunications
 Lamine DIALLO : Directeur des Routes
 Yaya KEITA : Directeur de la Société Navale
 Lary DIALLO : Directeur Adjoint des Chemins de fer

Pour la République du Mali :

Nakidia BENGALY : Directeur Général des Transports
 Mahamar MAIGA : Directeur Général des Travaux Publics
 Isaac SY : Conseiller Technique au Ministère Transp.
 Hamady DIALLO : Directeur des Ponts et Chaussées
 Yéli DIALLO : Chef Division mouvements Régie de Chemin de fer.
 Salif KONATE : Directeur de la Navigation
 HADARA Mamadou : Conseiller Technique
 Mamadou SIDIBE : Directeur des Télécommunications
 Cheick TRAORE : Fonctionnaire des Télécommunications
 Djibril DIALLO : Directeur du Chemin de Fer

Pour la République Islamique de Mauritanie :

Mouhamed Ahmed OULD TAKI : Directeur des Transports
 Mohamed DE YNA SOW : Ministère de l'Equipement
 Abdoul BA : Direction infrastructure
 Moustapha N'DIAYE : Inspecteur des Télécommunications

Pour la République du Sénégal :

Amadou Tidiane N'DIAYE : Directeur des Travaux Publics
 .../..

Khalilou SALL : Directeur des Chemins de Fer
Saïb SY : Directeur Adjoint des Transports
Mame N'Daraw CISSE : Directeur Adjoint des Télécommunications
Babacar DIOP : Inspecteur des Postes et Télécommunica-
tion s

O. E. R. S.: 1923

Ourmar BALDE : Secrétaire Général à la Planification et
au Développement Economique

Mamadou NIAMBELE : Directeur de la Division Transports

Claude Le BARBIER : Conseiller Technique

Assistaient à la Conférence à titre d'observateurs :

MM METAYER (U.I.T.- PNUD) ; Directeur Bureau Régional
BOURAHIMA (U.I.T.) : Fonctionnaire de l'UIT
SEGALL (BAD) : Expert de la BAD

.....

COMMISSION DES TELECOMMUNICATIONS

=====

CREATION DE LIAISONS MODERNES
DE TELECOMMUNICATIONS INTER-ETATS

=====

REQUETE DE FINANCEMENT
ADRESSEE AU PNUD

=====

TABLE DES MATIERES

I) - <u>Origine du Projet</u>	1 - 2
II) - <u>Liaisons entre ce Projet et les autres projets</u> de l'OERS	4 - 6
III) - <u>Données de base :</u>	
1 - Situation des Télécommunications inter-États	7 - 8
2 - Situation des Télécommunications dans chaque Etat	9 - 11
3 - Efforts entrepris par l'OERS dans le domaine des Postes et Télécommunications	11 - 13
IV) - <u>Le Projet</u>	
1 - Objectifs du projet	14 - 15
2 - Consistance du Projet	15 - 18
3 - Commentaires sur les artères à étudier	18 - 22
4 - Organisation et modalités d'exécution du projet	22- 23
V) - <u>Participation du PNUD au Projet</u>	24 - 25
VI) - <u>Contribution des Gouvernements en Projet</u>	26 - 28
VII) - <u>Financement du Projet</u>	
A - allocation du PNUD	29 - 31
B - contribution des Etats	31 - 33

ORIGINE DU PROJET

=====

=====

Le Développement des Télécommunications en Afrique de l'Ouest a connu des retards énormes par rapport au développement des autres secteurs économiques des Etats, depuis leur indépendance.

Conscient du fait que le développement économique d'un pays est étroitement lié avec le développement et la modernisation de son réseau de télécommunications, la Guinée, la Mauritanie et le Sénégal, qu'ils ont étudié, au cours d'une réunion / ont tenue à DAKAR en Mai 1966, les possibilités d'amélioration de leurs liaisons de Télécommunications, et ont décidé la construction d'un faisceau hertzien reliant Nouakchott (Mauritanie) à Conakry (Guinée) via Dakar (Sénégal).

A cet effet, ils mirent en place un Secrétariat commun, dont le rôle était de coordonner les études et la recherche du financement de la liaison, que chaque Etat devait entreprendre séparément.

Il convient de noter que la création de ce faisceau hertzien avait été proposée par la Conférence de l'UIT tenue à DAKAR en 1962,

et dont les conclusions ont été reprises par la Conférence Mondiale du Plan tenue à ROME en 1963.

Lors de sa création en Mars 1968, l'Organisation des Etats Riverains du Sénégal a adopté une résolution convoquant, en Novembre 1968 à NOUAKCHO TT une Conférence des Ministres des quatre Etats chargés des Transports et des Télécommunications ; à l'issue de cette Conférence il fut décidé :

1°) - de créer un faisceau hertzien, non plus entre les trois Etats côtiers seuls, mais entre les quatre Etats de l'OERS qui seraient ainsi reliés par un faisceau côtier allant de Port-Etienne à Conakry, puis par un faisceau intérieur reliant Dakar à Bamako.

2°) - de confier les études du projet, la recherche du financement des installations et la réalisation du projet au Secrétariat Exécutif de l'OERS, représenté par le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique.

L'ORGANISATION DES ETATS RIVERAINS DU SENEGAL (OERS)

L'Organisation des Etats Riverains du Sénégal (OERS), regroupe les Républiques de Guinée, du Mali, de Mauritanie et du Sénégal.

Elle a été créée à Labé (République de Guinée) en Mars 1968, à l'issue d'une Conférence au Sommet réunissant les quatre Chefs d'Etat concernés.

L'article I des statuts de l'Organisation stipule que celle ci " a pour objectif de favoriser le développement, l'indépendance économique et le progrès social des Etats membres, par une coopération poussée, notamment par l'harmonisation de leurs plans de développement et la coordination de leurs efforts en vue d'aboutir à des réalisations concertées dans les domaines de l'agriculture, de l'élevage, de l'éducation, de la formation et de l'information, de la santé publique, du développement industriel, des transports et télécommunications, des échanges commerciaux et de la justice ".

L'article 6 des statuts stipule que l'organisation comprend : trois institutions :

- Le Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique.

- Le Secrétariat Général aux Affaires Educatives, Culturelles et Sociales.

L'Organisation des Etats Riverains du Sénégal constitue ainsi la suite logique du Comité Inter-Etats pour l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal, qui devient un Organe de l'OERS.

L'élargissement de la coopération Inter-Etats au delà des limites géographiques du Bassin du Fleuve permettra sans nul doute de valoriser davantage les pré-investissements importants réalisés dans ce Bassin et fera de l'intégration économique sous-régionale une réalité devant déboucher, /^{sur} terme, à la mise en place d'un vaste marché commun, et même d'une union politique totale entre les quatre Etats membres.

LIAISONS ENTRE CE PROJET ET LES AUTRES PROJETS DE

L'OERS

En dehors des cinq projets en cours dans le Bassin du Fleuve Sénégal (projet-Hydroagricole, projet Régularisation, projet Haut-Bassin, projet Navigation, projet Recherche Agronomique), l'OERS est

entraîn de développer, dans le cadre du Secrétariat Général à la Planification et au Développement Economique, trois autres projets intimement liés à celui-ci : il s'agit :

a) - du projet d'Expansion des Echanges entre les quatre Etats :

Ce projet prévoit l'harmonisation des législations douanières et la mise en place progressive d'une Union Douanière Totale entre les Etats membres, l'harmonisation des fiscalités des Etats, la facilitation des paiements inter-Etats à travers une Union simple de paiement, enfin la multilatérisation des échanges commerciaux et leur compensation permanente grâce à la mise en place d'un Office Multilatéral, qui va organiser et orienter tous les échanges commerciaux entre les Etats.

b) - du projet de création d'une Société inter-Etats de Cabotage.

Cette société sera un complément indispensable aux Organismes mis en place pour faciliter et développer les échanges entre les quatre Etats ; elle sera en outre liée à la société de navigation fluviale qui sera mise en place sur le Fleuve Sénégal à l'issue du projet en cours.

c) - du projet de lutte conjointe contre la Périenne-Bovine. :

Ce projet, qui prendra la suite du projet similaire de lutte contre la Peste Bovine, consiste en :

- la vaccination systématique de tous les bovins et leur marquage pendant cinq années consécutives
- le marquage des animaux malades en vue de leur élimination par abattage.
- le développement de la coopération en matière de productions et de santé animales en vue d'aboutir à terme à l'intégration complète des Services Nationaux de l'Elevage et des Industries Animales.
- l'OERS a également une série d'actions dans les domaines éducatif, culturel et social
 - Il n'est pas besoin d'insister sur l'intérêt que présente pour ces projets intégrés, l'existence de moyens de télécommunications rapides et efficaces entre les Etats. En effet, tout comme la Société inter-Etats de cabotage ou l'action commune en matière d'élevage, le faisceau hertzien inter-Etats sera à la fois un moyen sûr de développement des échanges entre les Etats, et un stimulant de la croissance économique de chacun.

..... /

DONNEES DE BASE

SITUATION DES TELECOMMUNICATIONS INTER-ETATS

Les liaisons inter- capitales n'ont pas été développées de manière sensible depuis l'indépendance ; les liaisons qui existaient alors sont les suivantes :

- DAKAR - BAMAKO par Thiès -Tambacounda -Kayes (liaison filaire)
- DAKAR - Saint-LOUIS , ROSSO, NOUAKCHOTT (liaison filaire et radio)
- DAKAR- CONAKRY (liaison radio)
- DAKAR - BAMAKO et NOUAKCHOTT - BAMAKO (liaison radio)

Dans certains Etats il existait des liaisons filaires reliant la Capitale à certaines villes frontières, mais l'interconnexion des réseaux frontaliers nationaux n'avait pas été opérée pour tous les points de passage ; à l'heure actuelle, les seules liaisons frontalières existantes sont celles qui relient le Sénégal et la Mauritanie, en quelques points

de passage le long du fleuve.

Les Etats ont cependant recommandé, lors de la réunion des Ministres des Télécommunications tenue à Nouakchott en Novembre 1968, la reprise des liaisons frontalières existantes et l'ouverture d'autres liaisons, entre les localités suivantes :

- TCHILOGNE - KAEDI
- BOGHE - AERE
- MAGHAMMA - MATAM
- SELIBABY - BAKEL
- KIFFA - KAYES
- SELIBABY - KAYES
- KAYES - TAMBACOUNDA
- AIOUN - NIORO
- NEMA - NARA
- KEDUGGU - MALI - LABE
- BAMAKO - SIGIRI
- KEDOUGOU - KENIEBA
- TAMBA - KOUNDARA

Les liaisons radio qui existent entre les Etats (les seules utilisées pour les communications inter-capitales) sont de qualité médiocre et le nombre de vacations est très limité ; il en est ainsi par exemple de la liaison entre DAKAR et CONAKRY, qui n'est ouverte que pendant

SITUATION DES TELECOMMUNICATIONS DANS CHACUN

DES ETATS

=====

A l'intérieur des Etats, le développement des Télécommunications a été nettement plus sensible. Chaque Etat s'est d'abord efforcé d'améliorer le réseau téléphonique de la capitale, puis par étapes, les réseaux téléphoniques des grands centres de l'intérieur. C'est ainsi que les villes de DAKAR de CONAKRY de BAMAKO et de NOUAKCHOTT possèdent un réseau urbain entièrement automatique

Au Sénégal, un programme d'extension assez important est en cours de réalisation pour les principales villes de l'intérieur, qui seront progressivement dotées de réseaux automatiques.

En Guinée de grands efforts ont été réalisés pour la construction du centre émetteur de KIPE (environ 2.000.000.000 de francs guinéens) de deux centraux automatiques à CONAKRY et d'un à KANKAN. Enfin un centre de réception est en cours d'achèvement dans la région administrative de DUBREKA.

Le programme de développement des Télécommunications urbaines et inter-urbaines comporte, dans chaque Etat :

a) - pour les communications urbaines ; la réalisation de

réseaux aéro-souterrains et la création de centraux automatiques

b) - pour les liaisons inter-urbaines : la construction de liaisons filiales à courantsporteurs ou la création de faisceaux hertziens qui sont plus souvent à visibilité directe. C'est ainsi par exemple que la Mauritanie a entrepris la transformation, par étapes, de la liaison Rosso, Kaédi, Néma (liaison filaire simple) en liaison filaire à courants porteurs ; il en est de même du Sénégal en ce qui concerne la liaison longeant le rail depuis Bamako vers Kidira, enfin de la Guinée pour la liaison entre Conakry et Kindia.

En résumé les liaisons intérieures existantes sont :

pour la Guinée : un réseau du type linéaire comportant des lignes à double fils, à un ou deux circuits, reliant Conakry aux villes de :

KINDIA, MAMOU, DABOLA. Ce réseau est complété par des bretelles sur LABE, TOUGUE, BOFFA, FRIA', FORECARIAH, BENTY

Une liaison radioélectrique relie BAMAKO à CONAKRY

pour le Mali : Les réseaux sont en étoile autour des centres de BAMAKO, KAYES, SEGOU, MOPTI, TOMBOUCTOU, GAO ; les lignes sont des lignes aériennes dont certaines sont équipées de systèmes à courants porteurs.

pour la Mauritanie : Une ligne aérienne relie Rosso aux villes situées sur le Fleuve Sénégal, SENEGAL, MEDERDRA, KAEDI,

BOUTILIMIT, ALEG, BOGUE , M'BOUT, MAGHAMA. Seule la liaison BOGUE - ALEG comporte deux fils de cuivre, le réseau restant, particulièrement vétuste, étant constitué d'un fil de fer avec retour à la terre. L'Office Mauritanien des Télécommunications envisage l'amélioration des câbles fluviaux reliant la Mauritanie au Sénégal, et des trois centres importants de Boghé, Kaédi, et Rosso.

La Mauritanie va réaliser la liaison entre les centres importants de l'Ouest par un système de télécommunication moderne en automatique intégral :

ROSSO, NOUAKCHOTT, AKJOUJT, NOUADHIBOU, F'DERICK etc.

pour le Sénégal : Une grande partie du réseau filaire se trouve dans la région du Cap-Vert où toutes les agglomérations sont desservies ; d'autres liaisons filaires existent également entre Thiès et Saint-Louis, puis entre Thiès et Tambacounda. L'automatisation des liaisons téléphoniques dans la région du Cap-Vert, commencée depuis quelques années, est en voie d'achèvement.

3°) - Efforts entrepris par l'OERS dans le domaine des Postes et Télécommunications :

Les postes et Télécommunications constituent l'un des secteurs publics où la coopération inter-Etats peut être fructueuse à court terme.