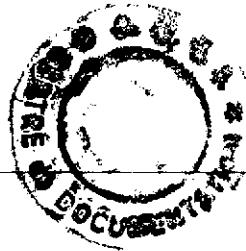
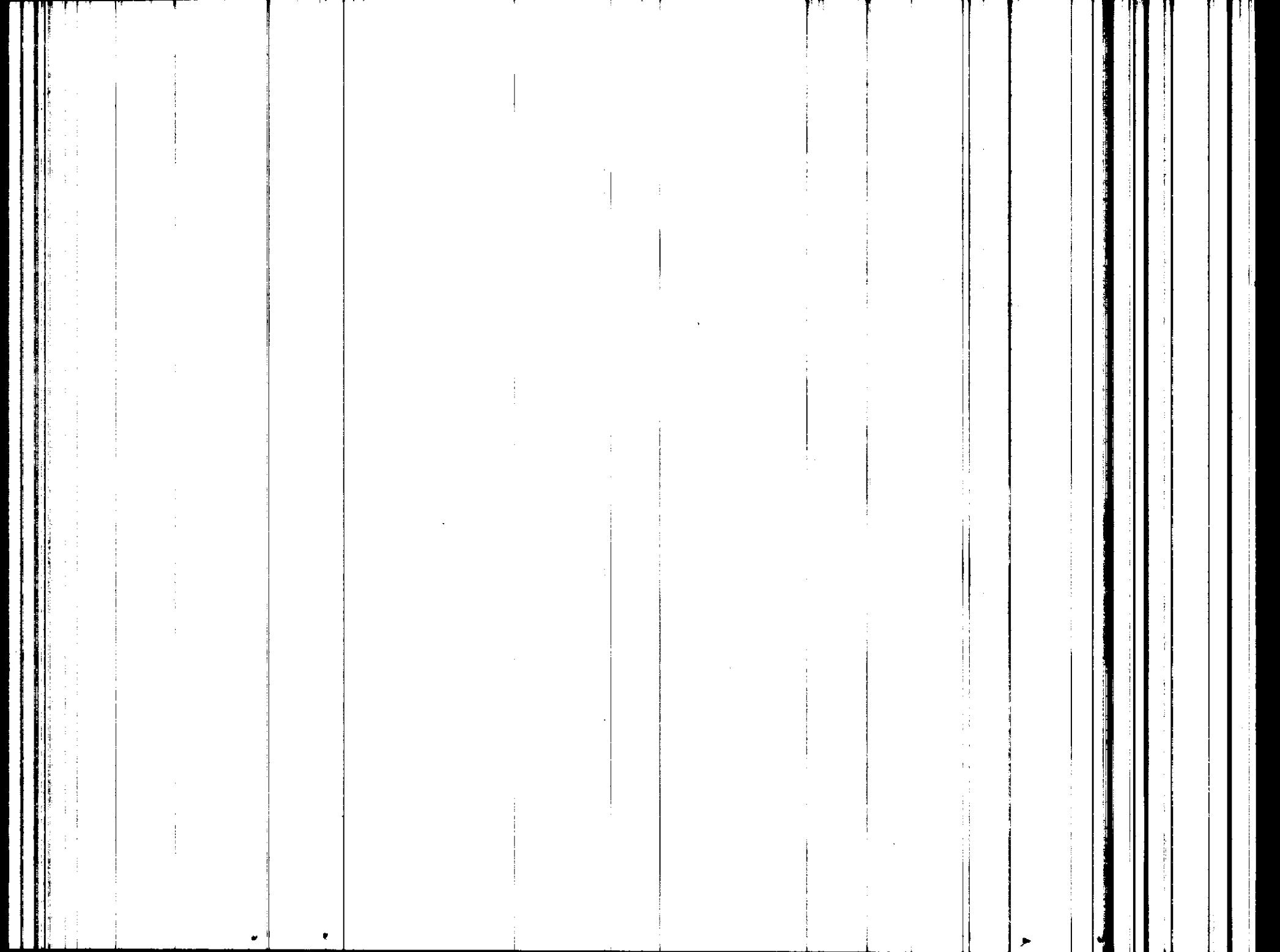


11/38



**L'ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR DU
FLEUVE SENEGAL (O.M.V.S.)**

**UNE GRANDE ENTREPRISE MULTINATIONALE
DE DEVELOPPEMENT INTEGRÉ**



11438

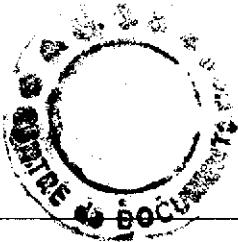
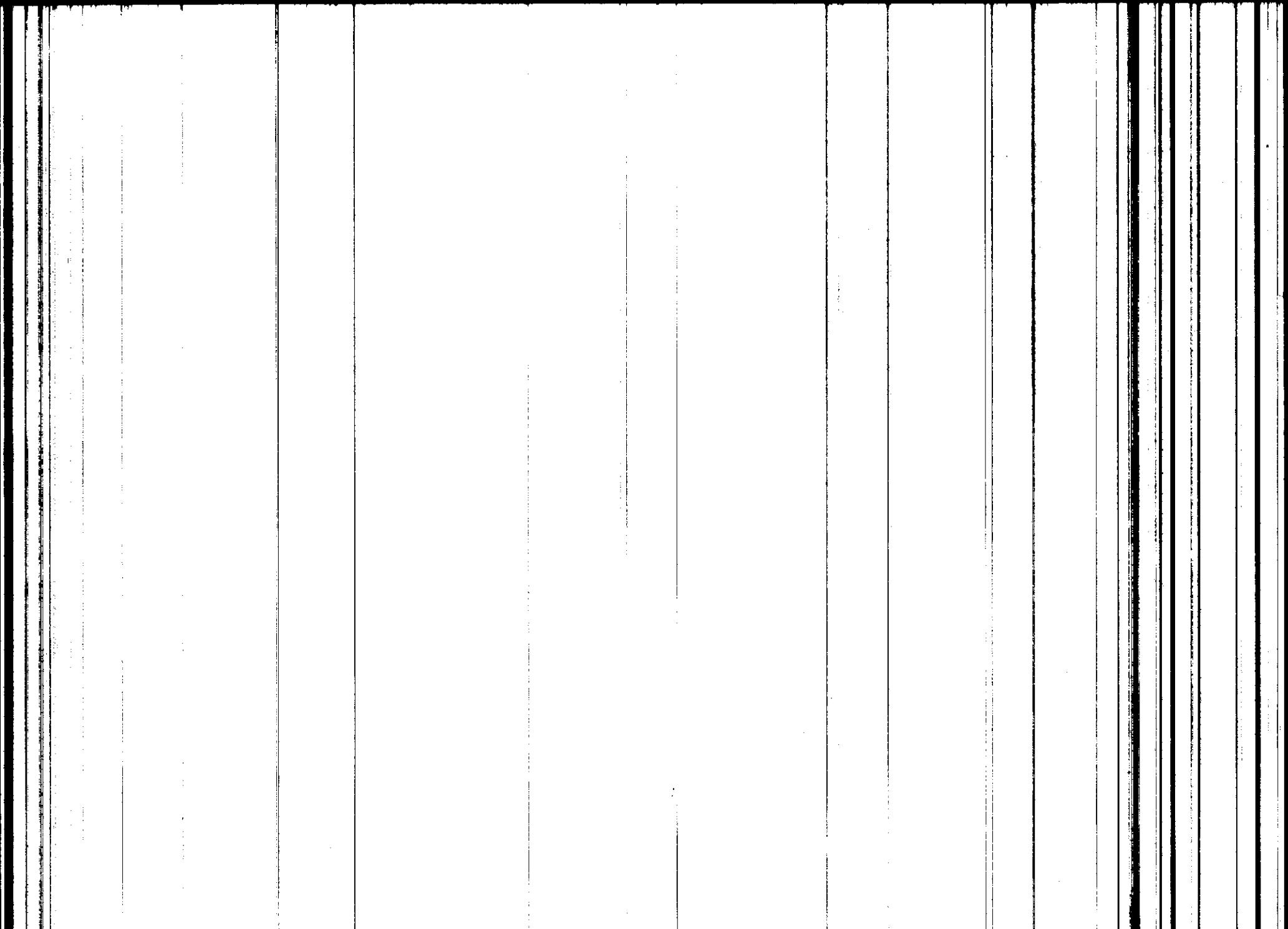


TABLE DES MATIERES

	PAGES
I — HISTORIQUE	1
II — CARACTERISTIQUES DU BASSIN	
A — Le Milieu Physique	
B — Le Milieu Humain	
III — BUT DE L'OMVS	2
IV — CADRE CONSTITUTIONNEL	
A — <u>Les organes permanents</u>	
B — Les organes subsidiaires	3
V — LES OBJECTIFS DE L'OMVS	3
VI — LE PROGRAMME DE L'OMVS	4
A — Le Développement Agricole	4
B — Le Développement Industriel	5
C — <u>Le Développement des Transports</u>	5
VII — LE FINANCEMENT DU PROGRAMME	5
A — Les Etudes	6
B — La réalisation des ouvrages	6
VIII — LA RENTABILITE DU PROJET DE MISE EN VALEUR FLEUVE SENEGAL	6
— ORGANIGRAMME	11
— CARTE DU BASSIN	11
— ILLUSTRATIONS.	12



I.—HISTORIQUE :

La sous-région extrême occidentale des continents africains correspond au bassin du fleuve Sénégal recouvrant une superficie de 300.000 km² sur les territoires du Mali, de la Mauritanie et de la République du Sénégal qui y comptent paradoxalement leurs provinces les plus déshéritées. Aussi loin que l'on remonte le cours de l'histoire, depuis l'épopée des Almoravides vers le Sud du Sahara, jusqu'à El Hadj Omar, on découvre que les rives du fleuve Sénégal ont toujours été le foyer d'un certain rayonnement culturel, un creuset de conquérants et de guides spirituels, issus de peuples héritiers d'une vieille civilisation dont les traditions non matérialistes n'ont jamais été tournées vers l'exploitation intensive des ressources de la vallée du fleuve Sénégal. C'est avec la colonisation que devait commencer les tentatives de mise en valeur du bassin sur des périphéries limitées et de manière plutôt empirique avec les premiers essais du baron Roger, du pépiniériste Richard, et surtout du Colonel Shult qui a expérimenté la culture de la canne à sucre, du coton et de l'indigo au début du XIX^e siècle. Avec la création de la Mission d'Aménagement du fleuve Sénégal (MAS) en 1935, on entra dans la période des études systématiques tant sur le plan hydrologique que sur le plan agro-nomique, et les premiers casiers rizicoles d'une certaine importance furent réalisés dans le Delta.

C'est lorsque les Etats Riverains ont收回 leur souveraineté que leurs gouvernements jetèrent les bases d'une Organisation permettant d'attaquer la mise en valeur de ce bassin, à une échelle qui soit à la dimension du problème.

Ainsi fut créé le Comité Inter-Etats pour l'Aménagement du Bassin du fleuve Sénégal en 1963 groupant la Guinée, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal, et dès 1964 les grands principes de l'élaboration d'un programme de développement intégré étaient énoncés. En 1968 naissait l'Organisation des Etats Riverains du fleuve Sénégal (OERS) qui se distinguait du Comité Inter-Etats par un élargissement de sa vocation, en posant le principe de l'extension de la coopération au-delà des limites du bassin, et en instituant une Conférence des Chefs d'Etat qui symbolisait la volonté de resserrement des liens politiques entre les quatre pays.

En 1972, l'OMVS qui prit la relève de l'OERS ne devait plus comprendre que le Mali, la Mauritanie et le Sénégal, et l'Organisation retrouvait sa vocation initiale d'institution chargée essentiellement d'étudier et de promouvoir le programme de développement intégré du Bassin du fleuve Sénégal.

Il est à noter que malgré ces changements successifs du cadre institutionnel, l'Organisation a poursuivi les mêmes objectifs de façon continue depuis 1963 et consacré la première décennie de son existence aux études préliminaires de factibilité et à la définition d'une stratégie de développement.

II.—CARACTERISTIQUES DU BASSIN :

A.—LE MILIEU PHYSIQUE

Le fleuve Sénégal long de 1.500 km est constitué par des rivières qui prennent leur source dans les montagnes du Fouta Djallon en République de Guinée et se jette dans l'Océan Atlantique à Saint-Louis du Sénégal. Il traverse le Mali occidental et matérialise la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie sur 800 km environ. La superficie totale du bassin qui est de 300.000 km² comprend trois régions principales : le haut-bassin, la moyenne vallée et le delta, avec des conditions climatiques, hydrographiques et géologiques fortement différencierées. Le haut-bassin fournit la presque totalité du débit du fleuve grâce à la pluviosité élevée des régions montagneuses du Fouta Djallon (700 à 2.000 m/m par an). Les pluies de mai à octobre alimentent la crue annuelle du fleuve qui, de juillet à octobre, inonde et féconde la vallée de Bakel à Dagana sur une longueur de 500 km et une largeur moyenne de 15 km. Le Delta en aval de Dagana, est une étendue plate de sols salins et sableux, et l'eau salée de l'océan remonte dans le fleuve jusqu'à Dagana durant la saison sèche.

B.—LE MILIEU HUMAIN

La population du bassin et de ses zones avoisinantes est estimée approximativement à 2 millions d'habitants et se compose essentiellement de Toucouleurs, Maures, Peuls, Ouolofs, Sarakolé et Bambara.

Les Toucouleurs sont sensiblement majoritaires dans la vallée proprement dite entre Dagana et Bakel sur les deux rives, tandis que les Ouolofs occupent surtout le Delta, sans qu'il y ait de délimitation stricte entre les zones d'établissement de ces deux ethnies, les Sarakolés devenant plus nombreux en amont de Bakel. A ces groupes sédentaires qui s'adonnent à l'agriculture, se superposent les Peulhs qui pratiquent un élevage plus ou moins nomadisant comme les Maures sur la rive mauritanienne.

Le fleuve Sénégal est l'atout essentiel pour la subsistance de toutes ces populations vivant dans une région semi-désertique sous un climat irrégulier et incertain aux confins du désert. La sécheresse qui a frappé toute la vallée en 1972/1973, a rappelé de façon dramatique la nécessité de maîtriser, au sein des pays riverains, les ressources en eau du fleuve dont dépend l'existence de 1/4 de la population totale du Mali, de la Mauritanie et du Sénégal. Cela son aménagement est devenu une préoccupation primordiale pour les gouvernements des Etats riverains qui ont assigné à l'OMVS, la mission de promouvoir dans la vallée, le développement intégré de l'agriculture, de l'élevage, des mines, de l'industrie et des transports afin d'améliorer le sort des populations locales tout en contribuant à l'équilibre vivrier de la sous-région, et d'accélérer la croissance des pays riverains.

III.— BUT DE L'ORGANISATION :

L'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal est une institution intergouvernementale de coopération régie par la Convention du 11 mars 1972 dont l'article premier définit son but en ces termes :

L'Organisation est chargée :

- 1) — de l'application de la Convention du 11 mars 1972 relative au Statut du fleuve Sénégal;
- 2) — de la promotion et de la coordination des études et des travaux de mise en valeur des ressources du bassin du fleuve Sénégal sur les territoires nationaux des Etats membres de l'Organisation;
- 3) — de toute mission technique et économique que les Etats membres voudront ensemble lui confier. Pour la réalisation de cette mission, l'Organisation peut recevoir des dons, souscrire à des emprunts et faire appel à l'assistance technique, après accord du Conseil des Ministres.

IV.— CADRE INSTITUTIONNEL

A.— LES ORGANES PERMANENTS.

Aux termes de la Convention du 11 mars 1972, amendée le 17 décembre 1975, l'OMVS est placée sous la haute tutelle de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement, avec trois organes permanents qui sont :

- . le Conseil des Ministres,
- . le Haut-Commissariat,
- la Commission Permanente des Eaux.

La Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement est l'instance suprême qui définit la politique de coopération et de développement.

Le Conseil des Ministres est l'organe de conception et de contrôle qui élabore la politique générale d'aménagement du bassin du fleuve Sénégal pour la mise en valeur de ses ressources.

Le Haut-Commissariat est l'organe exécutif de l'Organisation. Il est chargé de mettre en œuvre le programme de développement adopté, de réaliser les investissements régionaux et d'organiser la concertation entre les Etats membres pour l'harmonisation des activités régionales et des politiques nationales de développement.

Le Haut-Commissariat est dirigé par un Haut-Commissaire nommé par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement.

Le Haut-Commissaire représente les Etats membres dans leurs relations avec les institutions d'aide internationale ou de coopération bilatérale en ce qui concerne le fleuve Sénégal.

Le Haut-Commissaire est assisté et secondé dans ses fonctions par un Secrétaire Général nommé dans les mêmes conditions.

Le Secrétaire Général est chargé plus particulièrement des études, du contrôle et de l'exécution des travaux.

L'Organigramme du Haut-Commissariat comporte en outre quatre directions techniques placées sous l'autorité du Secrétaire Général.

- la Planification et la Coordination;
- la Formation et la Promotion Humaine;
- la Programmation et les Finances;
- l'Infrastructure Régionale.

La Commission Permanente des Eaux est chargée de définir les principes et les modalités de la répartition des eaux du fleuve Sénégal entre les Etats d'une part, et d'autre part entre les secteurs d'utilisation de l'eau qui sont principalement l'industrie, l'agriculture, l'élevage et le transport.

B.— LES ORGANES SUBSIDIAIRES.

Outre les organes permanents créés par la Charte de l'Organisation, il a été institué par décisions du Conseil des Ministres :

- Un Comité Consultatif chargé d'assister le Haut-Commissariat dans la mobilisation des ressources financières et humaines, en organisant l'échange d'informations entre les Etats et les institutions de financement sur les règles et procédures d'affectation des ressources, sur l'état d'avancement des projets ainsi que sur les perspectives de développement de la coopération entre l'OMVS et les pays et organismes coopérants.
- Un Comité Inter-Etats de la Recherche Agronomique chargé d'étudier et de proposer des programmes de recherches agronomiques d'intérêt commun à mener dans le cadre du bassin du fleuve Sénégal en fonction des objectifs communs de développement de l'OMVS.

Les fondements institutionnels d'une politique de développement concertée ont été définis par des résolutions adoptées par le Conseil des Ministres de l'Organisation et ratifiées par la Conférence des Chefs d'Etat.

Ces résolutions concernent notamment :

- le Statut International du fleuve,
- la propriété et la gestion communes des ouvrages de régularisation,
- l'Organisation commune de la Navigation sur le Fleuve,
- la responsabilité collective des Etats face aux engagements financiers pour la réalisation des ouvrages communs.

V.— LES OBJECTIFS.

Un des traits caractéristiques de l'OMVS est la définition claire de ses objectifs qui ne sauraient être confondus ni avec les moyens, ni avec des résultats comptables comme cela arrive si souvent. La somme d'efforts qu'il est envisagé de déployer au cours des prochaines décennies visent essentiellement à :

- Sécuriser et accroître les revenus des habitants du bassin du fleuve et des zones avoisinantes qui représentent environ le 1/4 de la population des trois Etats membres.
- Assurer l'équilibre de l'écosystème dans le bassin et inciter à l'établissement de cet équilibre dans la région sahélienne autant que possible.
- Rendre les économies des trois Etats membres moins vulnérables aux conditions climatiques et aux facteurs extérieurs.
- Accélérer le développement économique des Etats membres par la promotion intensive de la coopération régionale.

Tels sont les objectifs à long terme visés par le développement intégré du bassin du fleuve Sénégal qui a fait l'objet de dix années d'études de factibilité dont les conclusions ont permis d'établir un plan d'action en 5 points :

- la planification du développement du bassin du fleuve,
- l'identification des éléments d'un programme régional d'infrastructure correspondant à la première étape de l'aménagement,
- l'harmonisation de ce programme régional avec les objectifs nationaux de développement des trois Etats,

- la coordination des actions sectorielles dans les domaines de l'agriculture, l'élevage, les agro-industries, les industries minières et les transports.
- l'étude, la réalisation et la gestion des ouvrages communs.

VI.— PROGRAMME DE L'OMVS

Avec l'assistance du PNUD, des institutions spécialisées, des aides bilatérales et multilatérales, de nombreuses études ont permis d'évaluer les potentialités de développement offertes par le bassin du fleuve Sénégal, et de démontrer la fiabilité du programme de mise en valeur qui a été retenu. Ce programme basé sur la régularisation du débit du fleuve en deux étapes, comporte la réalisation des travaux suivants avant 1985.

- 1) — la construction du barrage hydro-électrique de Manantali sur le Bafing au Mali, qui, avec une retenue de 10 milliards de m³, régularisera le débit du fleuve à 300 m³/s à Bakel, et permettra l'irrigation de 400.000 ha (1), la production de 800 millions de kwh et la pérennité de la navigation.
- 2) — la construction du barrage anti-sel de Diamma situé près de l'embouchure empêchera la remontée de l'eau salée en période d'étiage. Cet ouvrage aura une retenue suffisante pour irriguer en double culture 50.000 hectares (Cote 1,50), puis 100.000 hectares (Cote 2,50 m) et assurera l'approvisionnement en eaux douces des centres urbains environnants.
- 3) — la construction du port fluvio-maritime de Saint-Louis, du port fluvial de Kayes et d'une dizaine d'escales intermédiaires.
- 4) — l'aménagement du chenal pour la navigation en toute saison sur les 930 km qui séparent Kayes de Saint-Louis, désenclavant ainsi le Mali pays sans littoral.

Conformément aux termes de son mandat, l'OMVS assume la responsabilité de la réalisation de ces infrastructures indispensables au démarrage d'un processus de développement auto-soutenu dans le bassin. L'Organisation est chargée ensuite de veiller à l'exploitation optimale de ces infrastructures en apportant son assistance aux programmes nationaux d'accompagnement pour le développement de l'irrigation, la création des unités industrielles et agro-industrielles dans la vallée, la création des agences multinationales de gestion.

A.— DEVELOPPEMENT AGRICOLE

Le potentiel irrigable a été estimé dans une première phase à 400.000 hectares nets sur le territoire des 3 Etats Membres. La Société d'aménagement et d'exploitation du Delta au Sénégal (SAED); la Société Nationale de Développement Rural (SONADER) en Mauritanie, et l'Opération Périmètres irrigués au Mali (OPI) sont des structures créées par les Etats membres de l'OMVS pour assumer la responsabilité des aménagements hydro-agricoles.

La régularisation du fleuve Sénégal va permettre la transformation totale des conditions d'exploitation des terres de la vallée. Le passage des cultures extensives traditionnelles à la culture intensive irriguée avec l'introduction de nouvelles techniques culturales à haut rendement, aboutira à la sécurisation et à l'augmentation considérable des revenus du paysan. Les études et la recherche agronomique effectuées durant la dernière décennie, ainsi que les résultats de leurs applications au développement, ont mis en évidence les productivités très élevées des sols du bassin, et démontré l'aptitude du paysan de la vallée à s'adapter au changement pour passer de l'agriculture extensive avec des techniques rudimentaires à une agriculture intensive développant principalement trois groupes de cultures :

- vivrières (riz, maïs, sorgho),
- industrielles (canne à sucre, tomate industrielle),
- fourragères (sorgho, niébé, maïs fourrager).

Le développement agricole dont il s'agit est conçu pour réaliser l'association d'une agriculture intensive à un élevage moderne. Les périmètres aménagés dans la vallée comprendront aussi une sole fourragère permettant la sédentarisation du troupeau pour la production de viande et de lait ainsi que l'utilisation du cheptel pour la traction animale.

(1) Les rythmes d'aménagement prévus varient entre 5.000 et 10.000 ha par an.

B.— DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL.

~~Le développement industriel étant conditionné par la disponibilité de l'énergie, on notera que le potentiel hydro-électrique du fleuve Sénégal est estimé à 600 MW sur une dizaine de sites dont les plus importants sont :~~

— Manantali	100 MW
— Galougo	190 MW
— Petit Gouina	70 MW
— Férou	58 MW
— Badoumbé	60 MW
— Gourbassi	13 MW

~~La présence d'importants gisements de minéraux dans le bassin, à proximité de ces sources d'hydro-électricité, permet de programmer à long terme l'implantation d'unités industrielles lourdes dans le cadre d'une coopération sous-régionale élargie. C'est ainsi qu'il est envisagé de créer notamment :~~

- une usine sidérurgique,
 - une usine d'aluminium
 - des aciéries, laminoirs, machines, etc...
 - une industrie d'engrais azotés, de fongicides, insecticides etc...
- ~~à partir des gisements de fer du Sénégal Oriental et de l'Ouest du Mali, des bauxites du Mali, des phosphates des régions sénégalaise et mauritanienne de la moyenne vallée.~~

A court et moyen terme, il est prévu de réaliser un certain nombre d'industries pour couvrir les besoins en matériaux et matériels nécessaires à la construction de l'infrastructure de base de la première étape de l'aménagement. Il s'agit notamment de ciment, divers matériaux de construction, matériel de pompage, équipements d'ateliers d'entretien et de réparation, etc...

~~Le processus d'industrialisation industrialisante qui débutera par cette gamme d'industries promotionnelles se poursuivra par le développement des fabriques de matériel agricole et des l'agro-industries alimentaires pendant que les grosses industries de base feront l'objet d'une campagne intensive et systématique d'études qu'exige leur réalisation dans des délais raisonnables.~~

C. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

L'un des facteurs limitants du développement de l'économie des échanges tant intérieurs qu'internationaux des pays de l'OMVS, est l'insuffisance et l'inadaptation de leurs voies et moyens de transports. La majeure partie des territoires nationaux de l'Organisation est éloignée de la mer. Les régions orientales du Sénégal se situent à plus de 500 km de la côte, certaines provinces de la Mauritanie à plus de 1.000 km tandis que le Mali, pays sans littoral a la plus grande partie de son territoire située à plus de 1.500 km de tout port maritime.

~~Kayes «port de mer» ! est l'expression par laquelle les Responsables maliens désignaient le projet d'aménagement du fleuve Sénégal dans les années 1960; une expression qui illustre bien la portée inestimable du développement des transports dans le programme intégré de mise en valeur du bassin du fleuve Sénégal qui prévoit de relier le port fluvial de Kayes à Saint-Louis sur la côte atlantique désenclavant le Mali.~~

Les facilités de transports qui seront offertes par voie d'eau comme voie de pénétration dans la sous-région avec un abaissement sensible des coûts seront déterminants pour la mise en œuvre du programme de développement agricole et industriel qui est tributaire des conditions de circulation des biens et des personnes. L'exploitation de 400.000 ha de terres de culture, la mise en valeur des gisements miniers de la vallée avec l'implantation des complexes agro-industriels seront générateurs d'un accroissement de trafic considérable estimé à plusieurs millions de tonnes qui nécessitent la réalisation des infrastructures et l'aménagement de la voie navigable pour que la régularisation du fleuve produise son plein effet.

VII.— FINANCEMENT DU PROGRAMME

Pour le financement de son programme, l'OMVS a sollicité et obtenu le concours d'un certain nombre de pays développés, de pays exportateurs de capitaux et d'institutions financières d'aide au développement. Le plan de financement distingue deux grandes rubriques :

A. LES ETUDES

Les études préliminaires de faisabilité ont été effectuées entre 1964 et 1974 pour un montant total d'environ 12 millions de dollars provenant essentiellement du Programme des Nations-Unies pour le Développement et de quelques partenaires.

Les études générales d'accompagnement (Recherche Agronomique, Etudes socio-économiques, études sur l'environnement, études techniques diverses et support institutionnel) elles sont financées par des subventions provenant de l'assistance bilatérale (US AID, FAO, Italie, Grande Bretagne) et de l'assistance des Nations-Unies (PNUD, OTG).

Ainsi la totalité des études est financée par des subventions non remboursables, et la fourniture d'experts à titre gracieux pour appuyer l'action des services techniques de l'OMVS dont le budget annuel de fonctionnement est de 2 millions de dollars entièrement supporté par les Etats membres.

B.- LA REALISATION DES OUVRAGES

La réalisation des grands ouvrages d'infrastructure que sont les barrages, les installations portuaires et l'aménagement du chenal de navigation fait appel à un financement répondant aux conditions exceptionnellement favorables de l'aide au développement; très long délai de remboursement avec délai de grâce et très faible taux d'intérêt.

Les pays et institutions financières qui ont déjà promis d'apporter des contributions répondant à ces critères, sont : la République Fédérale d'Allemagne, la France, le Koweit, l'Arabie Séoudite, l'Emirat d'Abu Dhabi, la Banque Africaine de Développement, la Banque Arabe pour le Développement Economique de l'Afrique, la Banque Islamique de Développement, le Fonds Européen de Développement, la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement..

Au 31 décembre 1976, le montant des engagements chiffrés annoncés par certains de ces pays et institutions est d'environ 260 millions de dollars EU. L'enveloppe financière prévisionnelle pour les ouvrages d'infrastructure était estimée à 350 millions EU en 1974.

En ce qui concerne les ouvrages secondaires et les équipements pour l'irrigation, la production et le transport d'énergie, le transport fluvial, les installations industrielles et agro-industrielles prévues, leur financement doit combiner les crédits à long et moyen termes, y compris les crédits fournisseurs, de source publique et privée.

Les négociations avec les sources de financement et la coordination des actions de mobilisation des fonds sont assurées par le Haut-Commissariat de l'OMVS assisté par le Comité Consultatif qui groupé les représentants de tous les pays et organismes contributaires.

VIII.— LA RENTABILITE DU PROJET DE MISE EN VALEUR DU FLEUVE SENEgal

La question de la rentabilité ne se pose pas ici en termes de taux de rémunération du capital investi. Il importe moins de savoir que ce taux varie entre 8 et 12 % que de comprendre que les ressources financières exigées par la réalisation de l'infrastructure de la première étape de l'aménagement du bassin du fleuve Sénégal sont des fonds de pré-investissement. La sous-région directement concernée par le projet est en effet condamnée à la stagnation dans une économie de subsistance avec une population estimée à plus de deux millions de personnes vivant sous la menace permanente de la disette au hasard des cycles de sécheresses incontrôlables en l'état actuel des choses. La régularisation du régime du fleuve avec les infrastructures qui sont projetées va créer les conditions d'un développement harmonieux, en ouvrant les possibilités d'investissements productifs dans l'agriculture, l'industrie, les transports, les échanges divers d'un montant dix fois supérieur au coût de ces infrastructures. Le revenu du paysan peut être quintuplé, dans les 4 décennies à venir, la sécurité alimentaire assurée et le plein emploi garanti pour l'ensemble de la population de la vallée. Le coût global de ces infrastructures reste inférieur au montant des secours d'urgence à fonds perdus que la communauté internationale se voit dans l'obligation morale d'apporter à cette population lorsqu'elle se trouve frappée par le sinistre de la sécheresse comme cela s'est produit en 1972/1973.

Le mètre cube d'eau qui sauve les hommes et le bétail de la mort n'a pas de prix, comme le déclarait le Président Léopold Sédar SENGHOR à l'occasion de la deuxième Conférence des Sources de financement.

FICHE ANALYTIQUE

TITRE DU PROJET : BARRAGE HYDROELECTRIQUE DE MANANTALI.

SECTEUR : INFRASTRUCTURE HYDRAULIQUE.

NATURE DU PROJET : ETUDE ET CONSTRUCTION.

1.— LOCALISATION DU SITE.

Le site du barrage de Manantali se trouve sur le Bafing à 90 km au Sud Est de Bafoulabé en République du Mali. Une route d'accès au site est prévu dans le projet.

2.— OBJECTIFS DU BARRAGE.

Le barrage de Manantali proposé se présente comme l'ouvrage qui répond le mieux aux conditions requises pour la première étape de la régularisation du fleuve Sénégal.

Il permet de régulariser à 300 m³/s à Bakel les débits du fleuve Sénégal dans le triple but de :

- contribuer efficacement au développement de la culture irriguée aux environs de 375.000 ha nets depuis Bafoulabé jusqu'à Saint-Louis.
- rendre le fleuve Sénégal navigable toute l'année moyennant une amélioration du chenal de Kayes (au Mali) jusqu'à Saint-Louis (Sénégal).
- de produire environ 800 GWH d'énergie garantie à la centrale au pied du barrage.

Le barrage présente en outre l'avantage qu'il permet la régularisation par étapes et l'écrêtement des crues du fleuve Sénégal.

Ces qualités font du barrage de Manantali l'ouvrage clé du programme d'aménagement du fleuve Sénégal. Sa réalisation en première étape a été décidée par la Résolution No 1/72/CM.S.D. du Conseil des Ministres de l'OMVS.

3.— CARACTERISTIQUES DU BARRAGE ET DE LA CENTRALE.

Les caractéristiques définitives du barrage et de la centrale seront fixées à la suite des études d'exécution en cours.

A titre indicatif les caractéristiques essentielles du barrage et de l'usine seraient les suivantes :

— niveau de retenue normale	208
— volume de la retenue	11,1 milliards m ³
— hauteur maximum au dessus des fondations	68 m
— Energie garantie	800 GWH/an.

4.— ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET.

Les études d'exécution ont démarré le 1er septembre 1976. Elles dureront 30 mois, soit jusqu'en février 1979.

5.— CALENDRIER D'EXECUTION DES ETUDES ET DES TRAVAUX

Etude d'exécution.
— de 1976 à 1979.

Travaux.
— 1979/80 à 1984.

BARRAGE DE DIAMA

SITUATION GEOGRAPHIQUE

Le site retenu pour la construction du barrage de Diama, à cheval sur les territoires du Sénegal et de la Mauritanie est situé dans le delta du fleuve Sénégal, sur une boucle du fleuve à 23 km de Saint-Louis.

FONCTIONS

Le barrage répond à un triple objectif :

- 1) — d'arrêter pendant la période des basses eaux la remontée de la langue salée provenant de l'embouchure du fleuve qui peut actuellement s'étendre jusqu'à la région de Dagana située à 200 km de l'océan, et de protéger ainsi les prises d'eau d'irrigation et d'alimentation en eaux existantes ou prévues en amont.
- 2) — de créer une réserve qui permettra l'irrigation en double culture de 50.000 ha à la cote 1,50 et 100.000 ha à la cote plus 2,50.
- 3) — d'améliorer le remplissage des lacs de Guiers et de R'Kiz ainsi que de la dépression de l'Aftout es Sahel.

Par ses fonctions, le barrage de Diama s'impose comme complément indispensable de celui de Manantali.

CARACTERISTIQUES D'OUVRAGES :

Les ouvrages étudiés comprennent :

- A. L'ouvrage principal consistant en un barrage mobile comportant sept passes de 20 m de largeur équipées de vannes segment permettant le réglage de la côte de la retenue prévues à plus 1,50 IGN en première phase et à plus 2,50 en phase ultérieure et le passage des crues exceptionnelles centennales.
- Une écluse de navigation de dimensions 25 x 190 m accolée en rive gauche permettant un trafic lourd et intense.
- Une digue de bouchure du lit actuel du fleuve, le barrage et l'écluse étant réalisés à l'intérieur de la courbe que décrit ce lit mineur.
- Les endiguements en rive droite et en rive gauche nécessaires pour contenir la retenue d'une capacité de 250 millions m³ à la cote plus 1,50 IGN et de 585 millions de m³ à la cote 2,50 IGN.
- Une route de liaison Saint-Louis / Nouakchott passe sur le barrage.

Les études d'exécution du barrage durent 18 mois. Le dossier d'appel d'offres est prévu pour Janvier 1978.

FICHE TECHNIQUE

AMENAGEMENT DU FLEUVE SENEGAL POUR LA NAVIGATION

Le développement de la région riveraine du fleuve Sénégal par l'introduction d'une agriculture moderne, l'implantation d'agro-industries et les possibilités d'exploitation minières, ouvre de larges perspectives pour l'utilisation de ce fleuve comme voie de transport rendant ainsi nécessaire son aménagement aux fins de la navigation.

La régularisation des débits du fleuve à 300 m³/s à Bakel par le barrage de Manantali améliorera les mouillages disponibles sur les seuils limitants. Mais pour obtenir une navigation pérenne avec un enfoncement économiquement valable des bateaux et convois il est nécessaire de procéder à des travaux d'approfondissement et de correction. Ces travaux comprendront le déroctage ou le dragage des seuils selon leur nature et la stabilisation du chenal de navigation par des corrections à courant libre.

L'aménagement du chenal de navigation aura comme corollaire inévitable son entretien et voire même son amélioration et aussi en assurer la sécurité par un balisage efficace. Aussi il est envisagé la mise en place et l'équipement d'une Direction de la voie navigable qui sera chargée d'assurer :

- la mise en place et l'entretien du balisage ainsi que le nettoyage du lit.
- les dragages d'entretien,
- les études hydrographiques,
- l'information des usagers de la navigation fluviale,
- l'entretien du matériel et son approvisionnement.

La réalisation de l'infrastructure de navigation amène naturellement à envisager l'organisation rationnelle et efficace de l'exploitation. A cet effet il est prévu la mise en place d'une compagnie Inter-Etats de navigation sur le fleuve Sénégal dotée d'une flotte adaptée aux caractéristiques nautiques de ce fleuve et comprenant :

- des bateaux de liaison mer-fleuve assurant la cabotage entre les ports de Dakar, Nouakchott et Nouadhibou et le fleuve Sénégal;
- des cargos fluviaux ou des barges poussées assurant le transport entre Saint-Louis, les différentes escales et Kayes.
- des bateaux de passagers.

Les études d'exécution de ce projet dont la durée prévue est de 27 mois, ont démarré le 30 avril 1977 sur financement de la République Fédérale d'Allemagne.

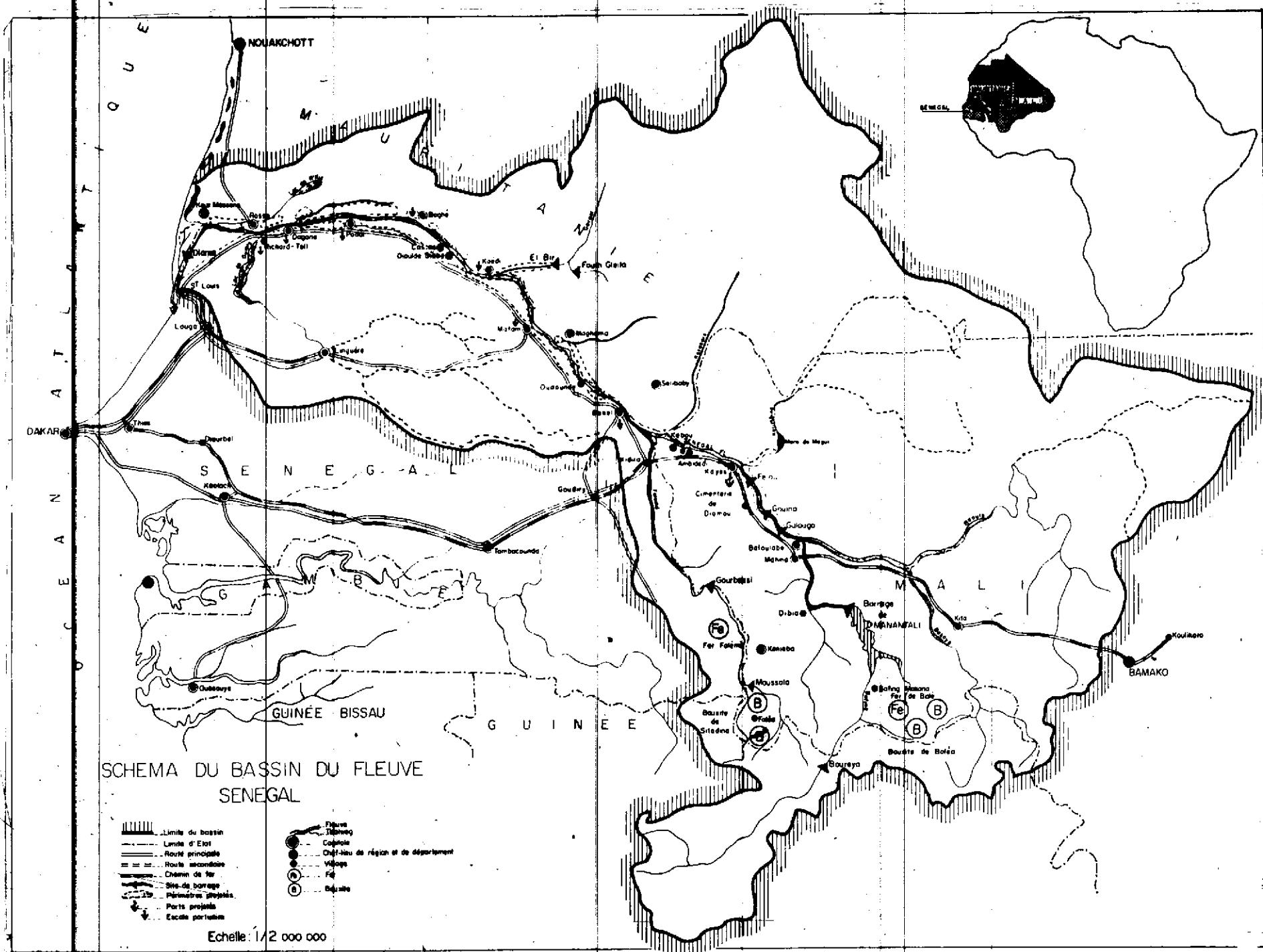
FICHE TECHNIQUE
CONSTRUCTION DES PORTS ET ESCALES PORTUAIRES
DU FLEUVE SÉNÉGAL

La construction des barrages de Manantali et de Diamal permettra non seulement la possibilité d'une navigation pérenne sur le fleuve Sénégal de Saint-Louis à Kayes, mais aussi l'aménagement de quelques 400.000 ha et le développement d'agro-industries et d'industries minières, mécaniques et chimiques, générateur d'un trafic important estimé à près de 630.000 tonnes de produits agricoles et de marchandises diverses en 1985 et 735.000 tonnes d'alumine et de produits divers. Ce trafic pourrait atteindre plusieurs millions de tonnes à la fin du siècle.

Pour assurer le transbordement de ces produits, il est envisagé la construction ou l'amélioration et l'équipement.

- d'un port fluvio-maritime à Saint-Louis qui sera raccordé à la route et au chemin de fer et comportant des installations pour le transbordement des marchandises des océaniques sur les bateaux fluviaux et vice versa, un port de pêche, une zone d'hydrocarbures, une cale de radoub et des installations indispensables.
- d'un port fluvial à Kayes qui comportera des installations de transbordement du fleuve au rail et à la route, une zone d'hydrocarbures, et une cale de radoub, ainsi que des commodités pour les passagers et les services essentiels;
- des escales portuaires de Rosso, Richard-Toll, Dagana, Podor, Boghé, Kaedi, Matam, Bakel et Ambidédi dotées d'installation de transbordement des marchandises, d'aires de stockages, de commodités pour les passagers et des services essentiels ainsi que leur raccordement aux réseaux routiers existants.

Le financement des études d'exécution sera assuré sur subvention offerte par le Gouvernement du Canada.



SCHEMA DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

- Limites du bassin**

Limites d'Etat

Rivière principale

Réseau hydrographique

Chemin de fer

Site de barrage

Périmètres projets

Ports projets

Écluses portuaires

Préfecture

Département

Cantonale

Cité-bureau de région et de département

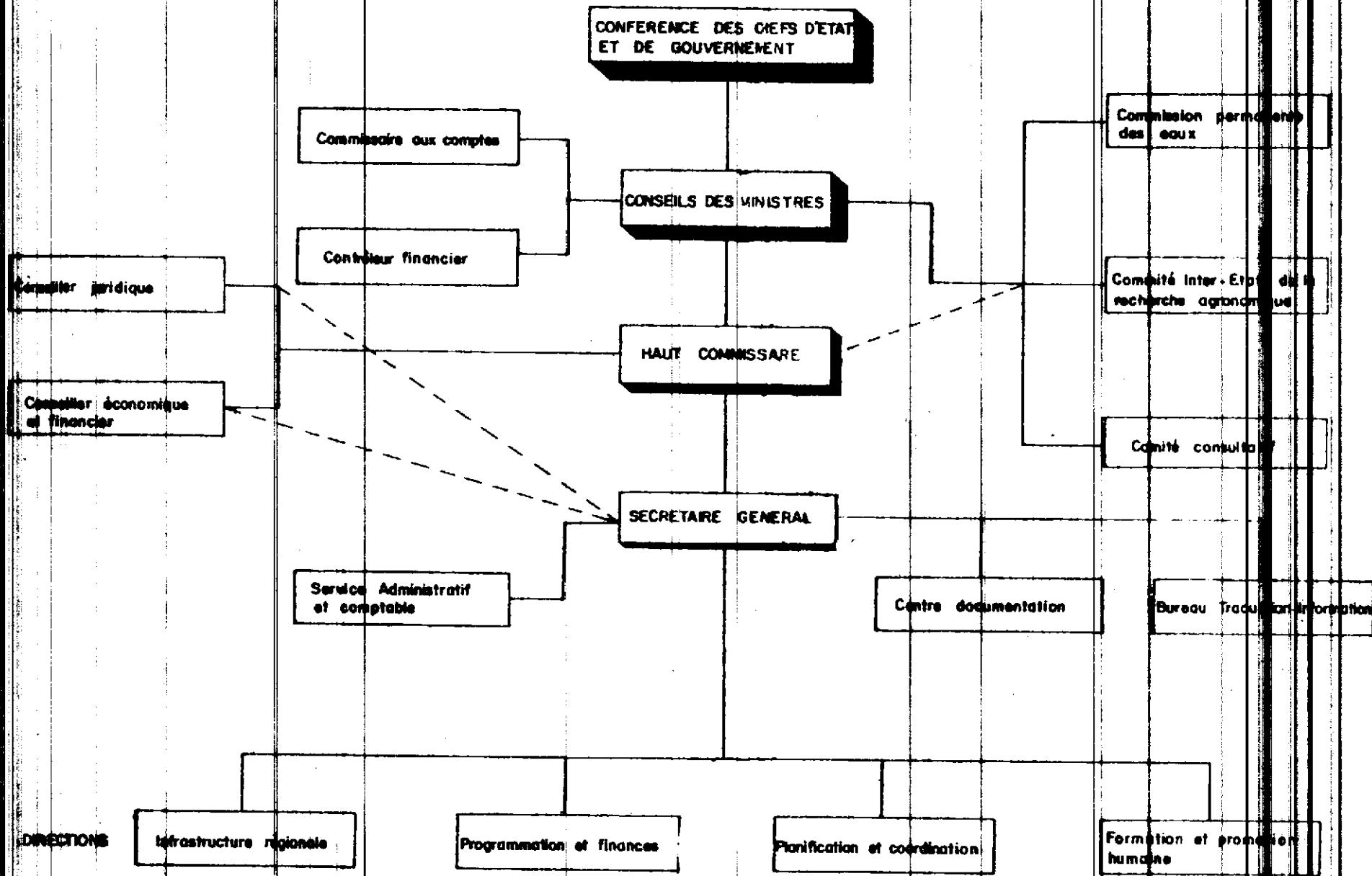
Villeage

Faï

Bâti ancien

Echelle : 1/2 000 000

ORGANIGRAMME



NB: les traits pleins indiquent les relations hiérarchiques, les pointillés les relations fonctionnelles