

**POUR LA PROMOTION DES SECTEURS  
PRODUCTIFS DES ETATS MEMBRES**

## LE PROJET NAVIGATION DE L'OMVS



**ATELIER D'INFORMATION SUR LE PROJET NAVIGATION DE L'OMVS  
SAINT-LOUIS : 20-05-2022**

# HYDROGRAPHIE DU FLEUVE SENEGAL

## Le fleuve Sénégal:

- Prend sa source dans les massifs du Fouta Djalon en Guinée
- Est formé par la réunion de deux (02) cours d'eau, le Bafing et le Bakoye à Bafoulabé au Mali à environ 1.083 km de l'Océan Atlantique.
- Superficie du bassin : 340 000 km<sup>2</sup>
- Longueur : 1750 km
- Deuxième grand fleuve de l'Afrique de l'Ouest après le fleuve Niger (4200 km)
- Débit moyen : 650 m<sup>3</sup>/s
- Traverse quatre Etats : Guinée, Mali, Mauritanie, Sénégal.
- Est géré par l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS)



## CONTEXTE : L'OMVS ET SON PROGRAMME

- L'Organisation pour la **M**ise en **V**aleur du fleuve **S**énégal (**OMVS**) a été créée en mars 1972 par le Mali, la Mauritanie et le Sénégal, pour:
  - la promotion de la coopération régionale,
  - l'intégration économique des Etats membres et
  - le développement du vaste potentiel économique du bassin.
- Depuis mars 2006, la Guinée est devenue membre de l'Organisation.



# CONTEXTE : L'OMVS ET SON PROGRAMME

- Pour atteindre ses objectifs, l'OMVS a adopté dès sa création le 11 mars 1972, un **programme d'infrastructures régionales**, basé sur trois volets prioritaires de développement :
  1. Développement de la production hydroélectrique
  2. Développement de l'agriculture irriguée
  3. **Développement du transport fluvial sur le fleuve Sénégal.**
- **Trois ouvrages importants** ont été réalisés dans le cadre du programme de base:
  1. le barrage de regulation de **Manantali (1988)**
  2. la Centrale hydroélectrique de **Manantali (2002)**
  3. le barrage anti-sel à **Diama (1986)** pour l'agriculture irriguée dans le delta du fleuve.
- **L'axe 3 relatif au développement de la Navigation fluviale**, constitue le dernier volet prioritaire du programme d'infrastructures de première étape, non encore exécuté.



Barrage de  
Manantali

Barrage de Diama



# PROJET NAVIGATION DE L'OMVS

## RAPPEL HISTORIQUE DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL

- **L'histoire nous renseigne que la navigation saisonnière a été pratiquée par le colonisateur jusqu'en 1960**, année d'indépendance du Mali, de la Mauritanie et du Sénégal.
- La navigation a continué durant quelques temps dans les années 1960 avant de s'arrêter pour cause de sécheresse.
- **Cette navigation permettait aux bateaux fluviomaritimes automoteurs de relier le port fluvial de Kayes au Mali aux ports français de Marseille, de Nantes, de Brest, de Bordeaux, en passant par le poste de pilotage de Saint-Louis au Sénégal et les escales portuaires construites par l'administration coloniale.**
- **Les *Instructions nautiques du fleuve Sénégal entre Saint-Louis et Kayes* ont été publiées pour la première fois en 1908** par l'administration coloniale.
- **La navigation sur le fleuve Sénégal a atteint son apogée au début du 20<sup>ème</sup> siècle avec un trafic annuel de 125 000 tonnes:**
  - **trafic des produits manufacturés venant de la France**
  - **Trafic des produits locaux d'exportation de l'Afrique** tels que l'arachide, le coton, la gomme arabique etc..



## PROJET NAVIGATION DE L'OMVS : OBJECTIF

Le projet de navigation de l'OMVS vise à **restaurer la navigation sur le fleuve Sénégal** et à **assurer une navigation pérenne entre les ports de Saint-Louis au Sénégal et d'Ambidédi au Mali** sur une distance de 905 km.



# DIFFERENTES PHASES DU PROJET NAVIGATION

**Le Projet Navigation est mis en œuvre suivant trois phases :**

- 1. Phase 1: Restauration de la navigation saisonnière ou navigation légère**
- 2. Phase 2: Phase transitoire ou phase d'investissement prioritaire**
- 3. Phase 3: Navigation cible ou phase du transport minéralier**





# ETAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET NAVIGATION

## MISE EN OEUVRE DE LA PHASE DE RESTAURATION DE LA NAVIGATION SAISONNIERE

- **1<sup>ère</sup> phase : Restauration de la navigation saisonnière ou navigation légère**

Cette première phase est déjà réalisée.

La navigation saisonnière sur le fleuve Sénégal a été lancée officiellement le 09 septembre 2020 à Ambidédi (Mali) après le test de navigation réussi d'un bateau de 600 tonnes entre Saint-Louis et Ambidédi.

Cette navigation a été rendue possible grâce à des aménagements sommaires du lit du fleuve.

### Activités réalisées dans la première phase :

- **Mise en place du Cadre réglementaire de la navigation : élaboration** et ratification, par les Etats, **du Code international de la navigation et des transports** sur le fleuve Sénégal et ses règlements d'application,
- **Mise en place du cadre institutionnel** pour la gestion et l'administration des activités de transport sur le fleuve : **création de la SOGENAV en juin 2011** (Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal).
- **Elaboration des instructions nautiques du fleuve Sénégal** en 2012, outils indispensables pour assurer la sécurité de la navigation.

# MISE EN ŒUVRE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET NAVIGATION (suite)

## Activités réalisées durant la phase 1 (suite)

- **balisage sommaire du chenal navigable entre Saint-Louis (Sénégal) et Ambidédi (Mali)** : 875 bouées et 108 balises fixes
- **dragage des chenaux d'accès et des aires d'accostage aux quais existants** à Rosso en Mauritanie, Podor au Sénégal et Ambidédi au Mali,
- **acquisition d'une flotte de quatre bateaux** dont :
  - **deux bateaux automoteurs de transport de marchandises de 500 et 600 tonnes** (en location-vente à une Société privée CRNAV)
  - **deux vedettes équipées de matériels bathymétriques** pour le suivi du chenal

**Bateau MIRA SANRO (62,5m X 6,34 m)**  
**Capacité : 610 t – tirant d'eau : 0,70 –**  
**2,50 m**



**Bateau INVOTIS**  
**(58 m X 6,20m)**  
**Capacité : 500 t – tirant d'eau : 0,65 –**  
**2,20 m**





**Vedette Technique BAFING (12 m X 3,6 m)**  
**Poids : 11 t – tirant d'eau : 1,25 m**



**Vedette Technique BAKOYE (14,4 m X 3,75 m)**  
**Poids : 13 t – tirant d'eau : 1,25 m**



# MISE EN ŒUVRE DE LA DEUXIEME PHASE DU PROJET NAVIGATION OU PHASE TRANSITOIRE

- Cette phase concerne la construction des infrastructures portuaires et l'aménagement du chenal navigable.
- Vise à rendre permanente la navigation en toute saison

## Activités prévues : (phase 2 financement en cours de mobilisation)

1. construction d'un Port fluviomaritime à Saint-Louis (commerce, pêche, plaisance),
2. construction d'un Port fluvial terminus à Ambidédi,
3. construction des escales fluviales et appontements en Mauritanie :
  - 3 escales portuaires : Rosso-Mauritanie, Boghé, Kaédi) et
  - 4 appontements (Gouraye, Niangué, Lexeiba, Civet) en Rive Droite du fleuve ;
4. construction des escales fluviales et appontements au Sénégal
  - 5 escales portuaires : (Richard Toll, Podor, Cascas, Matam, Bakel) et
  - 3 appontements (Rosso-Sénégal, Démète, Dial) en Rive Gauche du fleuve
5. aménagement d'un chenal navigable entre Saint-Louis et Ambidédi sur 905 km (dragage, balisage - profondeur : 2,10 m portée à 2,5 m sur seuils rocheux – largeur : 35 m extensible à 55 m),
6. construction d'un chantier naval régional à Rosso Mauritanie.

Pays impactés	Valeur des travaux par pays FCFA)	taux des valeurs des travaux par pays
Mali	19 313 204 219	6,2%
Mauritanie	27 070 604 819	8,7%
Sénégal	265 195 765 962	85,1%
<b>Coût Total du Projet (avec Port de Saint-Louis et Chantier naval de Rosso</b>	<b>311 579 575 000</b>	<b>100,0%</b>



# Localisation des sites du projet





# **MISE EN ŒUVRE DE LA DEUXIEME PHASE DU PROJET NAVIGATION OU PHASE TRANSITOIRE**

## **☐ Activités réalisées (phase 2)**

- **Etudes APD et EIES des infrastructures portuaires et du chenal navigable**
- **Signature du contrat commercial de construction des infrastructures avec l'entreprise indienne AFCONS**
- **Engagement d'Eximbank Inde à financer le coût total du projet**
- **Etude préliminaire du chantier naval régional de Rosso et l'étude sera finalisée dans un mois**
- **Transmission par tous les Etats des requêtes de financement de leurs quote-parts, au bailleur de fonds**
- **Délimitation par les Etats des sites des infrastructures à construire**
- **Adoption des décrets déclarant d'utilité publique les travaux du Projet Navigation**

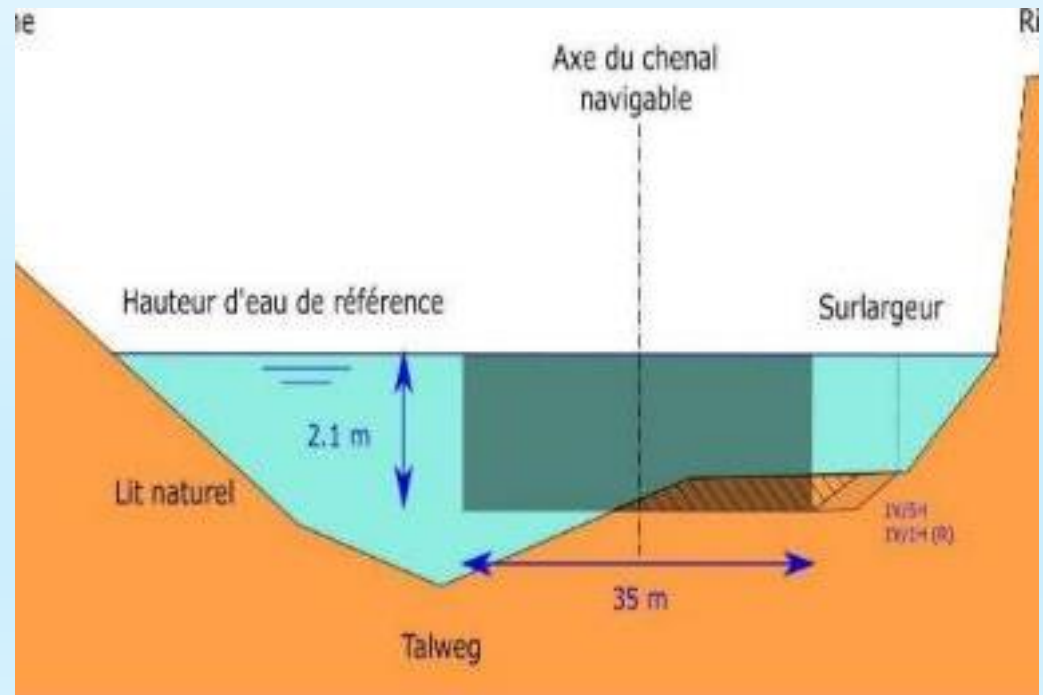
# NAVIRE TYPE POUR LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SÉNÉGAL

Les caractéristiques du bateau cible sont les suivantes:

- Longueur maximal: 80 m
- Largeur maximal: 12 m
- Tirant d'eau : 1,60 m
- Pied de pilote minimal: 0,5 m

Ces valeurs sont cohérentes avec les dimensions de **l'écluse de Diama** qui a une longueur de 175 m et une largeur de 13m.

## Profil en travers du chenal navigable



## **MISE EN ŒUVRE DE LA TROISIEME PHASE DU PROJET NAVIGATION OU PHASE CIBLE**

- **Dans la phase cible, les infrastructures seront complétées par un port minéralier en eaux profondes et des aménagements complémentaires du chenal navigable (55 m de large, 2,5 m de profondeur) .**
- **La mise en œuvre de cette phase sera plus ou moins rapide selon:**
  - **le rythme de développement des trafics minéraliers et industriels durant la phase transitoire;**
  - **la capacité des Etats à mobiliser le financement nécessaire.**
- **La justification économique et financière des investissements requis repose fondamentalement sur la phase cible.**



# **FINANCEMENT DU PROJET NAVIGATION**

- 1. Option de construction clé en main avec apport de financement.**
- 2. Contrat commercial signé entre l'OMVS et l'entreprise AFCONS Inde, le 11 Octobre 2019 à Dakar (Sénégal).**
- 3. Coût de construction des infrastructures estimé à 520,6 millions \$ US soit 311 milliards FCFA**
- 4. Engagement d'EXIMBank de l'Inde à financer le projet pour un montant de 520 600 000 USD.**
- 5. Processus de mobilisation du financement en cours entre Eximbank et les Etats membres de l'OMVS:**
- 6. Coût du Projet sera partagé entre les Etats concernés selon la clé de répartition des coûts et charges des ouvrages communs de l'OMVS en vigueur**

# **PROJET NAVIGATION DE L'OMVS**

## **RENTABILITE**

- **Le Projet Navigation de l'OMVS a fait l'objet d'un grand nombre d'études techniques, économiques et environnementales,**
- **Ces études ont mis en évidence la rentabilité du projet à travers :**
  - **son intérêt économique,**
  - **son intérêt stratégique pour le désenclavement et l'intégration physique des populations riveraines du fleuve Sénégal.**
- **Le taux de rentabilité interne du Projet Navigation est de l'ordre de:**
  - **12% en prenant en compte les coûts relatifs à l'apport du barrage de Manantali dans la régulation du fleuve**
  - **20% sans les charges liées au barrage de Manantali.**

# AVANTAGES DU PROJET NAVIGATION DE L'OMVS POUR LE SENEGAL

**Le Projet Navigation de l'OMVS est la meilleure solution, à court terme, à certaines contraintes rencontrées par les villes riveraines du Sénégal :**

1. Erosion côtière, tempêtes et inondation de la ville de Saint-Louis
2. Accidents mortels à l'embouchure lors de l'accès des pêcheurs à la mer (de 2003 à ce jour, il y eu des dizaines de morts)
3. Enclavement partiel des villes riveraines,
4. Sous exploitation des secteurs de productions agricoles, agroindustriels, miniers et touristiques,
5. Sous-emploi des jeunes



# AVANTAGES DU PROJET NAVIGATION DE L'OMVS POUR LA VILLE DE SAINT-LOUIS

- **La construction du Port de Saint-Louis constitue l'un des meilleurs scénarios présentant des impacts positifs pour de nombreux enjeux sécuritaires et de développement de la ville :**
  - l'activité pêche, le tourisme, la protection de la ville de Saint-Louis contre les inondations, la protection contre les tempêtes, les érosions côtières etc...
- 1. **Le projet de Port Saint Louis est un port complexe comprenant :** un port de commerce, un port de pêche, un port de plaisance d'un de 182 milliards de FCFA soit 58,5% du coût total du Projet de 311 milliards de FCFA.
- 2. **Le projet de Port Saint Louis intègre des ouvrages en mer ayant un rôle important sur la dynamique côtière avec beaucoup d'avantages.**
- 3. **Compte tenu de la largeur d'ouverture limitée du Port, des brises lames, des travaux d'exhaussement du cordon littoral en amont de Saint-Louis :**
  - a. les villages du Gandiolais et la ville de Saint-Louis seront protégés contre les tempêtes.
  - b. la ville de Saint Louis sera protégée contre les inondations jusqu'à l'horizon 2100.
  - c. l'érosion côtière à Saint-Louis par rupture du cordon littoral nord sera très limitée
  - d. le danger de naufrage des pêcheurs durant le franchissement de la barre sera également très fortement limité
  - e. le parcours pour accéder au lieu de pêche sera le plus court
  - f. les conditions pour les pêcheurs de Saint Louis connaîtront d'importantes améliorations.
  - g. fréquentation touristique liée au Projet OMVS de Navigation fluviale sera améliorée (port de plaisance désenclavement des sites touristiques)

# AVANTAGES DU PROJET NAVIGATION DE L'OMVS POUR LE SENEGAL (suite 1)

**La réalisation du Projet Navigation permettra de :**

- 1. Désenclaver toutes les localités riveraines du fleuve au Sénégal sur plus de 800 km et assurer l'intégration physique et les échanges commerciaux entre les populations**
- 2. Les localités riveraines constitueront, ainsi, des pôles de développement économique et social grâce :**
  - a. l'accès aux marchandises et produits manufacturés à moindre coûts
  - b. aux échanges commerciaux entre les populations riveraines,
  - c. à la construction au Sénégal du Port de Saint-Louis pour un coût estimé à 182 milliards FCFA soit 58,5% du coût total du projet de 311 milliards FCFA,
  - d. à la construction au Sénégal de cinq escales portuaires et trois appontements estimés à plus de 28 milliards FCFA.
- 3. Désenclaver les zones de production agricole et agro-industrielle du delta et de la vallée et contribuer à leur promotion**
- 4. favoriser l'aménagement du potentiel de plus de 240 000 ha de terres irrigables au Sénégal,**
  - a. Aujourd'hui 80 000 ha sont aménagés pour environ 455 000 tonnes de riz – demain : 240 000 ha pour plus d'un millions de tonnes de riz facilement écoulés par le fleuve.
  - b. faciliter l'écoulement des productions agricoles du delta du fleuve vers la vallée par la navigation fluviale et vers le port de Dakar par la navigation fluviomaritime.

# AVANTAGES DU PROJET NAVIGATION DE L'OMVS POUR LE SENEGAL (suite 2)

La réalisation du Projet Navigation permettra, également, de :

1. **Désenclaver les zones de production minière du bassin du fleuve et accélérer l'exploitation du vaste potentiel des ressources minières.**
  1. Grande variété de richesses minérales : fer, or, cuivre, tourbe, cuivre, chrome, phosphates, marbre, granite etc.
2. **Faciliter la réalisation des projets d'exploitations minières du Plan Sénégal Emergent en rendant disponible le moyen de transport le moins coûteux et le plus proche qui est la navigation.**
  1. **le projet d'exploitation des gisements de phosphate de Matam** : réserves prouvées de l'ordre de 40 millions tonnes et un **potentiel** de plus de 100 millions de tonnes
  2. **le projet intégré du fer de la Falémé** : production annuelle de 15 à 25 millions de tonnes de minerais de fer sur un potentiel total estimé à 750 millions de tonnes
3. **Désenclaver les sites touristiques et contribuer à la promotion de leur exploitation** : Parc national de Djoudj, Ile à morphil, Fort de Bakel.
4. **Diminuer le coût des biens de consommation et des frais de transport** des marchandises à l'importation et à l'exportation ;
5. **Diversifier les voies d'importation et d'exportation** des marchandises ;
6. **Créer des emplois et réduire l'exode des populations riveraines** (ports, escales, chenal navigable.



# CONTRAINTES DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET NAVIGATION

**Le Projet Navigation**, troisième volet prioritaire du **programme d'infrastructures régionales de première étape de l'OMVS**, a accusé du retard à cause de **contraintes diverses** :

- 1. Contraintes de mobilisation des financements par les Etats** (capacité d'endettement des Etats, priorité aux projets nationaux par rapport aux projets régionaux)
- 2. Contraintes physiques de terrain** (seuils sablonneux et rocheux, langue de Barbarie...)
- 3. Contraintes liées à la concurrence des autres modes de transport** (routier, ferroviaire)
- 4. Contraintes liées au changement climatique** (déficit hydrologique)
- 5. Contraintes liées à la crise sanitaire de COVID19** (impact négatif sur l'économie des Etats, sur leur capacité d'endettement)

# **ATTENTES DU PROJET VIS-A-VIS DU SECTEUR PRIVE**

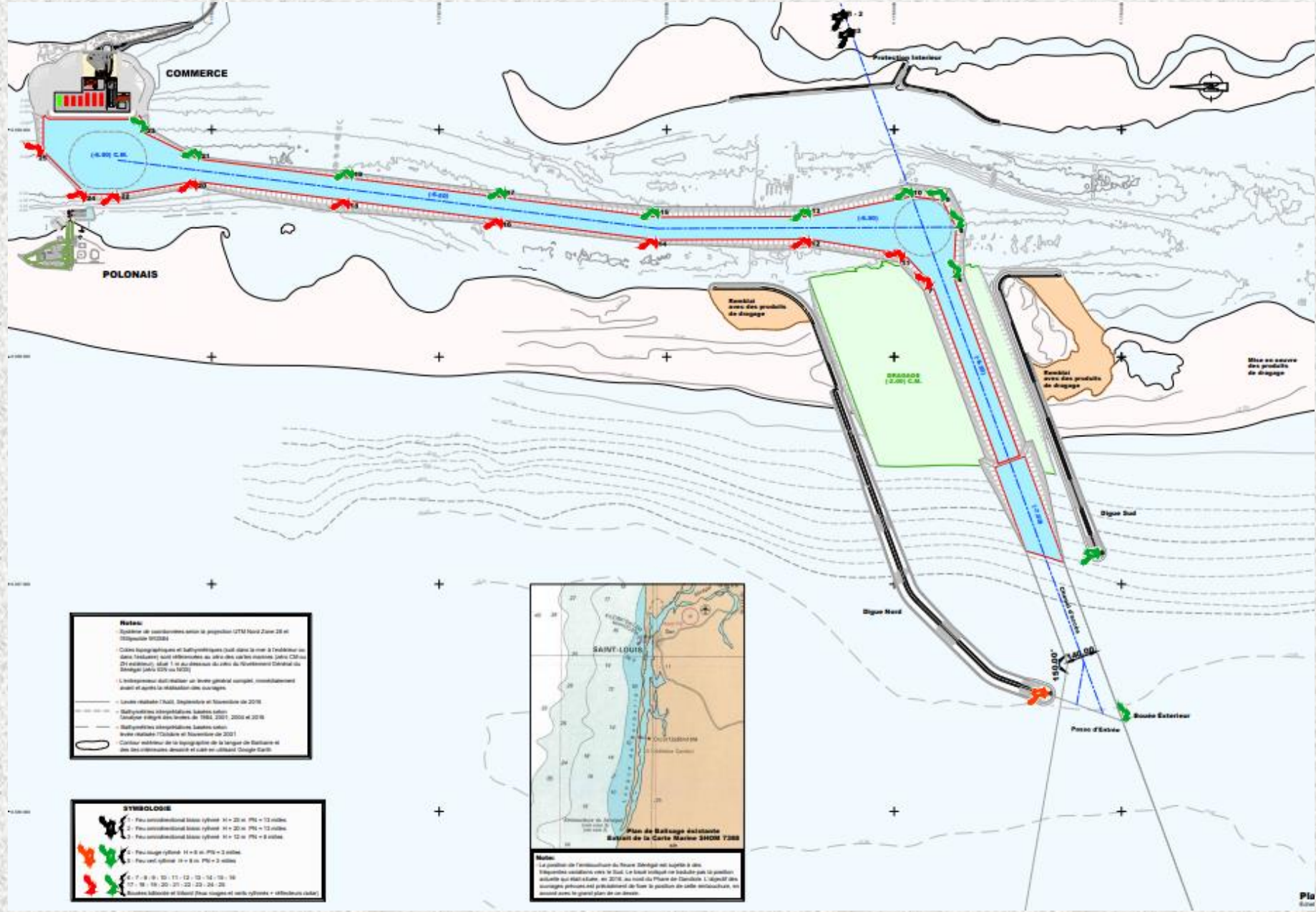
## **OPPORTUNITES D'AFFAIRES**

**Le secteur privé est fortement invité à s'impliquer dans l'exploitation de la navigation sur le fleuve Sénégal, en partenariat avec la SOGENAV, pour profiter des immenses opportunités d'affaires liées à la forte demande de transport existant dans le bassin**

- **Le secteur privé pourrait intervenir dans :**
  - **La valorisation des potentialités touristiques par :**
    - **la création de sociétés de tourisme;**
    - **l'organisation de visites de monuments historiques et parcs d'attraction (langue de Barbarie, Parc de Djoudj, Diawling, chutes de Gouina Félou, lac de retenue de Manantali, Fort de Médine, Fort de Bakel)**
  - **La création de sociétés de transport fluvial pour le transport des marchandises et des personnes.**
  - **L'exploitation des infrastructures de navigation (ports, escales) soit par location ou par concession suivant un contrat signé avec la SOGENAV.**
  - **Le financement de la construction du chantier naval de Rosso (construction et entretien des navires) et son exploitation suivant le format BOOT.**
  - **Le financement de la construction du Port Minéralier.**
  - **La création de sociétés de dragage et d'entretien du chenal navigable /.**







**Notes**

- Système de coordonnées selon le projet UTM Nord Zone 28 et l'altitude WGS84.
- Cotes topographiques et bathymétriques (au niveau de l'établissement de base fondamental) sont référencées au zéro des cartes marines (zéro CSM ou 29 mètres) sauf 1 m au-dessus du zéro du Nivellement Général de France (zéro NGF ou 100).
- L'entrepreneur doit réaliser un levé général complet, indépendamment avant et après la réalisation des ouvrages.
- Levés réalisés (NAO), Déclassement et Nouvelle de 2016.
- Bathymétrie interprétative, Sables, cailloux (sauf pour les levés de 1981, 2001, 2006 et 2016).
- Bathymétrie interprétative, Sables, cailloux (levés réalisés l'été 2016 et l'automne de 2021).
- Contour existant de la topographie de la langue de Battandé et des infrastructures existantes et cote en utilisant Google Earth.

**SYMBOLOGIE**

- Pile conventionnelle béton cylindrique H = 20 m, PØ = 12 mètres.
- Pile conventionnelle béton cylindrique H = 22 m, PØ = 12 mètres.
- Pile conventionnelle béton cylindrique H = 12 m, PØ = 8 mètres.
- Pile d'usage cylindrique H = 8 m, PØ = 3 mètres.
- Pile vert cylindrique Ø = 8 m, PØ = 3 mètres.
- 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16.
- 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25.
- Niveau bathymétrique et bathymétrie (sans ouvrage et sans cylindrique) = bathymétrie (cote)



**Notes**

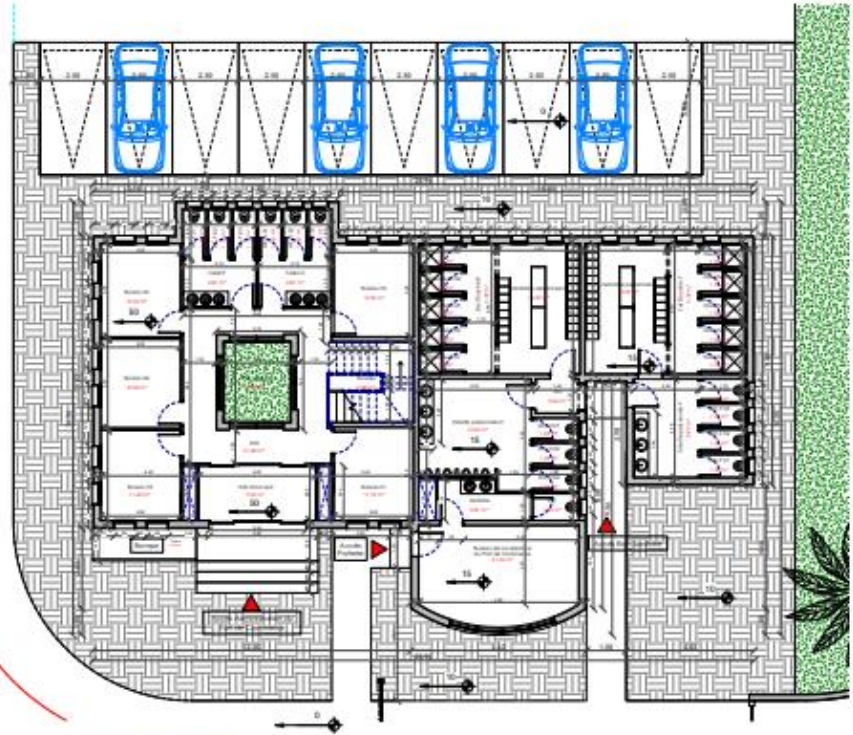
Le position de l'emplacement du fluide élargi est sujet à des dépendances variables avec le flot. Ce fluide élargi est basé sur le position existant qui était élargi en 2016, au nord du Passo d'Éclair. L'alignement des ouvrages présents est préliminaire de l'axe de position de cette embaucure, en accord avec le grand plan de ce document.



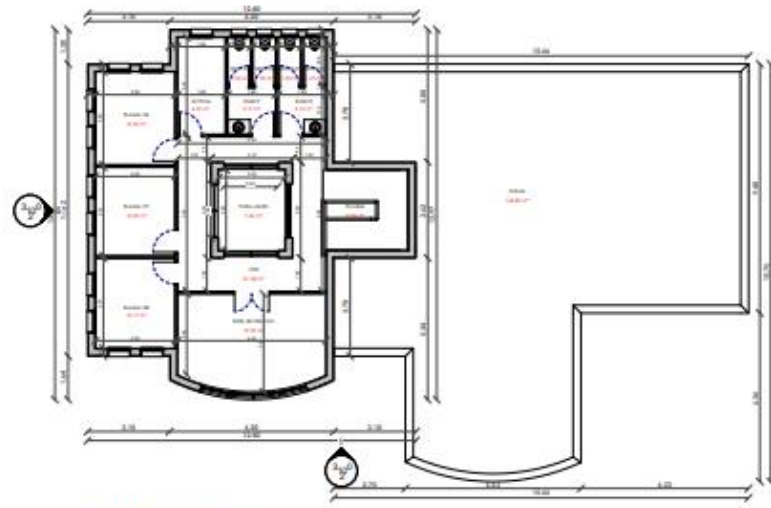
Plan Masse- Administration  
Ech. : 1 : 200



Perspective: Façade principale de l'administration et le porterie du port de commerce



Adm- Port de commerce- RDC  
Ech. : 1 : 100



Adm- Port de Commerce- R+1  
Ech. : 1 : 100



# MERCI DE VOTRE AIMABLE ATTENTION

