

NAVIGATION

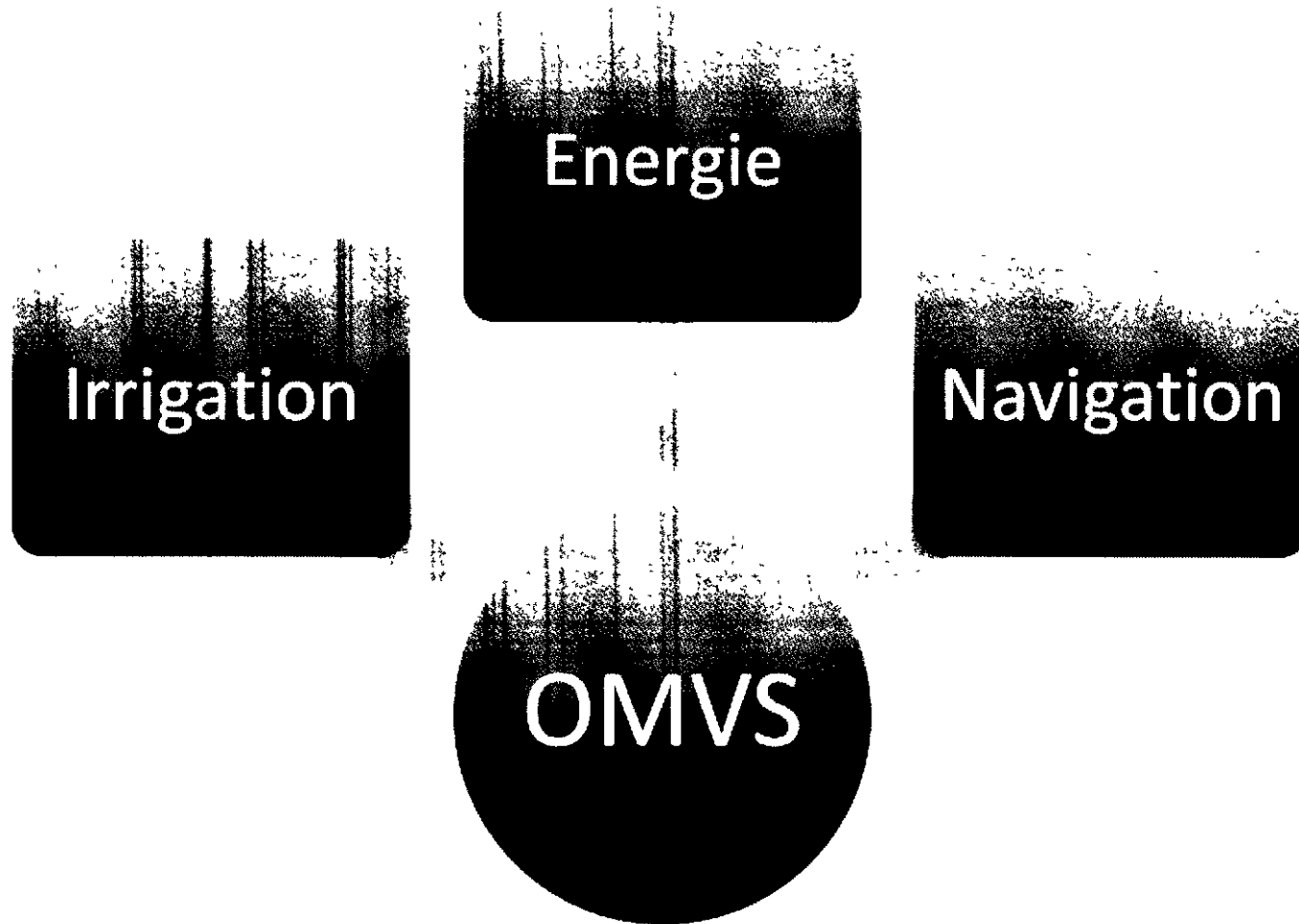
Comité Régional de Développement
Spécial sur le projet navigation de
l'OMVS.

Saint-Louis, le 9 septembre 2016.

14405

A small, partially visible circular stamp at the bottom right of the page.

OMVS: missions stratégiques



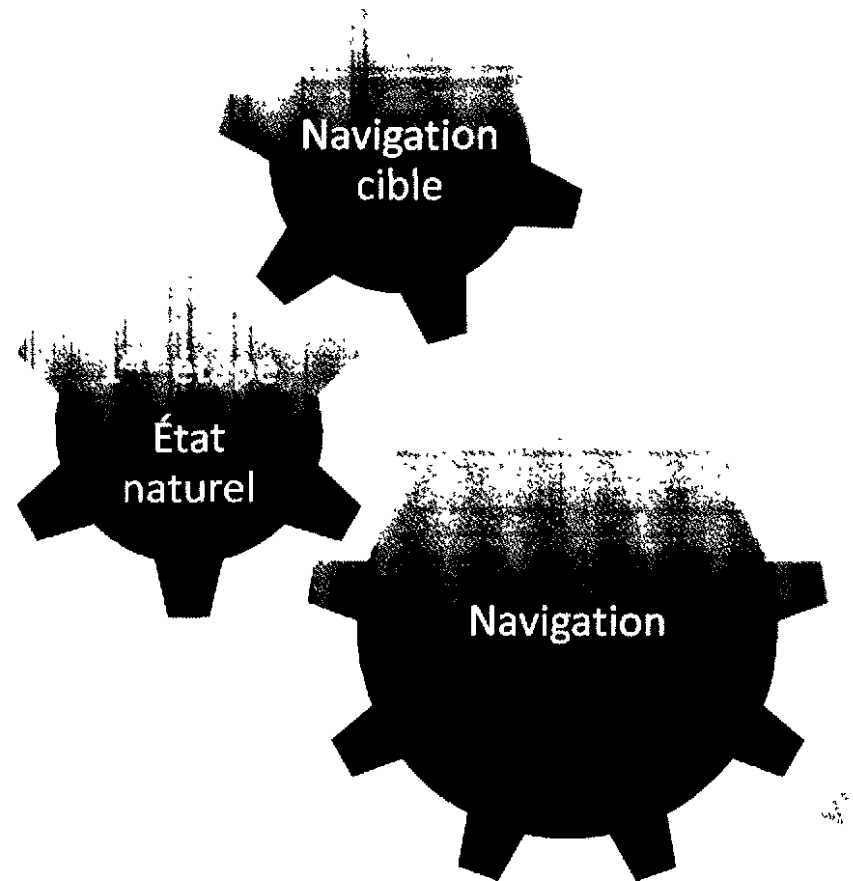
Historique Navigation

Navigation florissante jusqu'en 1970.

Forte sécheresse de 1973 en 1975.

Apparition de plusieurs seuils contraignants et
perte niveau d'eau.

Phasage Navigation



Dragage des quais



Travaux exécutés à PODOR

Réfection poutre de couronnement



Réfection massif de bollard



Lancement des travaux AMBIDEDI



Travaux à Ambidédi

Pose de deux Bollards



Poutre de couronnement



Missions suivi chenal

bathymétrie

balisage

Suivi chenal
navigable

Entretien vedettes

Niveau hydrologique

Moyens suivi chenal

Complémentaire en balisage (en cours)

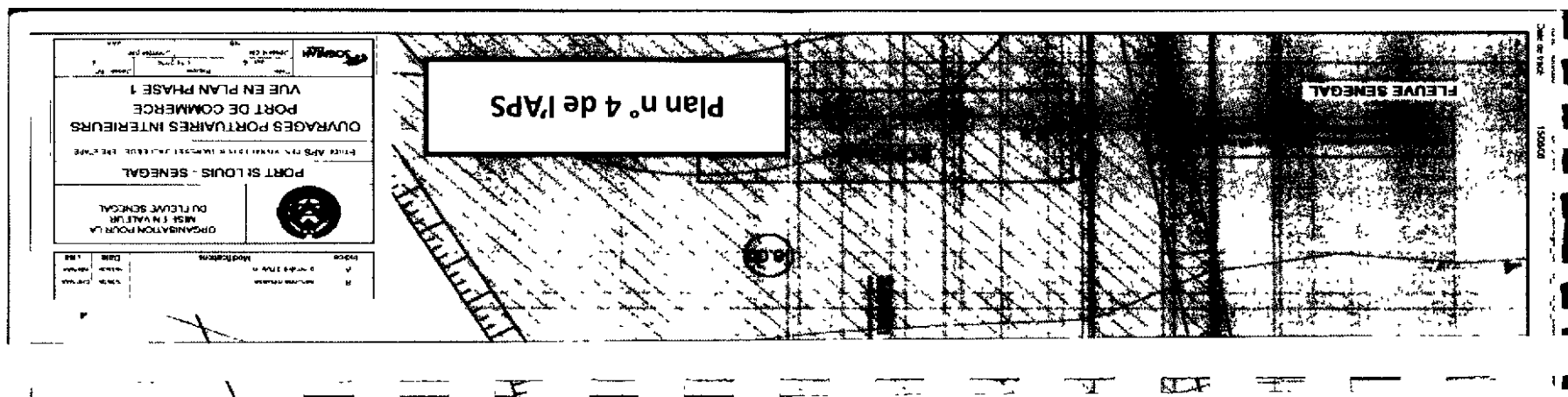
- Grue dédiée
- Stock de pdr

Equipement de bathymétrie

- Stations fixe et mobile
- Logiciel QINSY

2 vedettes de servitude

- Bafing
- Bakoye



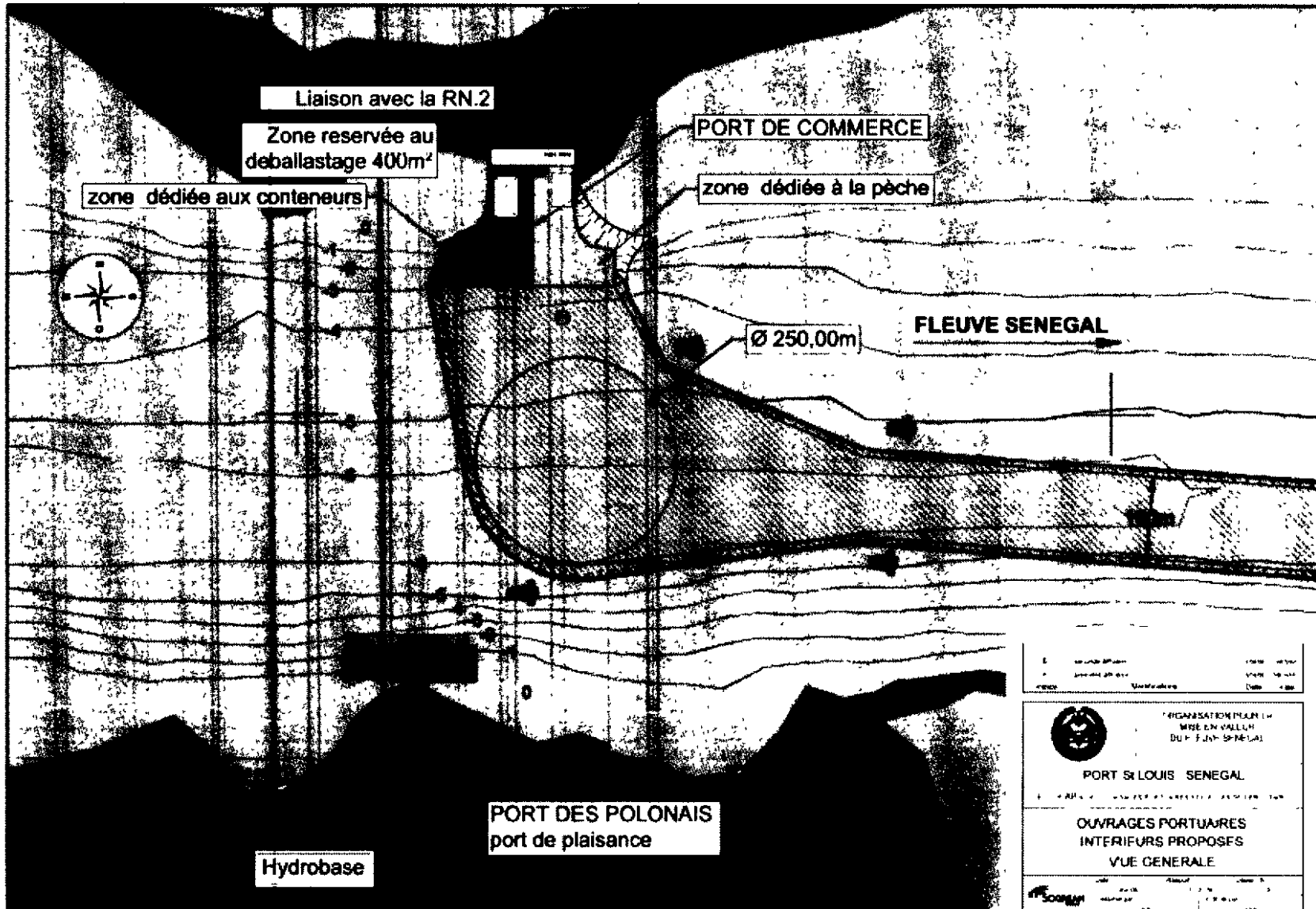
Contrat Location vente Bateaux

Barges
en
location-
vente

Suivi entretien et
maintenance.

Vérification conjointe
navigabilité du fleuve.

Appui dans les opérations de
marketing.



Liaison avec la RN.2

Zone réservée au déballastage 400m²

zone dédiée aux conteneurs

PORT DE COMMERCE

zone dédiée à la pêche


Ø 250,00m

FLEUVE SENEGAL

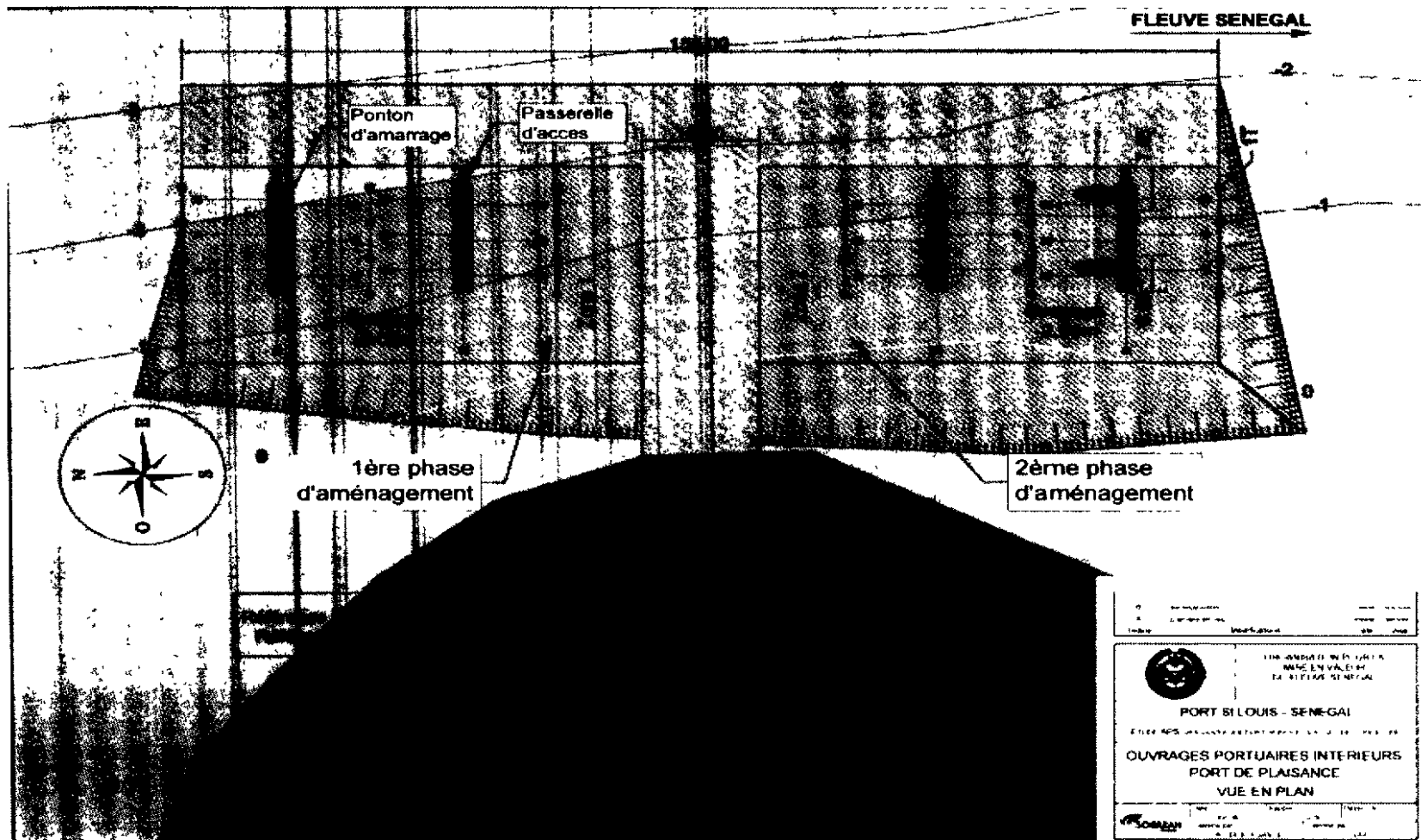



Hydrobase

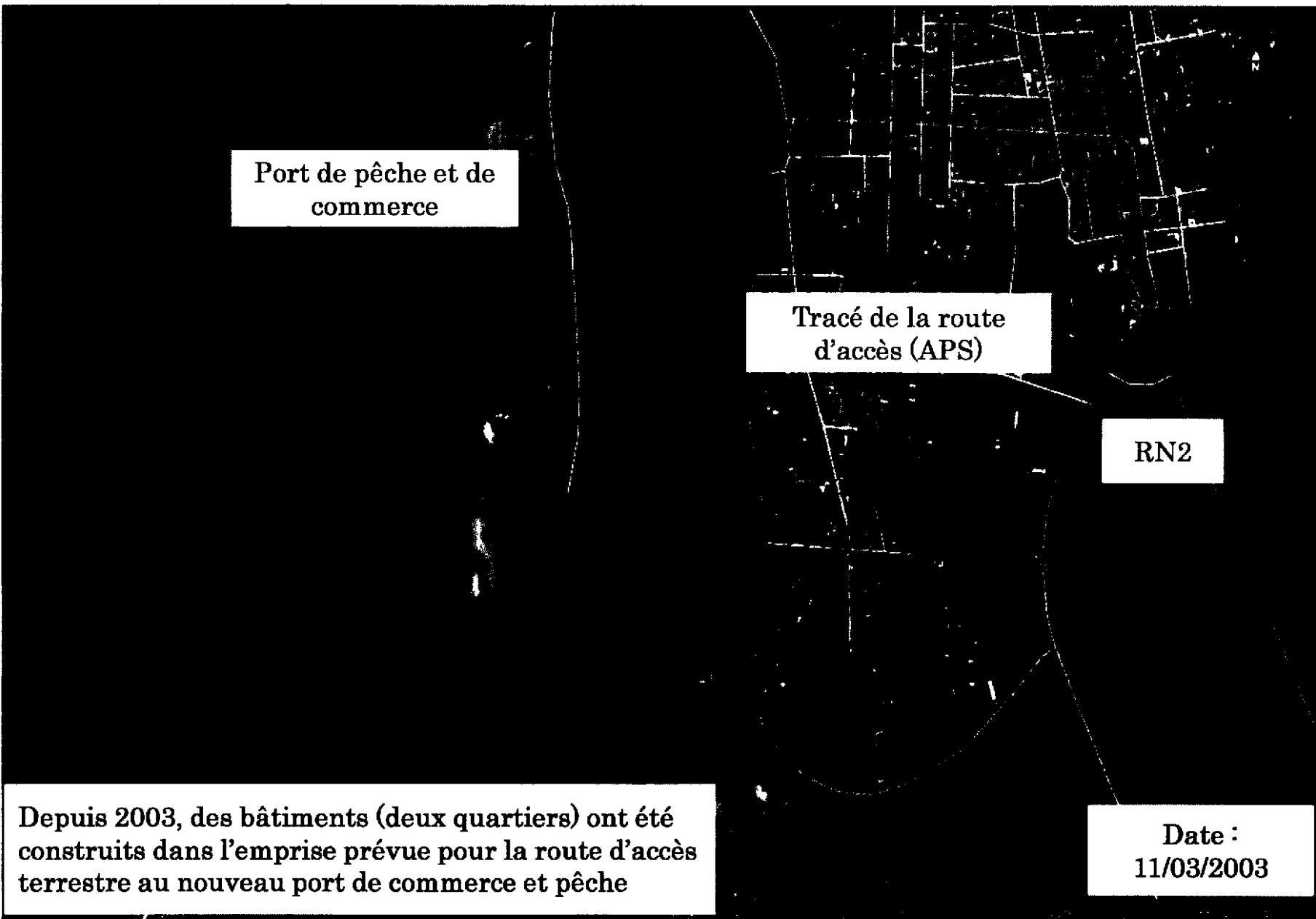
PORT DES POLONAIIS
port de plaisance

<p>Échelle: 1/5000</p> <p>Projet: 2000</p> <p>Version: 1.0</p>	
 <p>ORGANISATION POUR LE MISE EN VALLÉE DU FLEUVE SENEGAL</p>	
<p>PORT DE SAINT LOUIS - SENEGAL</p>	
<p>OUVRAGES PORTUAIRES INTERIEURS PROPOSES VUE GENERALE</p>	
<p>Scale: 1/5000</p> <p>Project: 2000</p> <p>Version: 1.0</p>	

PORT DE PLAISANCE



1. Titre		2. Date	
3. Auteur		4. Dessinateur	
5. Approuvé		6. Vérifié	
 LE PORT DE SAINT-LOUIS MISE EN VALEUR DU FLEUVE SENEGAL			
PORT DE SAINT-LOUIS - SENEGAL			
ETUDE DES OUVRAGES PORTUAIRES INTERIEURS			
OUVRAGES PORTUAIRES INTERIEURS			
PORT DE PLAISANCE			
VUE EN PLAN			
7. Echelle		8. N°	
9. Date		10. Révisé	
11. Révisé		12. Révisé	



Port de pêche et de commerce

Tracé de la route d'accès (APS)

RN2

Depuis 2003, des bâtiments (deux quartiers) ont été construits dans l'emprise prévue pour la route d'accès terrestre au nouveau port de commerce et pêche

Date :
11/03/2003

ROUTE D'ACCES DU PORT A LA RN2

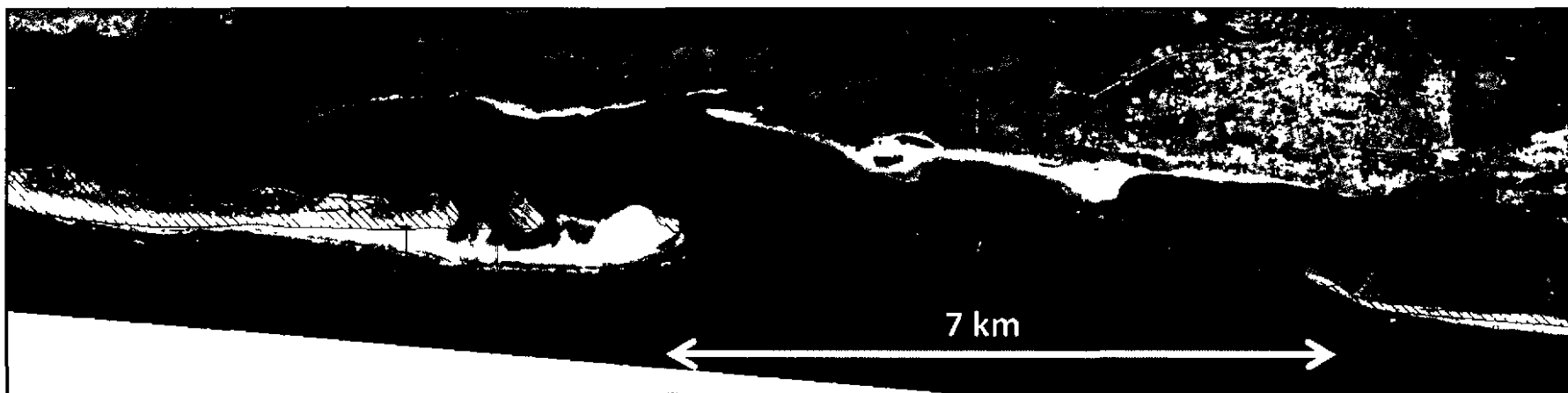
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">▪ Une partie de l'emprise de la route est disponible et dégagée ;▪ Une partie de la route digue pourrait être conservée▪ Nécessite le déplacement d'un nombre réduit des constructions	<ul style="list-style-type: none">▪ La longueur du tronçon maritime est supérieure à celle de deux premières variantes

Variante n°4
L = 2.18 km

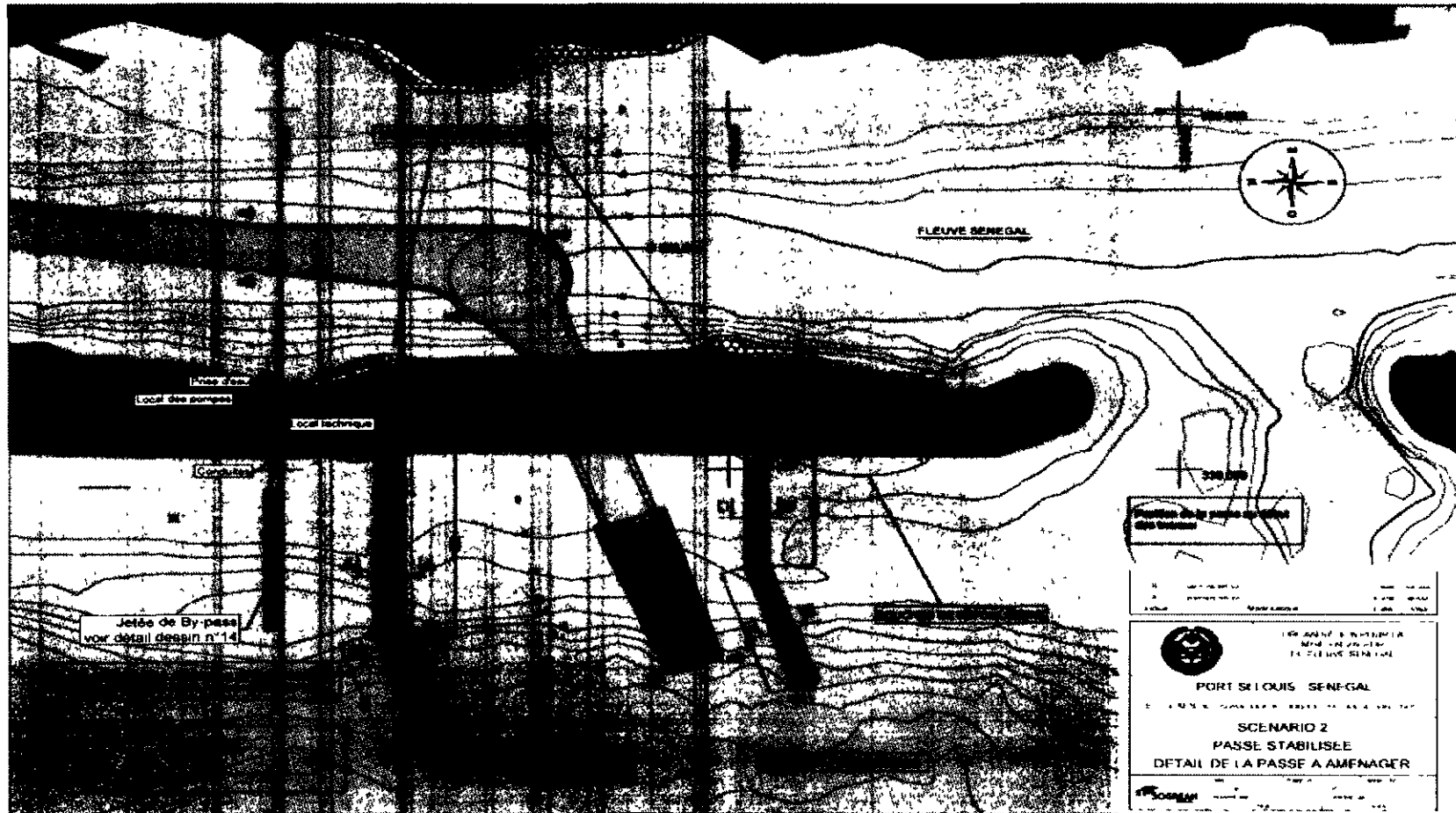
les variantes n°3 et n°4 sont les mieux indiquées

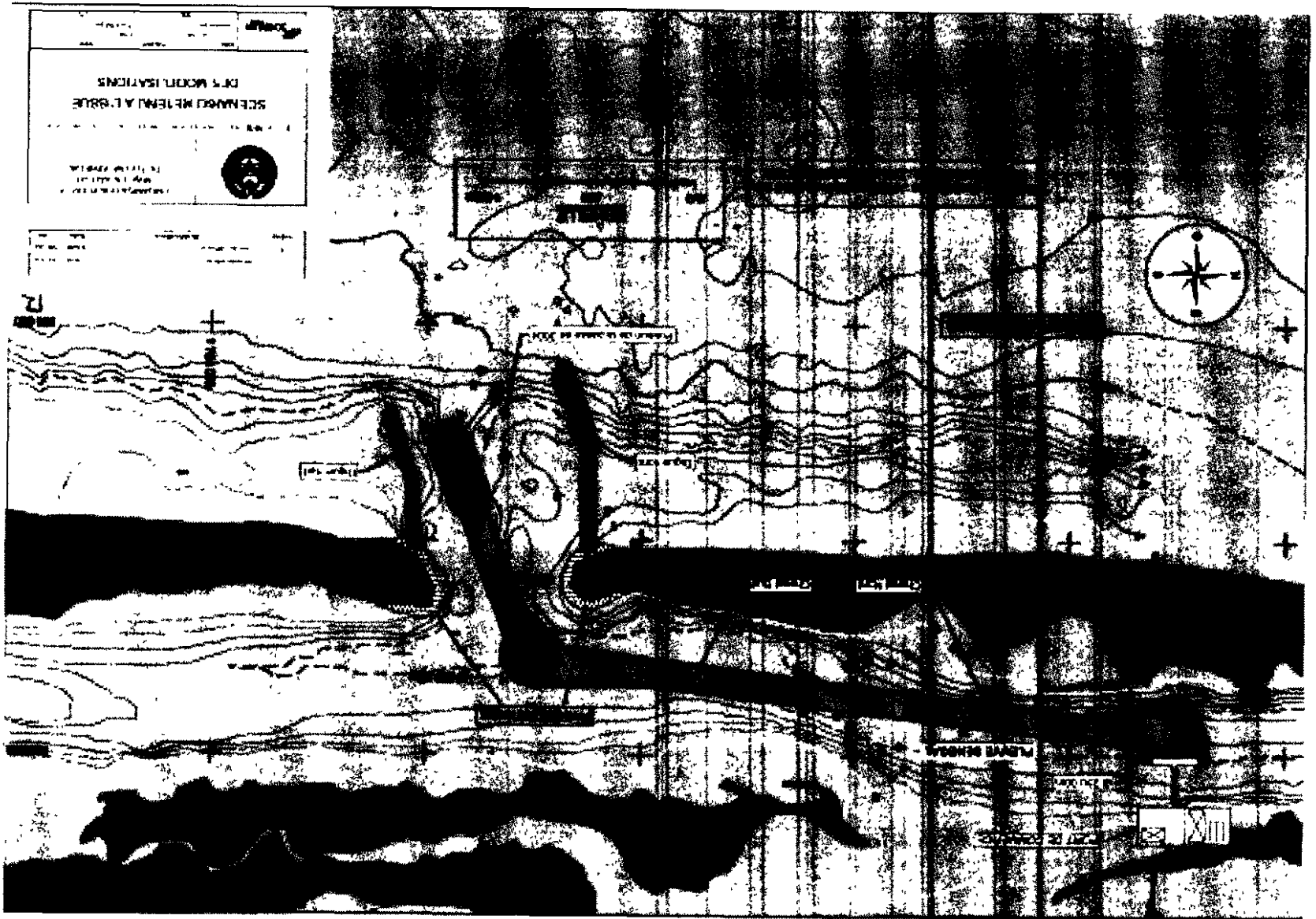
Google earth

PASSE D'ENTRÉE – Situation actuelle

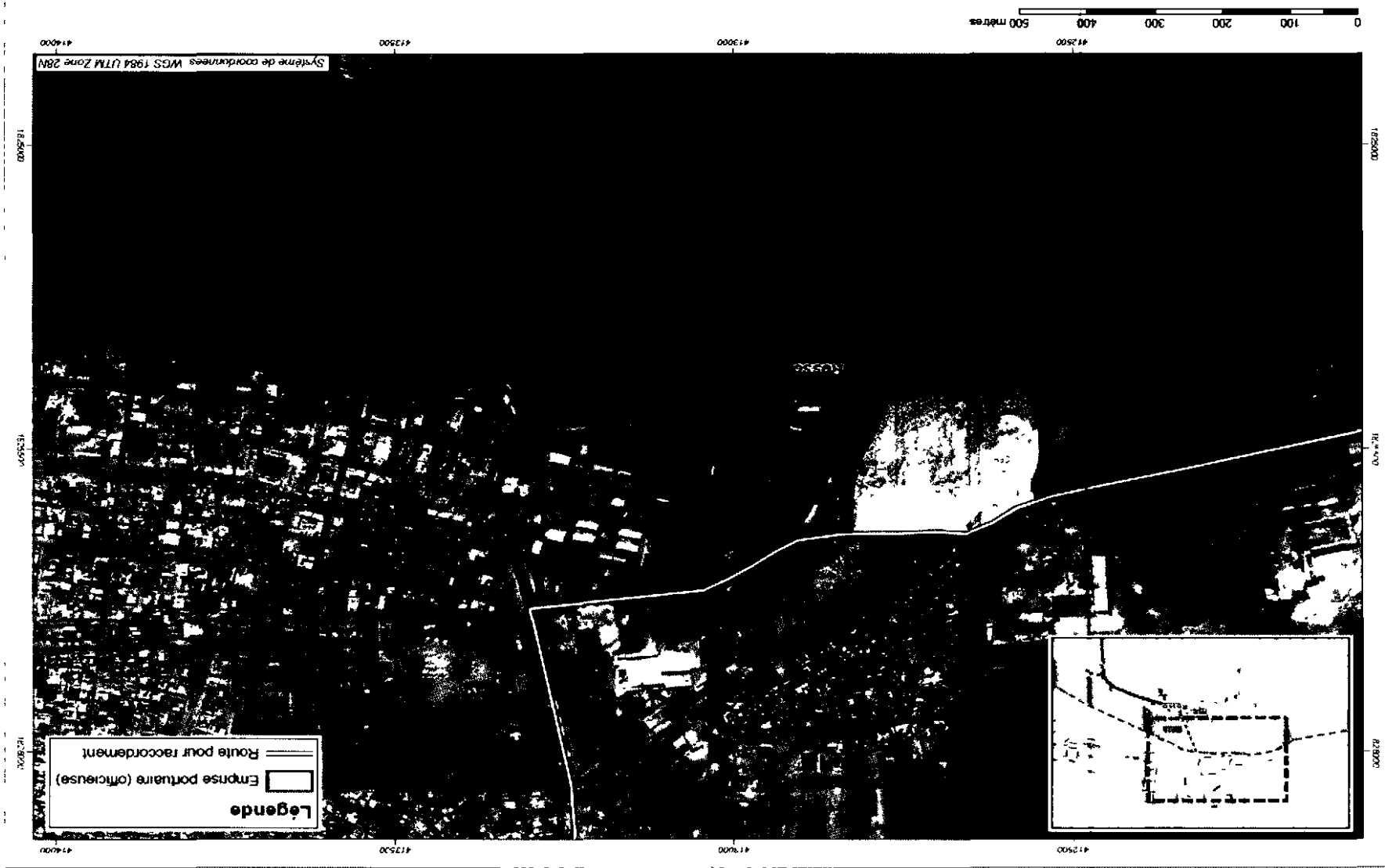


HYPOTHESE DE CANAL D'ACCES



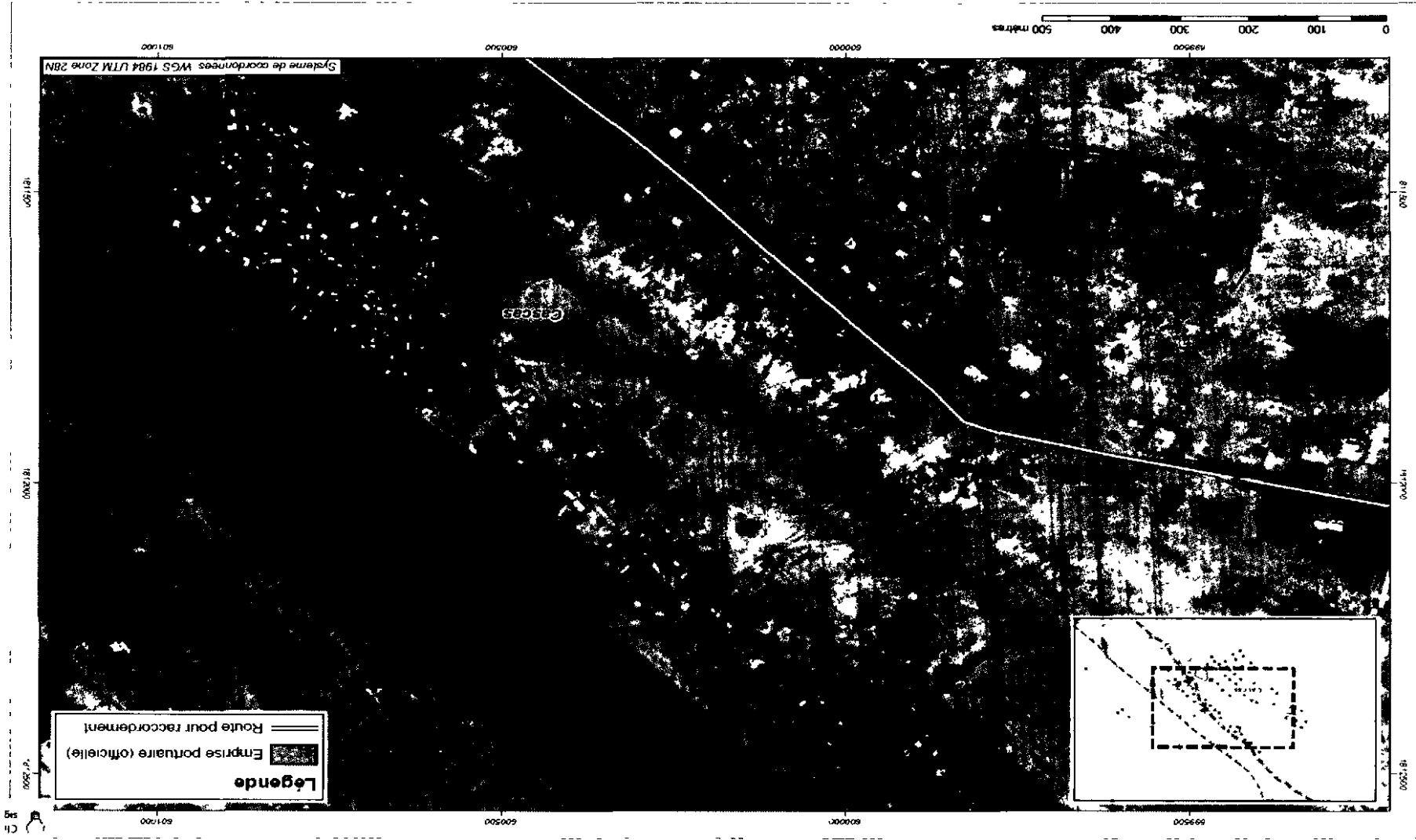


ESCALE DE ROSSO



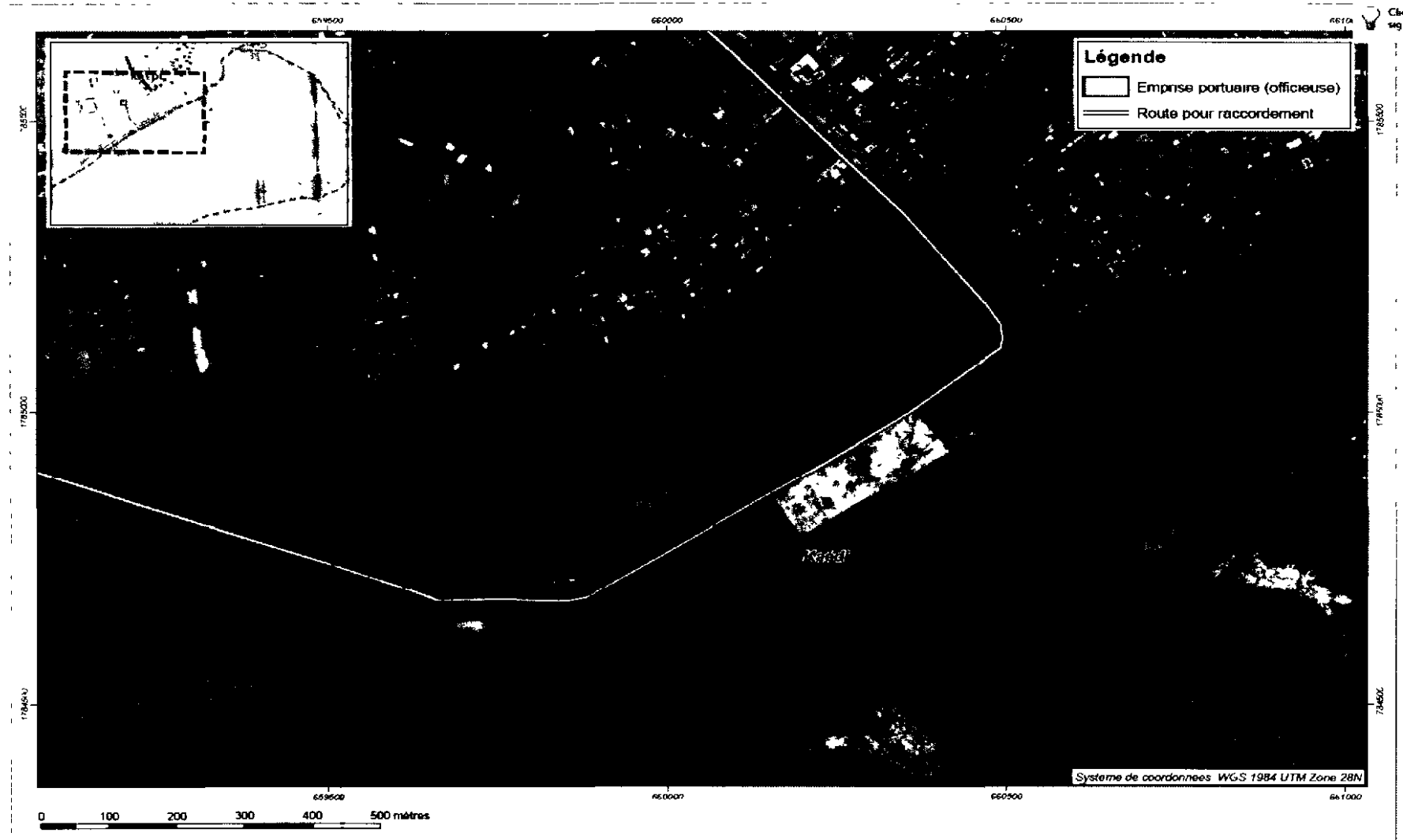
ESCALE DE BOGHE





APPONTEMENT DE CAS-CAS

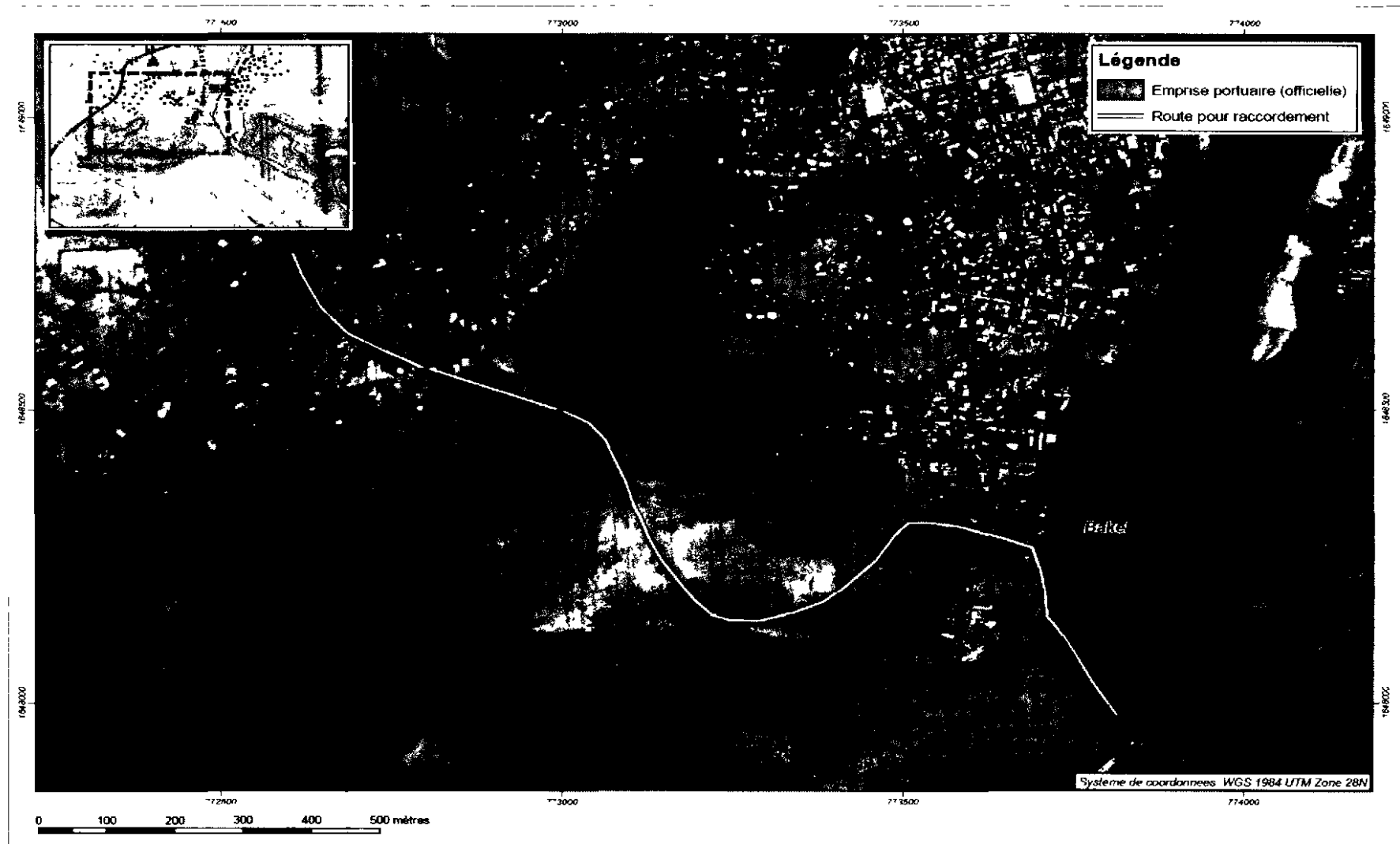
ESCALE DE KAEDI



ESCALE DE MATAM



ESCALE DE BAKEL



ESCALE D'AMBIDEDI

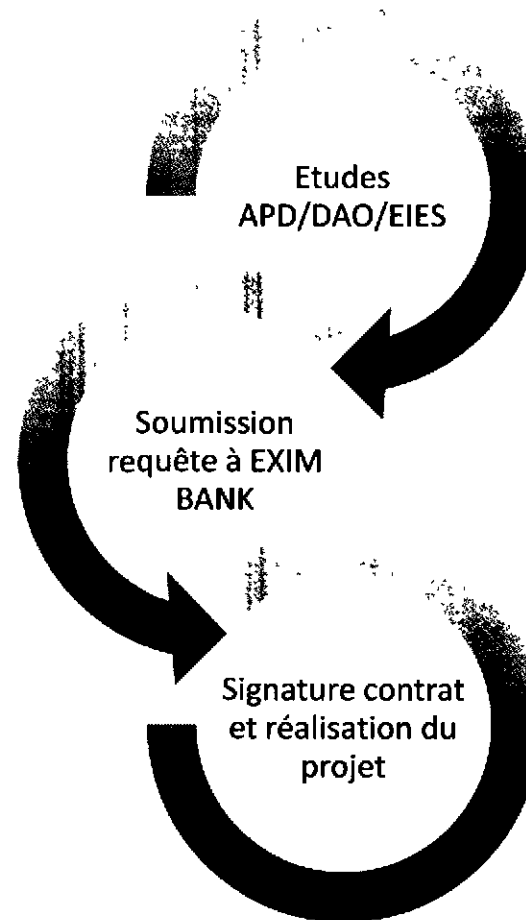




Levés bathymétriques

Aménagement du chenal navigable

Processus de réalisation



Situation Etudes APD/DAO/EIES



**Port
fluviomaritime**

**Démarrage le 22
mars 2016 pour 9
mois**

**Rapport d'orientation
adopté,
Investigations de
terrain en cours**



**Aménagement
du chenal**

**Démarrage le 11 avril
2016 pour 12 mois**

**Rapport d'orientation
adopté,
Investigations de
terrain en cours**



**EIES des
infrastructures**

**Procédure
d'attribution en cours**

**Délai estimé de 4
mois**

Coopérations

AIPCN

CNR et VNF

Coopération Néerlandaise



Assistance à
maîtrise
d'ouvrage

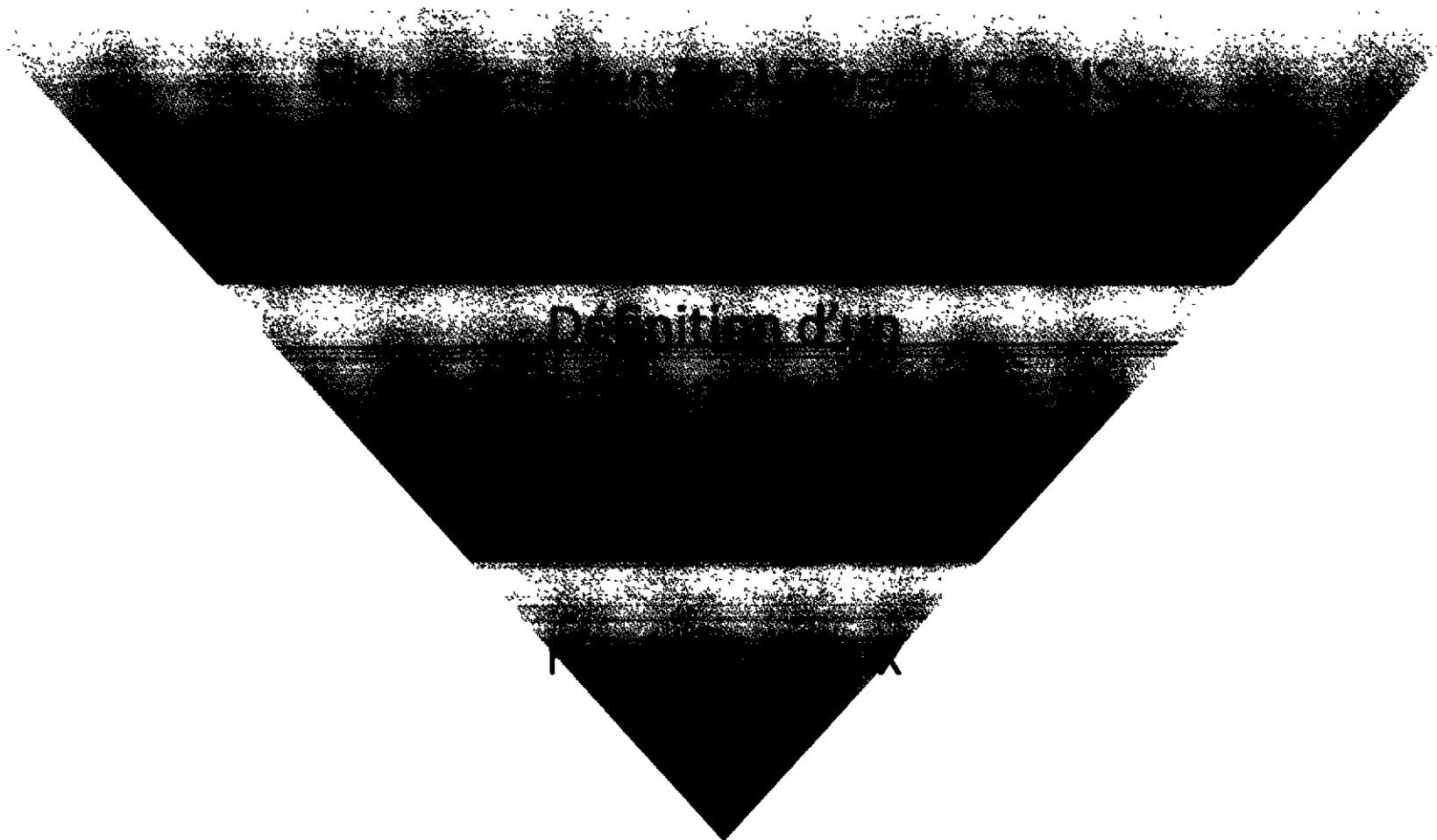


Renforcement
de capacités



Coopération
Technique

Réalisation de la Navigation



**NOTE SUR LES INFRASTRUCTURES PROJETÉES À SAINT-LOUIS DANS LE
CADRE DU PROJET NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL.**

PROJET NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL
(SITRAM/OMVS)

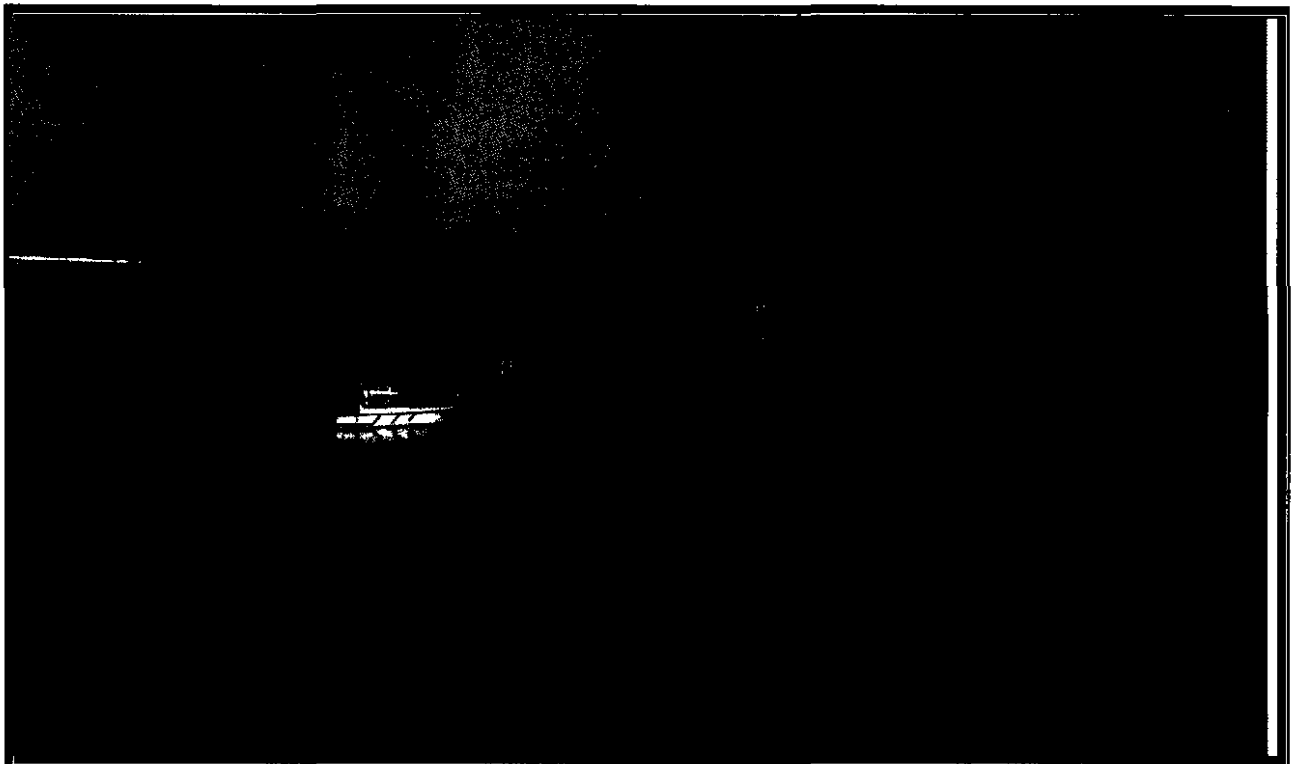


Photo Escalé de Podor au Sénégal

Nouakchott, août 2016.

SOMMAIRE

I. APERCU DE LA SOGENAV

- 1.1. Mission et Programme de la SOGENAV
- 1.2. Objectifs du SITRAM
- 1.3. Composantes du SITRAM
 - 1.3.1. Navigation sur le fleuve Sénégal
 - 1.3.2. Plan de situation du SITRAM
 - 1.3.3. Perspectives de Financement du SITRAM

II. DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES PORTAUIRES DANS LA ZONE DE SAINT LOUIS SITRAM /OMVS

- 2.1. Port fluviomaritime de St Louis dans l'estuaire au sud du pont Faidherbe
 - 2.1.1. Travaux et coût de réalisation du port fluviomaritime
 - 2.1.2. Plan de situation du port fluviomaritime de Saint Louis
 - 2.1.3. Plan étape I : Aménagement de la passe naturelle en déplacement périodique
 - 2.1.4. Plan étape II : Aménagement d'une passe fixe
- 2.2. Port minéralier dans la zone de Saint Louis
 - 2.2.1. Plan de situation des 3 sites étudiés par Royal Haskoning 2011
 - 2.2.2. Travaux du site I du port minéralier recommandé par l'étude
 - 2.2.3. Plan de situation du site I du port minéralier de Saint Louis.
- 2.3. Récapitulatif des coûts de réalisation des deux ports

III. RECOMMANDATIONS AUX AUTORITES SENEGALAISES

I. APERCU DE LA SOGENAV

La Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV) est la plus récente des 3 sociétés qui constituent le Système OMVS. Elle a été créée le 09 juin 2011 par Convention de la Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements de l'OMVS. Son siège social est à Nouakchott, République Islamique de Mauritanie.

1.1. Mission et Programme de la SOGENAV

Pour assurer la mobilité spatiale des personnes, des biens et des services dans le bassin du fleuve Sénégal, la SOGENAV est chargée de gérer et d'administrer les activités de navigation et de transport sur le fleuve Sénégal et d'assurer l'exploitation, l'entretien et le renouvellement des ouvrages qui lui sont confiés. Pour accomplir cette mission les plus hautes autorités de l'OMVS ont défini un Système Intégré de Transport multimodal (SITRAM/OMVS) articulé sur une composante principale, la navigation sur le fleuve Sénégal et des axes routiers complémentaires.

1.2. Objectifs du SITRAM

Le SITRAM vise à mettre en place un système de transport sous régional intégrant tous les modes de transport de surface, avec comme dorsale principale la navigation sur le fleuve Sénégal. Ses principales finalités étant :

- le respect de la vocation naturelle du programme d'infrastructures régionales de base de l'OMVS ;
- la valorisation de la vocation naturelle de transport du fleuve ;
- le renforcement de l'intégration sous régionale par une massification des flux et des échanges ;
- le désenclavement des zones de production et de consommation du bassin du fleuve, des sites des barrages existants et ceux des futurs ouvrages hydrauliques ;
- la dynamisation des secteurs productifs et marchands (agriculture, élevage, pêche, mines, industries, artisanats, tourisme) ;
- la création des conditions d'une croissance économique soutenue ;
- la création d'un cadre de vie environnemental et social sain (réduction du CO2).

1.3. Composantes du SITRAM

1.3.1. Navigation sur le fleuve Sénégal

➤ Programme Prioritaire d'Investissement (PPI):

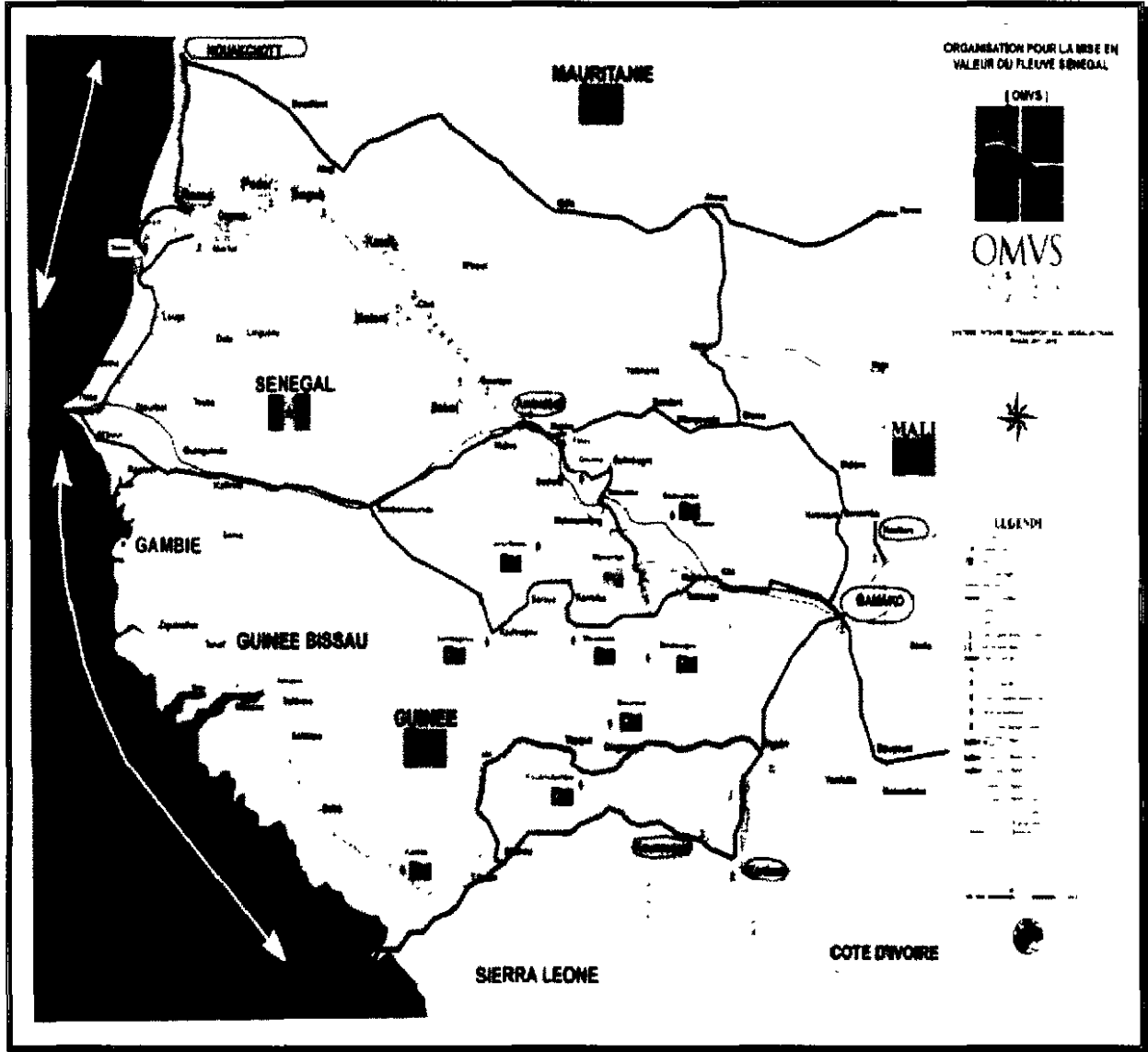
- Aménagement du chenal navigable de Saint-Louis à Ambidédi sur 905 km;
- Port fluviomaritime de Saint-Louis;
- Port fluvial terminus d'Ambidédi;
- 8 escales et 7 appontements fluviaux sur les deux rives du fleuve ;

➤ Volet transport minéralier sur le fleuve:

- Port minéralier en eaux profondes dans la zone de Saint-Louis;
- Quai minéralier sur le fleuve;
- Aménagement complémentaire du chenal navigable;
- Chantier naval régional.

➤ Axes routiers complémentaires à la voie fluviale.

1.3.2. Plan de situation du SITRAM



1.3.3 Perspectives de financement du SITRAM

Plusieurs institutions financières sont intéressées par le financement du SITRAM parmi les quelles l'on peut citer entre autres :

- la Banque Mondiale qui finance les études APD/DAO/EIES du Programme Prioritaire d'Investissement (PPI) de la Navigation (5 Millions \$US);
- signature d'un mémorandum d'entente (MoU) avec la société indienne d'ingénierie et de travaux, AFCONS, pour le financement par EXIM Bank Inde, par crédit acheteur, du projet ;
- l'AFC, l'AFREXIMBANK, la SFI, l'ALSF, INFRACO qui ont marqué leur intérêt pour contribuer à la réalisation du projet de transport minéralier sur le fleuve

II. DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES PORTAUIRES DANS LA ZONE DE SAINT LOUIS SITRAM /OMVS

2.1. Port fluviomaritime de St Louis dans l'estuaire au sud du pont Faidherbe

Dans le cadre du programme prioritaire d'investissement de la composante navigation du SITRAM (PPI), il est prévu à St Louis, la construction de deux ports:

➤ **A court et moyen termes (2012-2018)**

- Port fluviomaritime dans l'estuaire au Sud du Pont Faidherbe comprenant: (i) un port commercial, (ii) un port de pêche et (iii) un port de plaisance.

➤ **A moyen et long termes (2018-2030)**

- Port minéralier en eaux profondes au Nord de la ville de St Louis comprenant : (i) un quai minéralier sur le fleuve, (ii) un port minéralier offshore, (iii) une plateforme de liaison du port offshore au quai coté fleuve.

2.1.1. Travaux et coût de réalisation du port fluviomaritime

➤ **Travaux à réaliser pour l'équipement du port fluviomaritime sont:**

- la construction du port commercial et du port de pêche,
 - la fixation de la passe de la langue de Barbarie par des brises lames et des digues de protection,
 - le dragage des zones d'évitage et du chenal d'accès au port commercial et de pêche,
 - la réalisation d'une route digue de liaison du port commercial et de pêche à la RN2,
 - Réhabilitation du port dit des Polonais pour en faire un port de plaisance.
- Spécifications techniques : Construction d'un complexe portuaire dans la zone de Saint Louis :

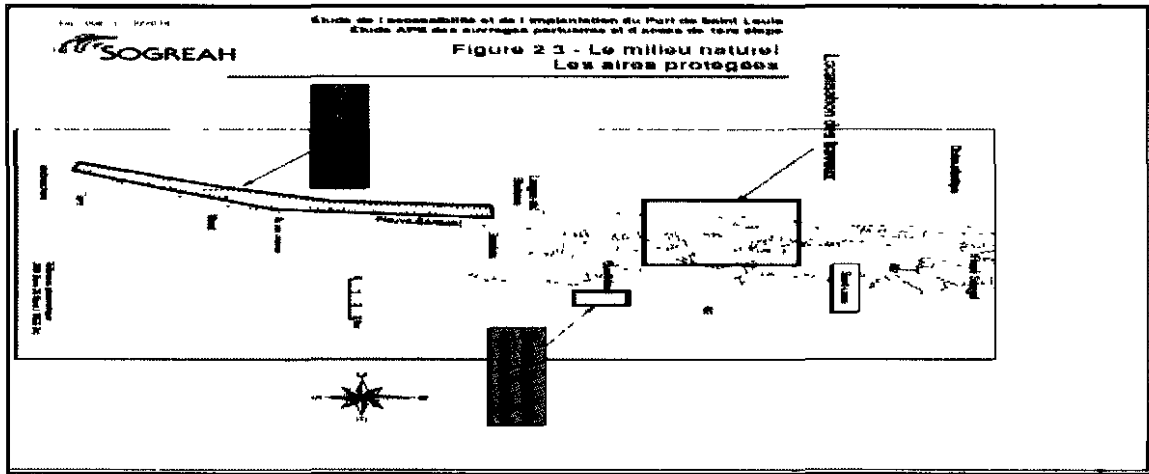
❖ Port de commerce et port de pêche :

- Aménagement de la passe y compris les mesures de stabilisation et de lutte contre l'érosion ;
- Définition et mise en place d'une zone d'évitage draguée à -6m pour un diamètre de 250m ;
- Quai d'accostage de 200ml en rideau de palplanches avec un matelas de gabions pour limiter les affouillements, conçu pour une durée de vie de 50ans ;
- Niveau en pied de quai : -8m ;
- Niveau poutre de couronnement : 2.8m ;
- Charge quai de 120KN/m² et terre-plein de 40KN/m² ;
- Effort d'amarrage : 20T ;
- Terre-plein portuaire soutenu par un talus de 2/1 Nord ;
- Bateau de pêche hauturière ;
- navires fluviomaritimes de 3000TPL au plus ;
- feeders conteneurs de 150EVP au plus ;
- réseaux : eau potable, eau incendie, assainissement pluvial/eaux usées, électricité/éclairage terre-plein ;
- bâtiments : hangar pour stockage cargo, bureaux administratifs, ateliers, blocs sanitaires, etc.

❖ Port de plaisance

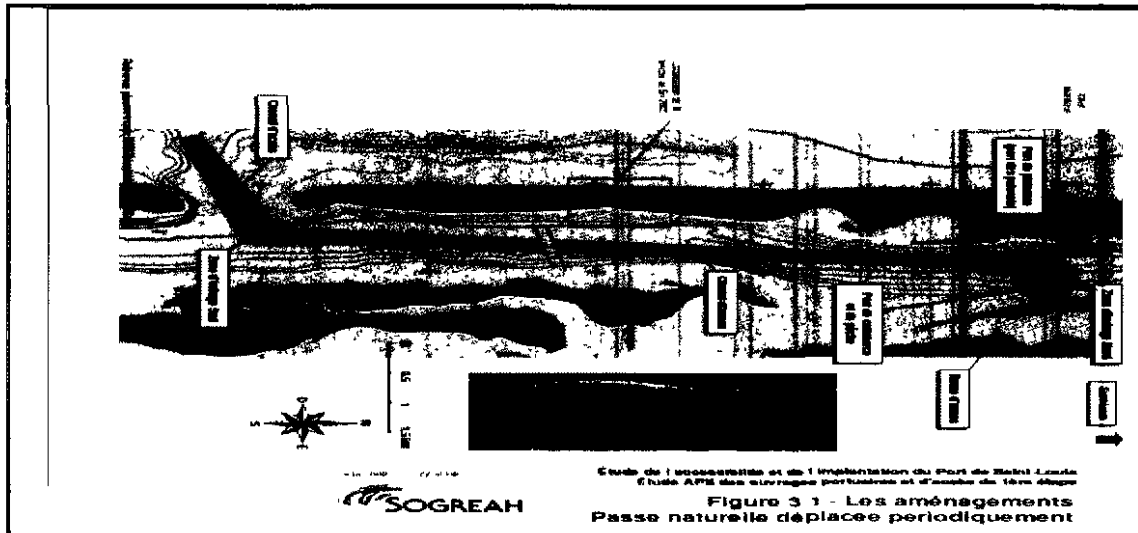
- Infrastructure existante du port polonais à réhabiliter en port de plaisance ;
- Navire de projet : L = 6m et TE = 1,5m ;
- Quai de 150m ;
- Ponton d'amarrage : 200Kg/m² et passerelle d'accès ;
- Vent de 20Km/h, courant de 1,3m/s

2.1.2. Plan de situation du port fluviomaritime de Saint Louis

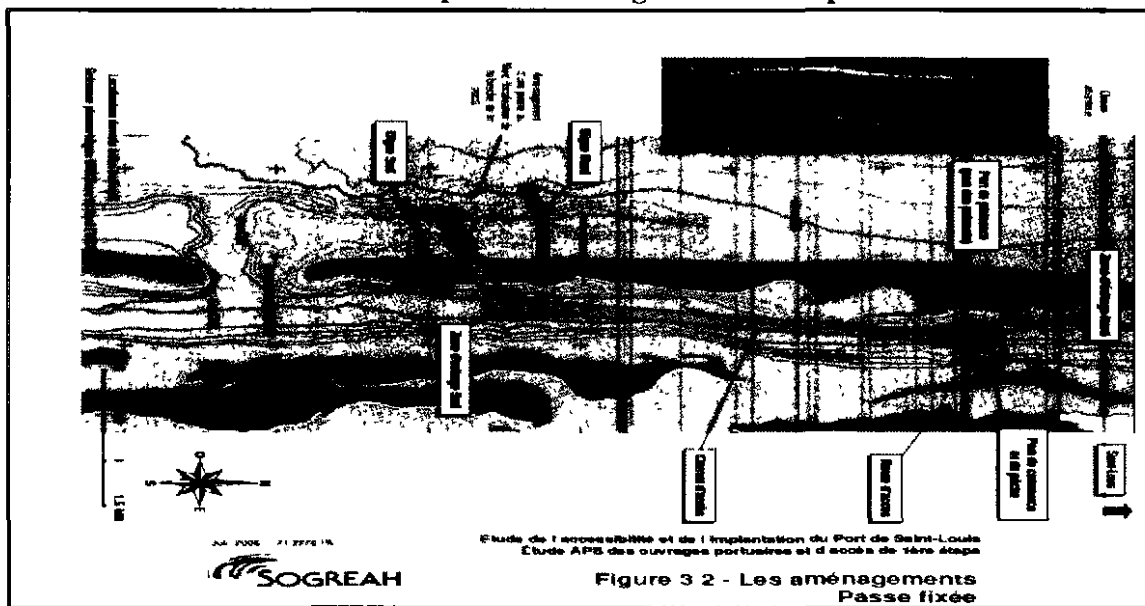


Plan

étape I : Aménagement de la passe naturelle en déplacement périodique



2.1.3. Plan étape II : Aménagement d'une passe fixe



2.2. Port minéralier dans la zone de Saint Louis

Les résultats ci-après sont issus d'une étude commanditée par la InfraCo Limited, société anonyme de droit Anglais et Gallois sise au Royaume uni, dans le cadre un Mémorandums d'Entente (MoU) établi en 2011 avec l'OMVS, pour développer un projet de transport minéralier sur le fleuve Sénégal. L'étude dans un premier temps s'est basée sur la massification des flux qui seront issus des gisements de phosphates de Bofal en Mauritanie et de Matam au Sénégal. Pour l'écoulement rapide de ces pondéreux, l'étude a examiné 3 sites de ports minéraliers dont : (i) Un (1) en eaux profondes (Offshore) au Nord de Saint Louis, (ii) Deux (2) au Sud du Pont Faidherbe dans l'estuaire. Parmi ces 3 sites, celui recommandé par l'étude est le site I du Port minéralier en eaux profondes au Nord de la Ville de Saint Louis.

2.2.1. Plan de situation des 3 sites étudiés par Royal Haskoning 2011



2.2.2. Travaux et Coût du port minéralier en eaux profondes recommandé par l'étude (Site I : recommandé)

Dans le cadre du volet transport minier sur le fleuve Sénégal, la réalisation à moyen et long term d'un port minéralier en eaux profondes au Nord de Saint a été recommandé sur le site I.

- Les travaux du port minéralier comportent:
 - la construction d'un port en eaux profondes (Port Offshore);
 - la réalisation d'un quai minéralier coté fleuve;
 - la construction d'une passerelle de liaison entre les deux ouvrages.

- Coût de réalisation : 97 Milliards de FCFA

2.2.3. Plan de situation du port minéralier en eaux profondes (Offshore) au Nord de Saint Louis.



2.3. Récapitulatif des coûts de réalisation des deux ports

N°	Infrastructures Portuaires	Coûts (Milliards FCFA)
1	Port fluviomaritime de Saint Louis	17,5
2	Port minéralier en eaux profondes au Nord de Saint Louis.	97,0
Total		114,5

III. RECOMMANDATIONS AUX AUTORITES SENEGALAISES

- Accélérer la mise à disposition des domaines portuaires du port fluviomaritime de Saint Louis et de l'ensemble des escales rive gauche du Sénégal;
- Notifier officiellement à l'OMVS la décision de réalisation d'un port de pêche sur le site de l'actuel port dit des Polonais pour permettre de réajuster en conséquence l'aménagement du port fluviomaritime de Saint Louis;
- Sécuriser les emprises de la route d'accès à la RN2 conformément au tracé retenu dans la variante n°4 ;
- Soutenir le projet de port minéralier au Nord de Saint Louis.