

SC14E4 / 98610/1

ETUDES DE LA NAVIGABILITE ET DES PORTS DU FLEUVE SENEGAL

Compte-rendu des reunions ayant eu lieu à St-Louis, Sénégal du  
4 au 6 Juin et à Dakar du 9 au 11 Juin 1969.

Objet : Situation du Projet Régional - 86 : Etude de la Navigabilité  
et des Ports du Fleuve Sénégal.

PREMIERE PARTIE : Réunions à St-Louis

Participaient à ces réunions :

Pour l'OERS : MM. S. N'DIAYE, Co-Directeur du Projet  
C. LEBARBIER, Conseiller Technique.

Pour les Nations-Unies : MM. X. Le Bourgeois, Nations-Unies,  
New-York, Conseiller Technique  
auprès du Projet.

C. ATCHOU : Représentant Régional Assistant  
du PNUD.

V. KAMMERER, Directeur du Projet, assisté de  
A. KOMAROV, interprète et de  
V. VOSTRIKOV, interprète

V. IVANOV, Expert Hydrologue

V. POMERANTSEV, Economiste Technicien

Y. LECONTE, Administrateur du Projet.

## I. ETUDES ENTREPRISES PAR LE PROJET

Les conversations ont porté sur les points suivants :

### A) ETUDES HYDROGRAPHIQUES ET HYDRAULIQUES

#### a) Travaux en cours :

Les études suivantes mentionnées aux paragraphes i) et ii) ci-dessous qui correspondent à la première phase du Plan d'Opération (Etudes et Recherches), ont été terminées ou sont en cours d'exécution.

i) Etudes hydrographiques et hydrologiques : sur 53 seuils étudiés, 38 seuils limitants ont été observés de façon permanente. Ces études ont été effectuées avec le matériel flottant du BCEOM sous le contrôle de l'Expert Hydrologue du Projet, M. IVANOV et avec la participation du personnel local de contrepartie.

ii) Etudes hydrographiques et topographiques préliminaires de la barre à l'embouchure du Fleuve.

iii) Etude des conséquences de la régularisation du Fleuve (hypothèse d'un débit de 300 m<sup>3</sup>/s) sur la navigabilité (non prévu au plan d'opération mais faite sur instructions de New-York).

#### B) Travaux à entreprendre :

i) Préparation des spécifications en vue d'un appel d'offre pour l'étude détaillée des tronçons les plus complexes, et des levés hydrographiques et hydrologiques des fonds sur certains seuils.

ii) Recommandations et vérification des mesures à entreprendre pour l'amélioration des seuils en utilisant le cas échéant les modèles physiques adéquats, comme prévus dans le plan d'opération, bien que celui-ci ne comporte pas de crédits suffisants pour une telle entreprise.

iii) Etudes techniques détaillées de la liaison mer-fleuve en particulier de la barre à l'embouchure.

B) Etudes économiques

a) Travaux en cours :

i) Etude des trafics des Etats intéressés au développement du Bassin du Fleuve Sénégal.

ii) Importations et Exportations de chaque Etat et échanges entre ces Etats.

iii) Etudes comparées des divers moyens de transport ;

iv) Etude rationnelle de la part du trafic devant revenir au transport fluvial afin de diminuer le coût des transports pesant sur l'économie des pays.

L'utilisation du Fleuve permettrait de réaliser de très sérieuses économies par rapport aux prix actuels, tout en laissant aux autres moyens de transport leur participation au trafic général.

Ces études sont conduites par Mr. Pomerantsev et seront publiées dans un rapport à paraître au cours de l'été.

b) Travaux à entreprendre :

i) Etude des tarifs par types de marchandises et selon les moyens de transport utilisés, ceci pour permettre aux Gouvernements de s'orienter vers une politique générale de transport au plus bas prix. Les Résultats de ces études seront vraisemblablement disponibles vers le printemps 1970.

c) Etudes Techniques :a) Travaux en cours :

En raison du retard dans le recrutement de l'expert en génie civil, aucune étude d'infrastructure n'a encore pu être entreprise. Il est espéré que la venue de l'expert Mr. BEGLITSKY permettra de remédier très prochainement à cet état de choses.

b) Travaux à entreprendre :

i) Amélioration des escales portuaires, priorité à accorder à certaines (Kayes, Ambidédi, Kaédi)

ii) Etude et recommandations sur des types rationnels de matériel flottant adapté (chalands remorqués ou automoteurs).

iii) Etude de l'amélioration des chalands artisanaux

iv) Construction locale de 2 prototypes de chalands artisanaux.

v) Construction et démonstration des prototypes sur le Fleuve.

- Préparation des spécifications en vue d'un appel d'offres pour l'attribution des études ci-dessus mentionnées en iii et iv et v à des sous-traitants.

Mr. Pomerantsev qui a une longue expérience dans le domaine de la construction fluviale a accepté de se charger des études mentionnées aux paragraphes ii) et v).

Il a été décidé à l'unanimité et sur la suggestion de Mr. Pomerantsev que les études du second groupe (amélioration des chalands) mentionnées au paragraphe iii) devront être confiées à un architecte naval spécialiste de la construction en bois, ainsi que leur expérimentation sur le fleuve.

## MODIFICATIONS AU PLAN D'OPERATION

Faisant suite à la lettre du 13 Mai 1969 de Mr. SAGER, la nouvelle forme à donner au Plan d'Opération a été discutée au cours de ces réunions et des changements sont proposés qui seront officiellement présentés par l'OERS dans un proche avenir au PNUD. Ces changements portent sur :

A) Poste Personnel : Prolongation du contrat de Mr. Pomerantsev chargé d'attributions supplémentaires en ce qui concerne le matériel flottant. Création éventuelle de nouveaux postes d'experts ou consultants, suivant les nouveaux besoins du projet. Les précisions concernant ce chapitre seront communiquées ultérieurement par l'OERS, après consultation du Directeur du Projet.

B) Poste Equipement : Les crédits de \$ 150 000 prévus pour l'achat d'une drague ne sont pas retenus, et il est proposé de les utiliser pour d'autres postes (experts, consultants et sous-contrats). En effet il n'a pas encore été établi que la succion des seuils sablonneux soit techniquement et économiquement la meilleure solution pour améliorer la navigation sur le Fleuve.

C) Poste Sous-Contrats : Comme indiqué à la section I,C,b, de ce compte-rendu, les études économiques seront exécutées par l'économiste technicien (Mr. Pomerantsev). En conséquence, la liste des futurs sous-contrats s'établit comme suit :

a) - Etudes de la liaison mer-fleuve y compris accès des navires de pêche comprenant éventuellement modèles en laboratoire : environ \$ 200 000.

b) - Dessin, construction ou achat et démonstration sur le Fleuve de 2 types de chalands et automoteurs, tonnages variés : environ \$ 150 000.

c) Recherche, à partir des types existants, d'un prototype de chaland artisanal offrant une meilleure rentabilité commerciale et une plus grande sécurité, construction et démonstration de 2 prototypes sur le Fleuve : environ ₣ 60 000

d) Photos aériennes : ₣ 10 000

Les modifications suggérées ci-dessus seront bientôt officiellement présentées par le Secrétariat Général à l'Aménagement du Fleuve Sénégal (OERS) sous forme de Projet d'amendement au plan d'opération qui sera discuté au préalable avec le Directeur du Projet.

### III. RECOMMANDATIONS

A) Il est souhaité qu'une attention particulière soit apportée à l'étude des propositions officielles qui seront faites à la suite de ces réunions, les-dites propositions pouvant entraîner une demande de crédits supplémentaires pour permettre l'exécution harmonieuse du Projet.

B) L'intérêt de réunions comme celles qui se sont tenues à Saint-Louis a été reconnu par tous. Elles ont permis de traiter en quelques séances des problèmes de fond qu'une longue correspondance n'aurait pas résolu, et à l'unanimité il a été demandé que de telles réunions deviennent périodiques la date proposée pour la prochaine étant décembre 1969. Il a été reconnu à l'unanimité la nécessité du maintien de la liaison permanente qui existe entre le Projet de Navigation et les autres Projets dans le cadre du développement intégré du Bassin du Fleuve Sénégal, et de la poursuite de l'étude des conséquences d'une régularisation à 300 m<sup>3</sup>/s.

C) Le seul ouvrage faisant autorité sur le Fleuve Sénégal à été édité en 1906-1908 par la Mission FROMAGET et s'intitule : INSTRUCTIONS NAUTIQUES DU FLEUVE SENEGAL, cet ouvrage trop vieux, n'est plus d'actualité.

D'autre part les instructions nautiques et avis aux navigateurs publiés par les différents bureaux hydrographiques du Monde sont nettement insuffisants pour assurer la sécurité des navires sur le Fleuve Sénégal.

Les travaux entrepris par le Projet sont déjà assez complets pour qu'une refonte du "FROMAGET" puisse être envisagée. A l'unanimité il a été reconnu la nécessité d'étudier dès maintenant les moyens financiers qui permettraient de réaliser cette opération. Cette publication pourrait se faire par étapes.

#### DEUXIEME PARTIE : Réunions à Dakar

Participaient à ces réunions :

Pour l'OERS : MM. R. N'DAW, Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal (OERS)

S. N'DIAYE, Co-Directeur du Projet

C. LEBARBIER, Conseiller Technique

Pour les Nations-Unies :

MM. X. Le BOURGEOIS, Nations-Unies New-York,  
Conseiller Technique auprès du Projet

C. ATCHOU, Représentant Régional Assistant du PNUD

V. KAMMERER, Directeur du Projet

A. KOMAROV, Interprète

Y. LECONTE, Administrateur du Projet.

Après que Mr. N'DAW, Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal eut pris connaissance des résultats des réunions de St-Louis et après discussion de ces résultats et leur approbation, la réunion aborda les questions suivantes :

### I. PROBLEMES DE LA PECHE

Sur invitation de M. Ibrahima Malick DIA, Directeur du Service de l'Océanographie et des Pêches Maritimes, sept membres de la mission se sont rendus à son bureau où il leur exposa les faits suivants :

Le Sénégal tire de la pêche un revenu annuel de l'ordre de 6 Milliards de F. CFA. Dans la seule région du Cap Vert, cette activité fait travailler 18 Entreprises et 4 600 employés.

Sur un total de 26 000 pêcheurs piroguiers, 16 000 sont basés dans la région de St-Louis où les bancs de poissons sont si importants que même les navires étrangers viennent opérer au large.

Dans ces conditions, le Gouvernement Sénégalais estime que St-Louis devrait de toute évidence être équipé pour servir ces flottes de pêche Sénégalaises et Internationales qui travaillent au large de ces côtes.

Compte tenu de ce qui précède, les membres de la mission ont convenu que la pêche est un élément nouveau constituant une justification supplémentaire à l'étude complète de la liaison mer-fleuve et d'installations portuaires appropriées.



En conséquence, il a été entendu avec le Directeur du Service de l'Océanographie et des Pêches Maritimes qu'une étroite coopération devra être établie entre son Service et le Projet Régional 86, Dans cet ordre d'idée, ce Service communiquera très prochainement au Projet les dossiers d'études préliminaires dont il dispose.

Par ailleurs, le Gouvernement Sénégalais saisira bientôt l'OERS (Secrétariat Général à l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal), pour lui demander d'inclure dans le programme des activités du Projet liées au Port de St-Louis, les services à fournir aux navires de pêche.

Les conclusions ci-dessus mentionnées, exposées à la réunion, ont été entièrement approuvées par le Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal.

## II. PROBLEMES LIES AU TRANSFERT DU SIÈGE DU PROJET

Il avait été décidé à l'origine que le siège du Projet Navigation serait à Kaédi (RIM)

A cause du manque de fonds de contrepartie, les experts du projet ont été placés provisoirement à St-Louis, dans des bureaux mis à la disposition de l'ex-Comité Inter-Etats par la R .I.M., où l'ensemble des problèmes matériels ont pu être résolus correctement (y compris logement des Experts), et où le projet fonctionnait normalement.

Le Secrétaire Général au Fleuve Sénégal a pris acte de la position de l'ONU qui ne souhaite pas que le projet soit installé à Nouakchott, l'argument principal étant que Nouakchott n'est pas sur le Fleuve, zone de travail exclusive du Projet.

Après un long échange de vues, au cours duquel le Secrétaire Général a exposé les principes qui font qu'il est indispensable de mettre le siège du projet en RIM, il a été admis qu'à défaut de maintenir le projet à St-Louis, la ville de Rosso présente le moins d'inconvénients pour l'exécution du Projet.

Le Représentant de l'ONU (Agence d'exécution) présentera cette question à New-York, et le Secrétaire Général au Fleuve se mettra en rapport avec les autorités Mauritanienne pour présenter les conclusions de la réunion à ce sujet et pour arrêter les dispositions pratiques à prendre.

### III. CONTRAT BCEOM

Par suite des retards importants dans la livraison du matériel à fournir par les Nations Unies et en accord avec la Direction du projet, le Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal avait décidé de confier de gré à gré au BCEOM la première phase de l'étude des seuils du Fleuve Sénégal. Cette décision avait été prise dans le but d'éviter une perte de temps considérable spécialement pendant la période de crue 1968, très importante pour l'acquisition des données de base.

Bien que prévue dès juillet 1968 par le Directeur du Projet, l'Agence d'Exécution n'a pas pris en temps utile les décisions nécessitées par l'urgence de cette affaire.

Compte tenu des résultats positifs obtenus (voir documents établis par l'expert hydrologue Mr. IVANOV) la réunion réitère la demande présentée le 10 Mars 1969 par le Secrétaire Général à l'Aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal visant au remboursement d'une somme de 6 000 000 F. CFA soit environs \$ US. 25 000, à imputer au chapitre "sous-contrats" du Plan d'Opération.

### IV - PERSPECTIVES

La réunion a marqué l'intérêt qu'il y aurait, dans les perspectives d'avenir du projet, à envisager la poursuite des études de Navigabilité vers l'amont au delà des limites actuelles du projet en liaison avec les possibilités créées par les réservoirs en cours d'étude.

Il est souligné que toute extension de la Navigabilité vers l'amont aurait des conséquences favorables sur les possibilités de développement des ressources minérales de la zone.

A ce propos, la réunion note avec satisfaction que l'ONU (Agence d'Exécution) s'intéresse au problème de la Navigation sur la Falémé - (voir page 4 du document intitulé "Définition du programme de Sénégal-Consult pour la 2ème phase des projets REG 52 et REG 80).

---