

XI.413/00003 - E 0009 ²⁶¹/₁₃
S.L.A.E.4/913

REUNION DES EXPERTS DES ETATS DE L'OMVS.
SUR LES PROBLEMES DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL

Tenue à Dakar du 5 au 11 Février 1974.

RAPPORT DES EXPERTS

En application de la Résolution n° 14/73/OM/MLB du Conseil des Ministres de l'OMVS, les experts des Etats chargés de l'étude des problèmes relatifs à la navigation sur le fleuve Sénégal se sont réunis à Dakar du 5 au 11 Février 1974.

Ont assisté à cette réunion :

MALI -

MM. Nakidia BENGALY, Directeur Général des Transport
Salif KONAKE, Directeur Général de la Compagnie Malienne de Navigation,
Aly DEMBELE, de la Direction de l'Hydraulique.

MAURITANIE :

M. Omar Elimane LY, Chef de la Division des Ports et Voies navigables au Ministère de l'Équipement.

SENEGAL :

M. Mamadou SAMB, Administrateur des affaires maritimes au Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et des Transports

QMS -

M. Ibrahima BA, Chef de la Division des Transports de l'QMS.

*

La réunion a examiné et adopté l'ordre du jour suivant :

- 1°) - Examen du rapport final sur les études portuaires à Saint-Louis et à Kayes,
- 2°) - Examen du rapport sur le schéma d'amélioration et de développement des Ports et Escales du fleuve Sénégal,
- 3°) - Examen des recommandations sur les travaux d'aménagement de la voie navigable,
- 4°) - Examen du projet de spécifications de bateaux pour la navigation sur le fleuve Sénégal
- 5°) - Examen du projet de Code relatif à la navigation et aux transports sur le fleuve Sénégal,
- 6°) - Examen du rapport sur les dispositions à prendre pour faire face aux premières exigences du développement du transport fluvial,
- 7°) - Examen du Tome VII du Rapport préliminaire de la Société Norbert Beyrard relatif aux problèmes de transport sur le Sénégal.

I - EXAMEN DU RAPPORT FINAL SUR LES ETUDES PORTUAIRES A SAINT-LOUIS ET A KAYES.

Après examen du rapport final de la firme Surveyer Neninger et Chenevert en collaboration avec Chr. Ostenfeld et Jonson sur les études portuaires à Saint-Louis et Kayes, la réunion :

- Enregistre avec satisfaction la possibilité de construire à Saint-Louis d'un complexe portuaire (commerce et pêche) abrités pour le transbordement des marchandises entre les longs courriers et les cargos fluviaux,

.../....

- l'emplacement des installations de transbordement prévues dans l'estuaire au Sud du Pont Faidherbe semble le plus convenable.

Toutefois, des dispositions particulières devront être prévues pour améliorer le mécanisme d'ouverture de la travée tournante du pont Faidherbe et remplacer la conduite d'eau actuellement placée sur celui-ci par une conduite submergée.

Les installations portuaires prévues pour faire face au trafic de 290 000 Tonnes sont satisfaisantes.

Il est spécifié dans le rapport que l'ouverture du chenal d'accès prolongera la remontée de l'eau salée dans le cours du fleuve en période d'étiage de 50 %. Cet inconvénient pourra être pallié par la réalisation du barrage de Diama.

Il est relevé que la stabilité des extrémités des jetées constituera un problème critique. Aussi, il sera nécessaire de procéder au cours des études d'exécution à des essais sur modèle réduit du chenal d'accès et des digues de protection.

Pour le port de Kayes, les dispositions prévues sont satisfaisantes. Néanmoins, la cale de radoub envisagée sur la rive droite du fleuve, nécessitera qu'il soit entrepris des études topographiques, hydrographiques et géologiques pour confirmer l'emplacement retenu.

En outre, il est souhaitable que la capacité de cette cale soit maintenue au moins à 12 embarcations même pour la période initiale et que des installations d'attente soient prévues.

.../....

2 - EXAMEN DU RAPPORT SUR LE SCHEMA D'AMELIORATION ET DE DEVELOPPEMENT DES ESCALES PORTUAIRES.

L'étude du schéma d'amélioration et de développement des escales portuaires se base sur les prévisions de trafic estimé à 200 000 Tonnes environ dans une première phase et 350 000 tonnes en deuxième phase.

Les installations prévues sont satisfaisantes pour ces trafics.

Cependant, compte tenu du développement agricole prévu après la régularisation des débits du fleuve à 300 m³/s à Bakel, il est à craindre que ces installations ne suffisent plus. Aussi, il serait souhaitable que lors de l'étude des projets d'exécution, il soit tenu compte des extensions nécessaires pour absorber les accroissements futurs du trafic.

Pour la relance de la navigation sur le Sénégal, il serait hautement souhaitable que les dispositions de premières urgences soit prises dès à présent pour l'aménagement des escales portuaires, à savoir :

- Construction et équipement des escales de Dagana, Boghé et Bakel qui ne disposent pas d'une installation.

- Réaménagement et équipement des autres escales.

Le montant prévu pour ces actions de première urgence a été estimé à 475 Millions de francs CFA en 1970.

3 - EXAMEN DES RECOMMANDATIONS SUR LES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA VOIE NAVIGABLE.

Les recommandations faites par le projet REG.86 consistent à entreprendre :

- les travaux d'approfondissement des seuils pour obtenir un mouillage de 1,50 m en aval et 1,20 en amont de Boghé avec le niveau de référence établi sur la base d'un débit de 150 m³/s à Bakel.

Pour le trafic envisagé de 350 000 tonnes/an avant la régularisation compte tenu des prélèvements importants d'eau pour l'irrigation d'une part et l'accroissement considérable du trafic qui résulterait du développement de la production agricole et éventuellement du transport des produits miniers d'autre part, ces profondeurs s'avèreront insuffisantes. L'importance du trafic attendu justifiera alors largement les travaux d'approfondissement ultérieur.

La réunion a examiné avec un grand intérêt l'idée de la création d'une direction de l'entretien de la voie navigable.

Elle estime qu'une urgence particulière devra être attachée à la mise sur pied du service du balisage.

En effet, le balisage du fleuve, implanté en 1908 est dans un état de délabrement tel qu'il ne répond plus aux besoins de la navigation.

Pour permettre une relance de cette navigation, dans des conditions de sécurité minima, il est urgent de procéder à :

- la mise en place progressive de ce service permanent de balisage, conformément aux recommandations du rapport ;

- l'acquisition des moyens techniques (signaux du matériel naval et autres).

Le fonctionnement d'un tel service qui exigera pour la première étape un budget estimé à 29 Millions.

Pour un premier équipement de ce service, il serait souhaitable de mettre à sa disposition le matériel existant du projet REG.86.

4 - EXAMEN DU 4^e POINT DE L'ORDRE DU JOUR : PROJET DE SPECIFICATIONS DE BATEAUX POUR LA NAVIGATION SUR LE SENEGAL.

Après avoir examiné le projet de spécifications du caboteur mer-fleuve préparé par l'Architecte naval sous-contracté par le PNUD, la réunion estime que les modifications ci-dessous devront être apportées au projet de caboteur proposé :

- les panneaux en bois prévus dans le chapitre 2 (n° 5) doivent être remplacés par des panneaux métalliques type Mac Grégor ;
- une bigue de 15 tonnes devra être installée à bord pour permettre la manipulation des colis lourds,
- le caboteur disposant de deux hélices, il serait plus indiqué de prévoir deux gouvernails,
- Un silencieux d'échappement très efficace est indispensable pour le groupe de port,
- il n'est pas nécessaire d'installer un coffre dans la cabine du Chef Mécanicien ;
- Il serait nécessaire d'embarquer une petite cale frigo ou un container frigo en pontée alimenté en électricité par le bord.

Pour des raisons de stabilité,

La réunion insiste également sur la nécessité d'adopter la formule tout au milieu ou tout au tiers arrière en ce qui concerne la disposition des superstructures.

En tout état de cause, une étude de rentabilité de ce type complexe de bateaux s'impose avant son adoption.

5 - EXAMEN DU POINT 5 DE L'ORDRE DE L'ORDRE DU JOUR - CODE RELATIF A LA NAVIGATION ET AU TRANSPORT SUR LE FLEUVE SENEGAL.

Le but recherché dans ce code est d'établir une réglementation uniforme de l'utilisation du fleuve par les flottes des pays riverains.

Ce Code qui reprend dans une large mesure les dispositions des Codes de marine marchande existants est certainement un instrument précieux pour l'utilisation internationale du fleuve comme voie de transport.

Il importe que ce projet de Code soit examiné par les services juridiques compétents des Etats membres en vue de son adoption.

6 - EXAMEN DU POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORT SUR LES DISPOSITIONS A PRENDRE POUR FAIRE FACE AUX PREMIERES EXIGENCES DU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL.

Ce rapport expose les causes de la stagnation du trafic sur le fleuve Sénégal et préconise des dispositions élémentaires à prendre pour faire face aux premières exigences du développement du transport fluvial.

Les dispositions examinées et adoptées par la réunion sont d'ordre technique, commercial et juridique.

Les mesures techniques concernent :

- l'amélioration du chenal navigable sur certains seuils,
- la remise en place du balisage,
- l'aménagement et l'équipement de certaines escales portuaires,

Les mesures d'ordre commercial nécessiteraient que les Etats de l'OAS souscrivent des conventions de transport par lesquelles ils s'engageront pendant une période déterminée à garantir au transport fluvial un volume minimum de trafic.

Pour encourager le développement d'un transport combiné chemin de fer-voie d'eau, il importe que la différentielle de frêt sur les tarifs en régime intérieur et en régime international soit progressivement réduit sur

- la ligne Dakar - Saint-Louis
- la ligne Kayes- Bamako - Koulikoro.

En ce qui concerne la Mauritanie, des dispositions tarifaires particulières devraient être prises pour le camionnage sur le parcours Nouakchott Rosso pour les marchandises acheminées par le fleuve.

Le principe de la création d'une compagnie inter-Etats de Navigation sur le Sénégal ayant déjà été adopté par la résolution n° 25/7/OA-ML.B du Conseil des Ministres de l'OERS tenue à Bamako en Janvier 1971, la réunion recommande l'étude technico- économique et juridique pour la mise en place

de cette compagnie.

La réunion approuve la projet de convention entre les Etats de l'OMVS pour donner une base internationale à la navigation sous réserve du respect de l'article 6, alinéa 2 de la Convention portant Statut du fleuve Sénégal.

7 - EXAMEN DU POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR SUR LE TOME VII DU RAPPORT PRELIMINAIRE DE LA SOCIETE NORBERT BEYRARD RELATIF AUX PROBLEMES DE TRANSPORT.

La réunion a examiné la partie du rapport préliminaire relative aux problèmes de transport, de l'étude de synthèse effectuée par la Société Norbert Beyrard.

Elle estime :

1°) - Que l'importance des travaux d'approfondissement du chenal navigable prévu après régularisation et à la suite des prélèvements importants d'eau pour l'irrigation, doit être revu compte tenu des levés effectués sur les seuils par le Projet REG.86.

2°) - Les dimensions des convois de barges et pousseurs prévus pour l'évacuation des produits agricoles et éventuellement du minerai de fer nécessiteraient pour éviter des immobilisations importantes, que l'écluse du barrage de Diama ait des dimensions suffisantes : une longueur de près de 200 mètres et une largeur de 16 mètres ne seraient pas exceptionnelles ;

3°) - L'un des principaux objectifs de notre Organisation étant d'assurer par la voie fluviale le désenclavement du Mali, il serait nécessaire, pour la période précédant la réalisation du port fluvio-maritime de Saint-Louis, qu'il soit procédé à l'étude d'exploitation d'un caboteur à faible tirant d'eau permettant d'accéder à Kayes le plus longtemps possible ,

- En outre, si l'utilisation de barges et de pousseurs est un système de transport moderne et économique pour un trafic important, dans la période transitoire caractérisée par la faiblesse du trafic et des profondeurs disponibles, il ne sera pas toujours possible de séparer la traction du

tonnage dans les escales. Aussi, serait-il intéressant d'obtenir une analyse sur l'utilisation des bateaux automoteurs,

- l'adoption du système LASH pour le transport de l'alumine est très séduisante, mais il entraînerait que soit entrepris l'approfondissement du chenal d'accès au port de Saint-Louis et l'aménagement d'une zone de mouillage draguée au moins à 12 m pour recevoir les navires porte-barges. Cet investissement devrait être chiffré.

Pour évacuer 10 millions de tonnes/an de minerai de fer, il est estimé qu'il faudrait au moins 10 convois de barges poussées par jour. Compte tenu des dimensions de ces convois et de leur faible vitesse, ainsi que du trafic résultant des produits agricoles et des moyens de production, il en résulterait un encombrement dans les passes et à l'écluse de Diama qu'il convient d'analyser sérieusement.

- Enfin, l'utilisation d'engins modernes et très rapides pour le transport des passagers (hovercraft ou hydroglisseur) se traduira par un prix du transport qui sera hors de portée de la grande masse des voyageurs.

4°) - Les coûts d'exploitation bruts de la flotte prévue dans des conditions idéales devraient être revus dans le sens d'une majoration pour se rapprocher de la réalité.

5°) - Les coûts des aménagements (voie navigable, Ports et Escales portuaires) devront être revus et adaptés au trafic prévu dans le futur estimé à plus de 2 Millions de tonnes pour la production agricole, 600 000 Tonnes pour l'alumine et éventuellement plusieurs millions de tonnes de minerais de fer.

REUNION DES EXPERTS DES ETATS DE L'O.M.V.S. SUR
LES PROBLEMES DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL, TENUE A
DAKAR, DU 5 AU 11 FEVRIER 1974.

RECOMMANDATION N° 1

SUR LES ETUDES PORTUAIRES A SAINT-LOUIS ET A KAYES.

La réunion des experts des Etats de l'OMVS tenue à Dakar du 5 au 11 Février 1974, ayant pris connaissance du rapport final sur les études portuaires à Saint-Louis et à Kayes présenté par le Secrétariat Général de l'OMVS,

- CONSIDERANT la Convention relative au Statut du fleuve Sénégal,
- CONSIDERANT la Convention portant création de l'OMVS,
- CONSIDERANT la résolution n° 1/72/QM.S.D. du Conseil des Ministres de l'OMVS relative au programme de développement intégré du bassin du fleuve Sénégal,
- CONSIDERANT la Résolution n° 14/73/Qi-ML.B du Conseil des Ministres de l'OMVS,

RECOMMANDE au Conseil des Ministres d'adopter la variante du complexe portuaire de Saint-Louis, prévue dans l'estuaire sur la rive gauche (variante T2 B2 F2), l'accès des océaniques aux installations portuaires devant être assuré au moyen d'un chenal creusé à travers la langue de Barbarie protégé par des jetées.

ATTIRE l'attention du Conseil qu'une telle solution provoquera une remontée plus importante de la langue salée dans le fleuve pendant la période d'étiage rendant ainsi nécessaire la construction du barrage de DIAMA pour arrêter l'invasion marine.

RECOMMANDE au Conseil qu'il soit recherché dès à présent, le financement des études de factibilité et d'exécution des ports de Saint-Louis, et de Kayes.

DAKAR, le 11 FEVRIER 1974.

LA REUNION D'EXPERTS DES ETATS DE
L'OMVS sur les problèmes de la navigation.

ORGANISATION POUR LA MISE EN VALEUR
DU FLEUVE SENEGAL.

SECRETARIAT GENERAL.

REUNION DES EXPERTS DES ETATS DE L'OMVS
SUR LES PROBLEMES DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL
TENUE A DAKAR DU 5 AU 11 FEVRIER 1974.

RECOMMANDATION N° 2

SUR LES DISPOSITIONS A PRENDRE POUR L'AMELIORATION
DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL.

La réunion des Experts des Etats de l'OMVS tenue à Dakar du 5 au
11 Février 1974, sur les problèmes de la navigation sur le fleuve Sénégal,

REUNION DES EXPERTS DES ETATS DE L'OMVS
SUR LES PROBLEMES DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL
TENUE A DAKAR DU 5 AU 11 FEVRIER 1974.

RECOMMANDATION N° 2

SUR LES DISPOSITIONS A PRENDRE POUR L'AMELIORATION
DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL.

La réunion des Experts des Etats de l'OMVS tenue à Dakar du 5 au 11 Février 1974, sur les problèmes de la navigation sur le fleuve Sénégal,

- CONSIDERANT la Convention relative au Statut du fleuve Sénégal,
- CONSIDERANT la Convention portant création de l'OMVS,
- CONSIDERANT la Résolution n° 1/72/QM-S.D. relative au programme intégré du bassin du fleuve Sénégal,
- CONSIDERANT la Résolution n° 14/73/QM-ML.B du Conseil des Ministres de l'OMVS,

Après avoir examiné les différents rapports qui lui ont été soumis,

RECOMMANDE au Conseil des Ministres :

- 1°) - D'ADOPTER les schémas d'amélioration et de développement des escales portuaires prévus pour faire face à un trafic fluvial de l'ordre de 350 000 Tonnes.

En vue d'une relance rapide de la navigation, de prendre les dispositions de première urgence pour l'aménagement des escales portuaires.

- 2°) - De procéder progressivement à la mise en place d'une direction de l'exploitation de la voie d'eau qui sera chargée des études et recherches sur la voie d'eau, des travaux d'aménagement et d'entretien du chenal navigable et de la diffusion aux utilisateurs, des informations sur l'état du fleuve.

Une urgence particulière devra être attachée à la mise en place de la section du balisage dont il convient de rechercher le financement des moyens techniques (signaux, matériel naval et autres) auprès des sources de financement.

- 3°) - De faire examiner par les services juridiques et législatifs des Etats en vue de son approbation, du projet de Code relatif à la navigation et au transport sur le fleuve Sénégal.
- 4°) - D'examiner le projet de Convention entre les Etats Membres de l'OMVS pour donner une base internationale à la navigation sur le fleuve Sénégal en vue de sa présentation à la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement.

Il y aura lieu d'apporter à l'article 1er de cette Convention, les restrictions prévues à l'alinéa 2 de l'article 6 de la Convention portant Statut du fleuve Sénégal.

- 5°) - De préciser au Secrétariat Général de l'OMVS les orientations de base pour la création d'une Compagnie Inter-Etats de Navigation fluviale sur le Sénégal dont le principe a été retenu par la Résolution n° 25/71/OM.LM/B du Conseil des Ministres de l'OERS tenu à Bamako en Janvier 1971.

Une étude technico-économique et juridique de cette Compagnie devra être faite pour sa mise en place.

6°) - Que la différentielle de frêt sur les tarifs en régime intérieur et en régime international soit progressivement réduite pour les marchandises faisant l'objet d'un transport combiné rail-fleuve sur les lignes :

- Dakar - Saint-Louis,
- Kayes - Bamako - Koulikoro.

DAKAR, le 11 FEVRIER 1974.

LA REUNION D'EXPERTS DES ETATS DE L'OMVS
SUR LES PROBLEMES DE LA NAVIGATION.