
SECRETARIAT GENERAL.

NOTE SOMMAIRE SUR LES ACTIVITES DU
PROJET REGIONAL REG.86.

I - SITUATION D'EXECUTION DES ETUDES -

Le Projet d'Etude de la Navigabilité et des Ports du fleuve Sénégal (REG.86) dont les activités se sont poursuivies du 25 Avril 1968 au 31 Mars 1972, a achevé la plupart des études qui lui ont été confiées. Ces études effectuées portent essentiellement sur les études de préinvestissement concernant les domaines de l'économie du transport fluvial, des recherches hydrologiques, des aménagements de la voie navigable, des ports et escales portuaires, de la flotte et des questions juridiques et ont fait l'objet de rapports dont la liste est en annexe.

Cependant, certaines études importantes se poursuivent actuellement dans le cadre de sous-contrats passés ou à intervenir entre l'Agence d'exécution (ONU) et des firmes spécialisées. Ces études concernent :

- le complexe portuaire fluvio-maritime de Saint-Louis, (port de transbordement entre océaniques et chalands, et port de pêche) et le port fluvial de Kayes en cours d'exécution par le Groupement Surveyer Nenniger et Chenevert en collaboration avec Ostefeld et Jonson.

- la réédition de la carte nautique pour le tronçon du fleuve allant de l'embouchure à Boghé (400 km environ) confiée à l'I.C.N.

- l'acquisition et l'exploitation expérimentale des bateaux adoptés pour la navigation sur le fleuve Sénégal. Sur la base des caractéristiques étudiées par le Projet, un architecte naval recruté par l'ONU a entrepris l'élaboration des schémas des prototypes de bateaux. Il semble que le manque de fonds a amené l'Agent d'exécution à surseoir au lancement de l'appel d'offre pour leur construction.

II - RESULTATS DES ETUDES ET PRINCIPALES RECOMMANDATIONS -

2.1. - Perspectives de développement du trafic sur le fleuve.

L'aménagement intégré du bassin du fleuve Sénégal provoquera un développement économique, industriel et agricole des régions riveraines permettant une intensification et échanges et un accroissement considérable du trafic sur le fleuve.

Le trafic annuel actuel de l'ordre de 20 à 25 000 Tonnes de marchandises pourrait être porté à 200 000 Tonnes dans une première phase pour atteindre 350 000 Tonnes dans une seconde phase lorsque certaines dispositions seront prises. Ces dispositions devront tendre à l'amélioration de la liaison mer-fleuve, et de la voie navigable, à l'aménagement des ports et escales portuaires et à l'utilisation de bateaux adaptés pour la navigation sur le fleuve.

Les économies annuelles réalisables par rapport aux autres modes de transport estimées respectivement à 850 Millions et 1 360 Millions de Francs CFA pour chacune des phases devraient permettre la réalisation des investissements importants dans l'organisation des transports fluviaux qui atteindront près de 12 Milliards de francs CFA.

Le trafic annuel passagers de l'ordre de 11 800 voyageurs actuellement pourrait croître, selon les calculs effectués et atteindre 25 300 voyageurs lors de la première phase et 60 000 voyageurs en seconde phase.

en utilisant des bateaux plus rapides adaptés à ce transport.

2.2. - La flotte.

La flotte utilisée actuellement sur le fleuve, d'une capacité de l'ordre de 40 à 50 000 tonnes est souvent inadaptée et ne répond pas aux conditions optima de navigation sur le fleuve Sénégal.

Les principales caractéristiques des bateaux recommandés pour la navigation sur le Sénégal sont :

- Pour les bateaux de navigation intérieure :

- type automoteur, d'une capacité de charge de 350 T ayant un tirant d'eau de 1,2 à 1,3 m et pouvant atteindre une vitesse en eaux dormantes sous pleine charge de 18 à 20 km/heure équipé d'une grue électrique mobile à rotation totale dont la capacité de charge est de 2,5 Tonne à une portée de la flèche de 5 à 7 m et 1,3 Tonne à une portée de la flèche de 7 à 14 m.

- Pour les bateaux de navigation mixte (fleuve - zone cotière de l'océan.)

- type automoteur, d'une capacité de charge de 400 Tonnes ayant un tirant d'eau de 1,2 à 1,4 m et pouvant atteindre une vitesse en eau dormante et sous pleine charge de 18 à 22 km/h équipé d'une grue identique à la précédente.

- Les bateaux de passagers devront être caractérisés par une grande vitesse de croisière (40 km/h) et un faible tirant d'eau (0,40 m) pouvant transporter 50 à 60 passagers.

Le nombre d'unités de la flotte pour chacune des phases est estimé respectivement à 35 à 40 cargos fluviaux et 4 bateaux de navigation mixte d'une part et 55 et 65 cargos fluviaux et 7 bateaux de navigation mixte d'autre part.

2.3. - Liaison fluvio-maritime.

L'absence de débouché maritime valable constitue un sérieux handicap pour le développement du trafic fluvial.

La faiblesse du trafic maritime du port actuel de Saint-Louis est due aux difficultés de franchissement de la barre à l'embouchure du

fleuve et à la présence du pont Faidherbe dont l'ouverture de la travée tournante nécessite un préavis en raison de l'interruption de l'alimentation en eau de la ville.

L'accroissement prévu du trafic rendra nécessaire vers la fin de la première phase, la réalisation d'un port en eau profonde à l'embouchure pour le transbordement de 290 000 Tonnes de marchandises. En outre, la grande richesse en poissons des eaux littorales de Saint-Louis milite en faveur de cette réalisation.

Des études entreprises, il se dégage qu'il est techniquement possible de construire dans la région de Saint-Louis des installations portuaires abritées dans l'estuaire en réalisant un nouveau chenal d'entrée à travers la langue de Barbarie.

Ce port comprendra des installations de transbordement des marchandises entre les océaniques et les bateaux fluviaux ainsi que des installations pour la pêche.

La réalisation des ouvrages nécessitera en première approximation un investissement de l'ordre de :

- 5 Milliards de F.CFA pour le port de transbordement
- 750 à 900 Millions de francs CFA pour le port de pêche.

Sans attendre que le développement du trafic justifie économiquement la réalisation du port en eau profonde, il serait nécessaire, dès à présent, d'amorcer l'animation du trafic fluvial en utilisant les systèmes de transport suivants :

- Organisation du transbordement des marchandises des océaniques ancrés au large de l'embouchure sur les bateaux fluviaux au moyen d'allèges ;
- utilisation de bateaux de navigation mixte.

2.4. - Ports et Escales portuaires sur le fleuve.

2.4.1. - Port Fluvial de Kayes.

L'importance du volume de marchandises maliennes pouvant être transférée sur le fleuve (195 000 Tonnes environ/an) justifie la réalisation d'un port de transbordement à Kayes dont le coût de construction est estimé à 1 Milliard F.CFA.

2.4.2. - Escales portuaires.

Seules les escales de Rosso, Richard-Toll et Podor possèdent des quais permettant l'accostage toute l'année des bateaux en exploitation sur le fleuve. Aucune escale n'est dotée d'engin de levage, les manutentions se faisant manuellement, les rendements sont faibles.

Le schéma d'amélioration et de développement des escales dont le coût approximatif s'élève à 460,5 Millions de F.CFA. environ lors de la première phase et 700 Millions pour la seconde phase prévoit :

- la construction d'installations portuaires aux escales qui en sont dépourvues (Dagana, Boghé, Bakel) ;
- l'aménagement et l'extension des autres escales (Rosso, Richard-Toll, Podor, Kaédi et Matam) ;
- l'acquisition du matériel de manutention simplifié ;
- l'aménagement de commodités pour les passagers ;
- la réalisation de quais pétroliers et aménagements correspondants à Rosso et Richard-Toll.

2.5. - Améliorations des conditions de navigabilité du fleuve.

Le fleuve Sénégal, même dans son état actuel, représente une importante voie de transport réunissant des conditions de navigabilité relativement favorables. Le tronçon Embouchure-Boghé (400 km environ) est pratiquement navigable pendant toute l'année avec des fonds minimaux de

l'ordre de 1 m ; les mêmes fonds sont observés jusqu'à Kayes pendant 120 jours .

La réalisation de certains travaux sur le chenal navigable (balisage, dragage, dynamitage, drainage, nettoyage du lit et rectification) dont le coût du programme minimum est estimé à 300 Millions F.CFA en première phase et qui atteindrait 1 200 Millions de F.CFA. en deuxième phase, permettrait de rendre la navigation possible toute l'année jusqu'à Boghé et augmentant considérablement la période de navigation en amont.

Les frais d'exploitation annuels dûs à l'entretien de la voie d'eau se monteraient environ à 97 Millions de F.CFA en première phase pour atteindre 132 Millions lors de la deuxième phase .

2.6. - Influences des constructions de barrages sur la navigation.

La régularisation du débit du fleuve à 300 m³/s à Bakel, par la construction d'un barrage en amont (Manantali) rendra possible la navigation pendant toute l'année jusqu'à Kayes avec des fonds minima de 1 à 1,20 m.

La construction d'un barrage dans le delta devra comporter obligatoirement une écluse qui en accroîtra le coût et entrainera une augmentation des frais d'exploitation de la flotte résultant de l'immobilisation de celle-ci lors des manoeuvres nécessaires pour son passage .

2.7. - Organisation des Transports.

Toutes les améliorations recommandées n'atteindraient pas leur but s'il n'était pas entrepris une réforme profonde de l'exploitation en vue de donner à la batellerie sa pleine efficacité .

Il serait souhaitable qu'une Compagnie Inter-Etats de Transport Fluvial sur le Sénégal soit rapidement mis sur pied . Les conditions de création d'une telle compagnie, en association avec les groupes privés éventuellement intéressés ont fait l'objet d'une étude déjà communiquée aux Etats Membres .

2.8. - Suite à donner aux études.

Les travaux entrepris par le Projet REG.86 doivent être poursuivis d'autant plus que certaines tâches prévues au plan d'opération ne sont pas terminées.

A cet effet, un projet de requête pour l'amélioration de la navigabilité du fleuve Sénégal a été préparé et soumis au PNUD. Cette requête comporte un programme à caractère plutôt pratique dont les points essentiels sont les suivants :

- Amélioration de la liaison Mer-fleuve et projet d'exécution des ports ;
- Aménagement de certaines escales
- Aménagement de la voie navigable
- Projet d'exécution **d'atelier** : de réparation des bateaux
- télécommunication et dispatching
- Mise au point et expérimentation des prototypes de bateaux.

COUTS APPROXIMATIFS PAR PHASE DES
TRAVAUX A REALISER EN VUE DU DEVELOPPEMENT
DU TRAFIC FLUVIAL.

En Millions de Francs CFA.

| Désignation des travaux. | Coût des Travaux. | | |
|---|----------------------|----------------------|--------|
| | 1 ^è phase | 2 ^è Phase | Total |
| - Amélioration de la liaison fluvio-maritime | 350 | | 350 |
| Construction du port à l'embouchure | | 6 000 | 6 000 |
| - Aménagement à Kayes pour le transbordement des marchandises. | 500 | 500 | 1 000 |
| - Aménagement et construction des escales | 460 | 700 | 1 160 |
| Ateliers de réparation des bateaux | 200 | 100 | 300 |
| Amélioration du chenal navigable | 240 | 610 | 850 |
| - Etude, Recherche et Travaux Expérimentaux | | | |
| . Projet d'exécution du Port | 150 | | 150 |
| . Travaux expérimentaux d'amélioration de plusieurs seuils | 100 | | 100 |
| . Etude d'implantation d'atelier de répara- tion des bateaux. | 50 | | 50 |
| - Acquisition de la flotte | 800 | 500 | 1 300 |
| TOTAUX | 2 850 | 8 410 | 11 260 |

LISTE DES ETUDES REALISEES PAR LE PROJET REG.86 D'AVRIL 1968 A
DECEMBRE 1971.

1. V. POMERANTSEV) Appréciation préliminaire des conditions
V. IVANOV) de navigation et des frais de transport
de marchandises sur le fleuve Sénégal
après son aménagement. Février 1969
2. V. IVANOV Rapport sur les études hydrologiques
du fleuve Sénégal. + 12 annexes Juillet 1969
3. V. POMERANTSEV Rapport technico-économique sur le
développement des transports sur le
fleuve Sénégal. Octobre 1969
4. V. POMERANTSEV Rapport technico-économique sur le
développement des transports sur le
fleuve Sénégal (rapport de synthèse) Octobre 1969
5. V. KAMMERER Rapport sur la visite des ports maritimes
de quelques pays de l'Afrique Occiden-
tale effectuée par un groupe d'Experts
du Projet REG.86 du 12 au 27 Février
1969. Février 1970
6. A. MEGLITSKY Notes préliminaires sur les changements
des fonds à l'embouchure du fleuve
Sénégal. Mars 1970
7. V. POMERANTSEV Justification technico-économique des
bateaux recommandés pour acquisition et
exploitation expérimentale sur le
fleuve Sénégal. Août 1970.

ANNEXE N° 2 (Suite).

8. V. POMERANTSEV Annexe au rapport technico-économique
sur le développement des transports sur
le fleuve Sénégal. Octobre 1970
9. K. BEZIUKOV Système de balisage pour le fleuve
Sénégal. Décembre 1970
10. A. MEGLITSKY Rapport sur les recherches hydrogra-
phiques et topographiques sur les ports
et escales du fleuve Sénégal entre
ROSSO et KAYES. Décembre 1970
11. A. MEGLITSKY Rapport sur les études des ports et
escales du fleuve Sénégal + 1 annexe. Décembre 1970
12. V. POMERANTSEV Rapport sur le développement éventuel du
trafic passagers sur le fleuve Sénégal. Décembre 1970
13. A. MEGLITSKY Schéma d'amélioration et de dévelop-
pement des ports et escales du fleuve
Sénégal. Décembre 1970
14. K. BEZIUKOV Recommandations pour l'aménagement des
conditions de navigation du fleuve Séné-
gal. Tome II. Décembre 1970
15. V. POMERANTSEV Rapport de fin de mission.
-