

GRAND ANGLE

DOSSIER SPÉCIAL SUR LE PROJET NAVIGATION DE L'OMVS

OUVRIR LE BASSIN À LA MER ET AU MONDE

Depuis la création de l'Omvs en 1972, le Projet Navigation sur le Fleuve Sénégal a fait l'objet d'un grand nombre d'études techniques, économiques et environnementales, qui ont mis en évidence non seulement son intérêt économique, mais aussi son intérêt stratégique pour le désenclavement, l'aménagement du territoire et l'intégration physique des populations riveraines du fleuve. Focus sur un projet qui va restaurer une navigation pérenne entre les ports de Saint-Louis au Sénégal et d'Ambidédi au Mali et reconnecter le bassin à l'océan atlantique sur une distance de 905 km.



Dans le temps, le cours navigable du fleuve Sénégal, en complément avec les pistes caravanières du Sahara et les liaisons côtières de l'atlantique, a contribué à créer des échanges florissants entre l'Afrique de l'Ouest d'une part, les régions de l'Afrique du Nord, de l'Europe et de l'Asie mineure d'autre part. Ces échanges portaient sur le commerce de l'or, des peaux, de la gomme arabique, etc. contre le sel et les denrées alimentaires. Au milieu du XVI^{ème} siècle,

les portugais ont remonté le fleuve pour échouer aux environs des chutes de Félou en amont de Kayes. Un siècle plus tard, avec la création du Fort de Saint-Louis par les français en 1659, un important trafic fluvio-maritime s'est développé entre l'Europe et l'arrière-pays du fleuve Sénégal. Le trafic portait sur : la gomme arabique, le coton et les produits agricoles en exportation, les denrées alimentaires et les biens de consommation en importation.

A partir de 1925, la navigation a amorcé son déclin sous les effets conjugués de plusieurs facteurs : manque de crédits nécessaires ; création du port de Dakar et son raccordement à Saint-Louis Dakar devenant de ce fait le nouveau pôle d'activités de la sous-région ; contraintes liées au franchissement de la barre de Saint-Louis pour les navires océaniques ; baisse continue de l'hydraulicité du fleuve.

Mais aujourd'hui, l'OMVS semble déterminée à concrétiser ce projet. Elle a créé à cet effet en 2011 la Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (Sogenav). Les travaux du Projet Navigation de l'OMVS seront réalisés sous l'option de construction clé en main avec apport de financement. Dans ce cadre, un contrat commercial a été signé entre l'OMVS et l'entreprise AFCONS Inde, le 11 Octobre 2019 à Dakar. Le projet sera finan-

cé par Eximbank de l'Inde pour un montant de 520 600 000 dollars, soit un peu plus de 290 milliards de Fcfa. Le processus de mobilisation du financement par les Etats membres de l'OMVS est en cours.

A terme, la navigabilité du fleuve Sénégal, devra favoriser le décollage économique du bassin, et la valorisation de ses ressources naturelles, notamment en améliorant les conditions d'accès des régions en-

clavées, aux marchés extérieurs. Il va aussi permettre, l'intégration sous régionale des pays riverains, ainsi que le développement du commerce intra-zone du bassin, et celui international des Etats membres. En somme, ce sera un véritable levier d'intégration, de commerce, de tourisme, c'est-à-dire de développement des pays.

UN FUTUR CHAINON DE L'ÉCONOMIE SOUS RÉGIONALE



Unique port international commun aux trois Etats contractants du Projet Navigation (Mali, Mauritanie, Sénégal), le port fluviomaritime de Saint-Louis assure la jonction entre le trafic fluvial et le trafic maritime sans rupture de charge. Le projet comprend un port de commerce, un port de pêche, un port de plaisance et un port minéralier en eau profonde.

Le Port de Saint-Louis constitue l'un des maillons essentiels du Projet Navigation. La zone du projet du Port de Saint-Louis est située dans le Delta, près de l'embouchure du fleuve Sénégal qui longe l'Océan Atlantique dont elle est séparée par un cordon littoral sableux appelé Langue de Barbarie. Les installations du Port projeté sont prévues en rive gauche de l'estuaire et sur l'île en bordure du marigot de Nar, cela afin d'éviter ou de limiter la traversée de la ville de Saint-Louis et le passage par le Pont "Faidherbe" par des gros porteurs routiers. Le Port existant dit «des Polonais», situé sur la Langue de Barbarie en rive droite du fleuve et à 4 km au Sud du Pont Faidherbe, qui était à l'origine destiné à l'activité de pêche semi-industrielle sera réhabilité et aménagé pour répondre aux exigences d'un Port de Plaisance. Sur le budget de 479 145 182 euros (520 600 000 US \$) nécessaire pour la réalisation du Projet de navigation sur le fleuve Sénégal, les 286 millions d'euros (soit plus de 58%) sont destinés aux travaux du complexe portuaire de Saint-Louis. C'est dire l'importance

de ce port fluviomaritime. Dans le cadre du Port fluviomaritime de Saint-Louis, il est prévu la construction de plusieurs ouvrages notamment un Port de commerce et un Port de pêche. Le Port de commerce sera situé à environ 3,6 km du Pont « Faidherbe », sur la rive gauche du fleuve Sénégal, presque en face du Port des Polonais. Il sera construit un terre-plein et un quai avancé sur des fonds naturels d'environ -3,0 m (CM). Le quai aura une longueur de 330 m, cote d'arase à +3,2 m (CM) et des fonds dragués à -6,5 m (CM). Le terre-plein aura une surface totale d'environ 38770 m². Le Port de Commerce sera séparé du Port de Pêche par une clôture, ayant des entrées indépendantes, mais pouvant partager le front du quai (clôture mobile). Le terre-plein sera équipé par des bâtiments spécifiques et autres infrastructures. Une plage de sable sera créée du côté de la pêche pour décharger les petits et moyens bateaux. Un ouvrage d'accès terrestre au Port de Commerce et de Pêche est également prévu. Il s'agit d'une route digue travers-

sant deux espaces de lagune avec des longueurs d'environ 660 et 290 km, liant une giratoire, parc de stationnement et accès extérieur adjacent au port, avec une route aménagée d'une longueur d'environ 1 km vers la route nationale n° 2.

A côté des Ports de Commerce et de Pêche, l'OMVS envisage la construction d'un Port de Plaisance. Plus précisément, il s'agit de la réhabilitation et de l'aménagement du Port dit « des Polonais » situé à environ 3,5 km du Pont « Faidherbe », sur la rive droite du fleuve Sénégal. Les ouvrages portuaires seront constitués par un quai qui correspond au pont existant, à réhabiliter, avec un front d'accostage de 140 m, cote d'arase à +2,9 m(CM) et fonds naturelles de l'ordre de -2,0 m(CM) ; un bassin à draguer du côté sud à -2,0 m (CM) équipé par deux appontements flottants, chacun de 60 m de longueur ; et une cale de halage à situer du côté nord avec une largeur de 12 m et des fonds de service à -0,5 m(CM).



AMADOU DIALLO DIRECTEUR GENERAL DE LA SOCIÉTÉ DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL

« LE PROJET
NAVIGATION EST
LE PLUS GRAND
PROJET DU SYSTÈME
OMVS »

Le projet navigation de l'OMVS vise à restaurer la vocation de transport fluvial du Sénégal et de mieux la valoriser en l'insérant dans un système intégrant tous les autres modes de transport. Un défi à la fois technique et financier que la Société de gestion et d'exploitation de la navigation sur le fleuve Sénégal a la lourde tâche de relever. Dans cet entretien, le Directeur général de la Sogonav, revient, avec force détails, sur ce projet, sur ses implications et sur son état d'avancement.

Dès sa création en 1972, l'OMVS avait fait de la navigation fluviale une de ses trois priorités, avec l'agriculture et l'énergie. Quelle est la pertinence de ce projet pour les Etats membres ?

Le Projet navigation est, tout d'abord, un grand projet de développement économique et social des Etats membres de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS). L'objectif principal du projet vise à instaurer sur le fleuve Sénégal une navigation pérenne sur un tronçon de 905 km, entre Saint-Louis (Sénégal) et Ambidédi (Mali) en vue de désenclaver les villes riveraines et les

zones de production agricoles, minières et touristiques encadrant le fleuve Sénégal et ses affluents, partiellement ou totalement enclavées et d'exploiter le vaste potentiel des ressources naturelles dont regorge le bassin du fleuve Sénégal. Ce potentiel est à la fois agricole (800 000 ha de terres cultivables dont 375 000 ha facilement irrigables par le fleuve Sénégal), minier (1,5 milliard de tonnes de fer, 800 millions de tonnes de bauxite, 200 millions de tonnes de phosphate, 100 millions de tonnes de calcaire, 80 millions de tonnes de marbre, de cuivre, de chrome, d'or et d'autres matériaux de construction), énergie hydroélectrique (plus de

4000 Gwh/an) et touristique (parcs nationaux de Diawling, de Djoudj, sites historiques comme le Fort de Bakel, de Médine, etc...).

Cependant, plus de quarante ans après, ce projet n'est toujours pas effectif. Quels sont les facteurs qui expliquent ce retard ?

La réalisation du projet Navigation a été entravée par beaucoup d'obstacles parmi lesquelles on peut citer les contraintes physiques avec la barre de Saint Louis (Langue de Barbarie) empêchant l'accès facile du fleuve aux grands bateaux. Il y

avait aussi les difficultés d'ordre politique. Les accords signés par les Etats avec certaines institutions internationales ont limité leur capacité d'endettement.

Toujours parmi obstacles, on peut noter les difficultés à trouver des investisseurs prêts à financer le projet, qui a un coût très élevé projet (520,6 millions dollars US) ; des Partenaires Financiers susceptibles d'accorder des prêts concessionnels, conformément aux accords signés avec le FMI. Sans compter la concurrence des autres modes de transport et le changement climatique. Tous ces facteurs ont contribué au déclin du transport fluvial qui n'a pas bénéficié d'investissement lui permettant de soutenir la concurrence avec les modes de transports alternatifs.

Cette fois-ci, les choses semblent aller dans le bon sens grâce à l'engagement de ses dirigeants. Quelles seront les retombées attendues pour les pays membres de l'OMVS ?

Les pays membres de l'OMVS peuvent s'attendre à de nombreuses retombées. Par exemple, on aura le désenclavement et le développement des villes riveraines du fleuve Sénégal et des zones de productions agricoles, agro-industrielles, minières et le développement du commerce interurbain et international ; la rentabilisation des investissements déjà consentis dans les barrages de Manantali et Diama au profit de la navigation.

Où en est-on avec la mobilisation des fonds pour le financement de ce projet ?

Au regard des difficultés de mobilisation du financement constatées auprès des bailleurs de fonds classiques, le Conseil des Ministres de l'OMVS a adopté, en 2016, « la Résolution N°645 qui engage le Haut-Commissariat et la Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV), à accélérer la mobilisation du financement du Projet Navigation par tous les moyens possibles, en ayant recours aux financements innovants et bilatéraux spécifiques pour un démarrage rapide de l'exécution du projet ».

En exécution de cette Résolution, l'OMVS a adopté l'option de construction « clé en



Rosso - phase 2

main avec apport de financement ». Ainsi, après consultation de plusieurs investisseurs et entreprises qualifiées, le processus de recrutement a abouti à la signature d'un contrat commercial entre l'OMVS et l'Entreprise AFCONS de l'Inde adossée à l'institution financière EXIMBANK de l'Inde, le 11 Octobre 2019 à Dakar (Sénégal).

EXIMBANK de l'Inde s'est engagée à financer le projet pour un coût des travaux de 520 600 000 USD et a transmis aux Etats les conditions générales du crédit (terms sheets) en décembre 2019. Il revient, maintenant, aux Etats d'analyser les terms sheets, de faire de nouvelles propositions ou d'accepter les conditions en l'état et de soumettre une requête de financement à EXIMBANK. Actuellement, le Mali a transmis à EXIMBANK Inde, une requête de financement à hauteur de sa contribution dans le cadre du Projet Navigation, avec des propositions d'amélioration des conditions générales du crédit. La crise sanitaire de la COVID 19 a perturbé les économies et les marchés financiers mondiaux ; elle a influé négativement sur le traitement de ce dossier. Des négociations devront se tenir entre les parties pour redéfinir les modalités de mobilisation du financement.

En quoi le port fluvio-maritime de Saint-Louis est-il un maillon essentiel du Projet Navigation ?

Le Projet Navigation a pour objet d'installer la navigation mixte mer/fleuve. Le port fluvio-maritime de Saint-Louis est le seul port international commun aux trois Etats contractants du Projet Navigation (Mali, Mauritanie, Sénégal) qui assure la jonction entre le trafic fluvial et le trafic maritime sans rupture de charge en permettant la navigation mixte mer/fleuve ou cabotage. Les caboteurs peuvent quitter le Port d'Ambidédi (Mali) pour rejoindre directement les ports maritimes existants dans les autres pays de l'OMVS : ports de Ndiago et de Nouakchott (Mauritanie), port de Dakar (Sénégal) et port de Conakry (Guinée). Avec rupture de charge, les bateaux fluviaux transportent les marchandises du port d'Ambidédi vers le port de Saint-Louis où elles sont transférées dans des bateaux maritimes vers d'autres horizons et inversement. Grâce au transport de masse des minerais par le port minéralier, le port de Saint-Louis permettra de rentabiliser rapidement le Projet Navigation dès que le tonnage des minerais transportés dépassera 5 millions de tonnes.



OMVS
ORGANISATION POUR
LA MISE EN VALEUR
DU FLEUVE SÉNÉGAL

Organisation pour la mise en

valeur du fleuve Sénégal



Gérer pour tous l'eau les usages



Les Sociétés de Gestion

SOGENAV : Navigation fluviale

SOGEM, SEMAF, SOGEOH : Energie

SOGED : Eau & Agriculture



Hamed Diane Séméga,
Haut Commissaire de l'OMVS



Ma vision pour l'OMVS est celle d'une organisation moderne résolument tournée vers l'avenir, avec comme ambition forte la concrétisation de l'idéal d'intégration des économies des pays du Bassin du Fleuve Sénégal au bénéfice des populations.



www.omvs.org

