

**ORGANISATION POUR LA MISE
EN VALEUR DU FLEUVE SENEGAL**

HAUT COMMISSARIAT

E31R1TS181-VII

(B) DDC. 3. 27

11728

H.C
~~11582~~

**BREF COMPTE RENDU DE MISSION EN RIM
ET PREMIERS RESULTATS PROVISOIRES
CONCERNANT LES DEUX RIVES
DU FLEUVE (SENEGAL ET RIM)**

Dakar, le 28 Avril 1981

I. INTRODUCTION

La mission N° 71 du 30/3/81, ayant pour objet l'analyse du plan de transport mauritanien, et la recherche et actualisation des "déterminants" des transports de la RIM, fut effectuée comme prévu du 1er au 10 Avril 1981.

Malheureusement, les autorités concernées en RIM, ayant été prévenues en retard de cette mission, elles n'eurent pas le temps de prévenir un bon nombre de responsables qui devaient être contactés et qui pour la plupart étaient absents pour des raisons de service.

Néanmoins, les derniers coûts des facteurs, composant les prix de revient des U.Km (unités kilométriques) par route, furent être recueillis mais non les données fondamentales concernant les différents plans de développement.

Etant donné qu'aucune disposition n'avait été prise pour prolonger cette mission, et comme le plan de développement socio-économique comme celui des transports de la RIM auraient subi beaucoup de retard (ils étaient prévus pour fin 1980), il avait été convenu au départ, de passer les 10 jours de cette mission à Nouakchott, dans l'espoir d'y trouver les éléments concernant les plans sectoriels et ceux concernant les régions de Rosso et Kaédi.

Cette solution fut d'abord envisagée malgré les risques qu'elle comportait : à supposer que les projets sectoriels aient été soumis aux différentes phases d'études (préfactibilité, factibilité, exécution) ; ils pourraient subir des modifications au niveau du "plan national", selon les enveloppes budgétaires retenues et affectées à chaque secteur.

Or, au stade où nous en sommes à l'OMVS, il me semble qu'il revient de plus en plus dangereux d'adopter hâtivement des "générateurs" de trafic, taux, moyennes, ratios, qui ne présentent pas un caractère suffisant de fiabilité et qui, le moment venu, seraient infirmés par les faits.

Dores et déjà, nous avons vu dans le rapport concernant une partie de la rive gauche, et nous verrons plus loin dans ce rapport, qu'une grande partie des projections effectuées par l'étude "LNE" à l'horizon 1983, sont encore loin de la réalité à cause surtout de la raison sus-mentionnée.

risons aussitôt que le trafic prévu pour 1983, n'inclut pas le trafic projeté aux horizons plus lointains (1990, 2000 et 2025), au cas où les "générateurs" de ces trafics seraient réalisés entre temps, la seule incidence possible est un décalage dans le temps des volumes de trafic prévus ; mais la navigation prévue à l'origine pour les années 1986 - 87 est déjà décalée pour les années 1990.

Le secteur minier pourrait réserver la surprise et le trafic inclut n'a pas encore été abordé.

Les investissements requis pour l'aménagement du fleuve Sénégal pour la navigation qui se situeraient actuellement entre 80 et 100 milliards, exigent plus d'attentions et de données fiables que ne l'exigerait une route d'une dizaine de milliards.

La suite de l'enquête menée à Nouakchott devait confirmer nos appréhensions, et un certain nombre de données concernant les divers plans ne purent être obtenues ou retenues)...

Le samedi 4 avril à 11H30, un compte rendu fut soumis aux :

- Secrétaire Général du Ministère de l'Equipement et des Transports.
- Directeur de cabinet de la Présidence (Mr. Ould Saibot, ancien Conseiller à l'OMVS).
- Conseiller Technique, chargé des questions de l'OMVS (Mr. Mohammedine Baba).

Il fut alors convenu, compte tenu de la limitation de temps de cette mission :

- 1°/ ne consacrer le restant de cette mission aux deux régions de l'intérieur, surtout celle de Kaédi, où il serait plus facile d'avoir des données fiables puisque limitées à une région.
- 2° renvoyer, dès le retour à N'Khar, un questionnaire semblable à celui qui avait été envoyé en 1979-80, même s'il ne concerne qu'un nombre réduit de questions à traiter.

Ce questionnaire avait été jugé aussi utile pour l'OMVS que pour les services nationaux.

Ce qui fut fait dès le retour à N'akkar.

Une copie de ce questionnaire figure à la fin de ce rapport.

II Déroulement de la Mission

- 1er Avril : Trajet N'akkar - Nouakchott ; les horaires du bac à Rosso n'étaient pas encore normalisés ; le passage prévu à 14H30 eut lieu à 16H15.
- 2 - 5 Avril : Travail à Nouakchott.
- 6 Avril : Route Nouakchott - Kaédi via Rosso.
- 7 - 9 Avril : Travail à Kaédi.
- 10 Avril : Départ de Kaédi et escale à Richard-Toll.
- 11 Avril : Arrivée à N'akkar.

III. Principaux Organismes Contactés à NOUAKCHOTT et données Recueillies

Directions : Transports
 Commerce
 Douane
 Contributions
 SNIM-SMCCP
 SOMAREM
 Mines et Géologie,

A cette dernière direction et en l'absence du Directeur et du Chef de service "carburant et permis", un entretien put avoir lieu avec le Conseiller Technique, Mr. Greenwald :

- Les gisements de phosphate reconnus jusqu'à ce jour dans le triangle Aleg-Boghé-Kaédi et dont le recouvrement ne dépasserait pas 20,00 m seraient de l'ordre de 50 millions de tonnes ; les concentrations les plus importantes seraient plus proches de Bababé que de Kaédi.

- Le Conseiller Technique n'était pas au courant de l'étude de préfactibilité qui aurait été réalisée sur ces gisements par SNIM-BRGM ; le Directeur (absent) le serait peut-être.

Les autres données partiellement ou totalement obtenues auprès des autres directions et organismes portent sur les :

- Statistiques du parc routier de la RIM.
- Coûts des patentes, vignettes, permis, carte grise, redevances diverses des transporteurs routiers.
- Les importations d'hydrocarbure par produit, leurs origines, les coûts de ces produits HT et TTC en dépôt et à la pompe.
- Le barème des tarifs des transports routiers communiqué est celui du 28/1/74 ; nous avons appris par la suite que deux arrêtés parus au journal officiel en 1979 et 1980 fixent les nouveaux tarifs mais les barèmes n'étaient pas encore disponibles.
- A la Guane, il a été possible d'obtenir la fiscalité en vigueur concernant le matériel de transport, carburants, lubrifiants, pièces de rechange selon leur origine (CEAO, CEE, autres).

Les autres informations qui ne purent être obtenues ou qui semblaient peu fiables portent principalement sur les :

- Tarifs officiels des transports routiers et leur mode de calcul.
- Consommation annuelle de carburants par le parc routier.
- Recettes annuelles du trésor public provenant du matériel, usagers et consommation de la route.
- Budget annuel pour la construction et l'entretien des routes.
- Les statistiques du commerce extérieur ventilées par entrées ou sorties (bac de Rosso ; wharf de Nouakchott ; port de Nouadhibou) ; les chiffres obtenus ne concordent pas avec ceux des autres sources (wharf de Nouakchott, comptes économiques).

D'autres données fondamentales concernant les divers plans, nouveau port de Nouakchott, direction de la Statistique, ne purent être abordées à cause de l'absence pour raison de service de leurs responsables.

IV. ROSSO

Le week-end passé à Rosso, permet d'avoir les données suivantes :

- Les briquetterie, usine de concentré de tomate, usine de textile, prévues dans l'étude "LNE" pour Rosso, avec effets en 1983, ne sont pas encore construites.
- Le parc routier de la région de Rosso serait au nombre de 85 véhicules avec 15 poids lourds dont 9 seraient à Rosso ville.
- La flotte d'embarcations de la région (capacité de 1T à 15T). serait de l'ordre de 165 unités dont 105 relèveraient de Rosso-ville.
- Les statistiques de passages par le bac se trouveraient à Nouakchott.
- Les "intrants" actuels de l'agriculture de la région de Rosso (engrais, insecticides, fongicides, pièces et divers mais sans le carburant) seraient de l'ordre de 850T/an.

KAÉNI (pilote)

La région de Kaéni avec la ville de Kaéni et son escale fluviale, tout comme la région de Nagana au Sénégal avec la ville de Nagana et son escale fluviale, a été choisie comme "pilote" pour les premières recherches; c'est-à-dire que celles-ci seraient d'abord concentrées essentiellement sur ces deux pôles où le trafic serait sonné directement pour pouvoir "tester" les projections.

Si l'on aboutit aux mêmes ordres de grandeurs, la tâche serait énormément simplifiée pour la suite du "Plan de transport".

Si les résultats diffèrent sensiblement, il faudra rechercher d'abord les causes, et ensuite/rectifications^{les} éventuelles à apporter aux projections plus lointaines avec toutes les conséquences qui en découlent.

Personnes et Organismes Contactés

Le gouverneur et son adjoint; le service de recensement et d'état civil de la préfecture; Direction des Douanes, commerce extérieur et contrôle des prix; contributions diverses; Représentants des Syndicats ou Coopératives des commerçants, transporteurs, piroguiers, SONADER, subdivision des T.P, abattoir de Kaédi.

L'aéroport de Kaédi et la route Kaédi-Boghé furent parcourus; "l'escale fluviale", l'abattoir de Kaédi et les installations de la SONADER furent visités.

VI. Situation en Avril 1981

- Le 31/12/1980, la population du département de Kaédi était de 56.889⁶; sont encore inconnus localement la population active et son affectation sectorielle (primaire, secondaire, tertiaire), ainsi que le taux de croissance démographique.

- Les "importations" contrôlées de Kaédi seraient de l'ordre de 8.000 T par an de marchandises diverses en provenance de Nouakchott, du Sénégal et dans une très faible mesure du Mali. Les importations d'hydrocarbures seraient de l'ordre de 3.000 m³/an.

Les "exportations" ne dépasseraient pas actuellement les 1.000T/an pour l'ensemble de la région.

- La douane de Kaédi contrôle uniquement les marchandises non encore dédouanées en RIM, donc en provenance essentiellement du Sénégal.

- Le volume de marchandises déjà dédouanées, provenant essentiellement de Nouakchott ont été estimées à travers la T.S. (Taxe supplémentaire que chaque camion chargé doit payer en entrant à Kaédi); en 1979, 310 camions ont payé la T.S.; en 1980, ils étaient au nombre de 280 camions.

- Les importateurs (hors RIM) de la région de Kaédi doivent nécessairement posséder la patente "import-export" ou la carte de frontalière délivrés par la Direction du commerce, pour une redevance de 32.500 U.M./an. Ils sont au nombre de 18 (1 U.M. = 5,4 FCFA).

- Chaque importateur ne peut dépasser par voyage la contre valeur de 300.000 U.M. ce qui est jugé insuffisant par le syndicat des commerçants à cause surtout de la différentielle "transports". Cette somme ne permettrait pas dans beaucoup de cas de constituer le chargement complet d'un camion.

- Les importations contrôlées (hors RIM) par la Douane de Kaédi étaient en 1979 de 592,924 T et en 1980 de 691,021 T.

- Les autorisations d'importations délivrées par le commerce extérieur de Kaédi portaient en 1979 sur 506,000T et en 1980, sur 560,000T d'une valeur de 103.000 U.M.

- La nature des importations figurant sur les registres de la Douane et sur ceux du commerce est la même; il s'agit essentiellement des produits alimentaires, matériaux de construction, objet de librairie.

- La faible divergence entre les chiffres de la Douane et ceux du commerce proviendrait soit d'une différence d'appréciation dans la conversion du volume en poids (m3 de balles, de bois, lots de planches ...) soit d'un dépassement du poids et non de la valeur autorisée, par le chargement de produits "hors Douane".

Nous retiendrons le chiffre de la Douane.

- L'analyse des produits en provenance du Sénégal montrent qu'ils relèvent en grande partie d'organismes admissibles à la TCR (instituée par la CEAO pour favoriser les échanges entre états membres) et qui sont soit exonérés, soit soumis à une faible redevance douanière.

- Le Directeur de la Douane de Kaédi estime que les échanges "incontrôlés" peuvent être estimés au double de ceux qui le sont ; pour des raisons humanitaires, et en cas de pénurie (sécheresse), la Douane "ferme les yeux" sur des petites quantités surtout quand il s'agit de produits alimentaires.

- Il est à noter qu'après la régularisation du fleuve, les échanges "incontrôlés" effectués par pirogue d'une rive à l'autre continueront ; ceux qui cesseront, seront les produits transportés par camions qui peuvent actuellement et pendant les basses eaux traverser le fleuve à certains gués.

- La SOMIMEX-Kaédi (Société Mauritanienne d'Import-Export) échappe à la Douane et au contrôle économique et ne paie pas la T.S. elle a importé de Nouakchott en 1980 : 1507,536 T de sucre ; 1444,172 T de riz ; 83 T de thé et 20 balles de tissus ; la SOMIMEX a le monopole de ces produits mais à partir de 1981 elle laisse les tissus au commerce privé.

Le transport Nouakchott-Kaédi se fait généralement par route, et occasionnellement par chalan quand la route devient impraticable en saison des pluies (comme en 1980) ; les produits sont alors envoyés de Nouakchott à Rosso où ils prennent le fleuve jusqu'à Kaédi.

- Le Directeur de la SOMIMEX estime qu'en 1980, l'offre était inférieure à la demande et qu'il pourrait facilement placer 3000 T de riz et 2500 T de sucre par an. Quoiqu'il en soit toute la production de riz de la SONAVER pourrait pendant longtemps encore être absorbée par la région de Kaédi.

- Selon le Directeur des contributions diverses, le nombre de boutiquiers dans la région de Kaédi serait de 331 ; ils relèvent tous de la 11ème et 12ème classe (chiffre d'affaire situé entre 200 et 400.000 U.M. pour la 11ème classe, et entre 0 et 200.000 U.M. pour la 12ème classe). Le tonnage manipulé par ces boutiquiers est donc réduit et proviendrait en bonne partie des grands commerces de la place, ou transporté par les camions payant la T.S. déjà vus.

Cependant on peut prendre 4T/boutiquier/an faisant l'objet d'un transport non comptabilisé ce qui conduit à 1350T/an.

- La SONADER (Kaédi) exploite actuellement 1000 ha (petits et grands périmètres) ; elle y cultive le riz, maïs, niébé, maraichage.

Elle consomme 400 à 500 kg/ha/an d'engrais ; 25 à 30 kg/ha/an d'insecticides et fongicides ; 200 l de gaz oil/ha/campagne (elle réalise actuellement 1,5/campagne/an).

En y ajoutant les pièces de rechange, et certaines semences "importées", les "intrants" annuels de la SONADER se situent actuellement entre 450T et 500T et 350 m3 de gaz oil et essence.

- La SONADER possède depuis 1980 une rizerie d'une capacité de 1T/h ou 10T/jour ; elle a vendu en 1980 200 T de riz à Kaédi et 60T à Nouakchott.

- Les périmètres de la SONADER-Kaédi, sont desservis par 13 km de pistes de liaisons, 48 km de pistes rurales inter-casiers, et 38 km de canaux ; les caractéristiques physiques et coûts de ce réseau sont inconnus à Kaédi et se trouveraient au G.R. à Nouakchott.

- Les "exportations" de la région de Kaédi seraient actuellement insignifiants et aucun organisme public ou privé n'en a fait état, sauf la SONADER qui envoie à Nouakchott une centaine de tonnes/an. On peut cependant retenir 1000T/an de produits agricoles, de l'élevage et forestier quittant la région de Kaédi.

- L'abattoir de Kaédi n'exploite et n'exporte plus la viande ; il fonctionne cependant pour l'abattage local. La direction serait en pour-parler avec AIR-Mauritanie en vue de disposer d'un avion type NC4, et avec des clients potentiels en vue de reprendre l'exportation de la viande.

- L'examen rapide de l'aérodrome de Kaédi permet de dire à première vue qu'aucun facteur ne s'oppose à l'allongement éventuel de sa piste (sites aux deux bouts, QFU, trouée d'envol, surface de dégagement, vents traversiers...).

- Le parcours de la route Kaédi-Boghé (achevée en 1980) semble montrer que les travaux de remise en état effectués après le dernier hivernage, seraient provisoires sur quelques 50 km ; des travaux et ouvrages d'assainissement (buses, canalisations...), et un reprofilage plus fréquent semblent s'imposer, sinon on risque de voir cette route coupée pendant chaque hivernage.

Il peut se faire que ces travaux soient programmés après ou pendant la construction de la bretelle Aleg-Boghé.

- La liaison Nouakchott-Kaédi peut être actuellement affectée d'un coefficient de transport de 1,57 en prenant comme base le prix de revient de la Tkm sur route goudronnée.

(Nouakchott-Aleg : 1

(Aleg-Boghé : 2

(Boghé-Kaédi : 1,70.

Ce coefficient tendra vers 1 prochainement.

- L'escale fluviale actuelle de Kaédi est dans un état de développement avancé ; elle est entièrement à reprendre le moment venu.

- Le parc routier de la région de Kaédi serait au nombre de 54 véhicules dont 14 poids lourds d'une capacité unitaire allant de 5T à 20T. Le nombre de poids lourds basés à Kaédi-ville serait au nombre de 8 dont 4 appartiennent à des commerçants transporteurs.

- La flotte d'embarcations relevant de la région de Kaédi serait au nombre de 76 unités d'une capacité allant de 1 à 15T.

Population actuelle du département de Kaédi

Hommes > 20 ans	12.412
Femmes > 20 ans	13.202
Garçons > 20 ans	17.098
Filles < 20 ans	<u>14.177</u>
Total	56.889

Echanges Actuels du département (parfois Région de Kaédi)Marchandises diverses

Importations contrôlées (hors RIM)	700,00 T
Importations intérieures	3000,00 T
SOMIMEX	3200,00 T
Boutiquiers	1350,00 T
SONADER	500,00 T
Divers	100,00 T
Exportations contrôlées	<u>1000,00 T</u>
Total	9.150 T

Hydrocarbures

Capacité de stockage	Nature			Consommation	
	gas oil	essence	pétrole	mois	an
SONADER	15000 l	10000 l		25000 l	300000 l
Cies Eaux) Electricité)	?	?		?	?
Privés : Sajjae	9000 l	18000 l	-	100000 l	1200000
Chaitou	10000 l	25000 l	6000 l		

Tarifs des Transports et Transbordement pratiqués à Kaédi le 6/4/1981.

Le tarif de transport de fret par camion de Kaédi à Nouakchott et vice-versa (440 km) est de 2,5 à 3 U.M./kg en saison sèche et de 4,5 à 5 U.M. en hivernage

soit 5,6 à 6,8 U.M./Tkm en saison sèche
et 11,3 U.M./Tkm en saison de pluies.

Nakar à Kaédi (jusqu'à l'embarcadere) 647 km, le tarif est de 8 à 10 FCFA/kg soit 12,4 à 15,4 FCFA/Tkm.

Le tarif Rosso-Kaédi par chalan (402 km) est de 2 U.M.kg, soit 5 U.M./Tkm.

Le tarif Oréfoné - Kaédi (28 km) par pirogue motorisée de 10T est de 3 U.M./kg soit 120 U.M./Tkm.

Le tarif du transbordement est de 220 U.M./Tonne.

D'une façon générale, les tarifs officiels fixés par arrêté ne semblent pas être appliqués, les tarifs pratiqués résultent de l'offre et de la demande.

Les tarifs actuels par chalan et pirogue semblent trop élevés à cause :

- de leur activité saisonnière
- de la faible capacité des pirogues pour une consommation élevée
- de leur monopole de transport en hivernage quand la route est pratiquement coupée ou difficilement praticable.

VII. Comparaison des premiers résultats concernant le trafic et ses "générateurs" avec ceux de l'étude LNE.

- Nous notons d'abord que les premiers résultats obtenus sur les deux rives sont provisoires et pourraient être modifiés quand l'ensemble des données seront recueillies et certaines équivoques possibles levées. Mais il ne semble pas que des modifications importantes y seraient apportées.

- Dans l'étude LNE (étude générale du trafic tome I et II), nous adopterons toute la partie descriptive concernant les "géographie, climat, infrastructure administrative, sociale, agricole (nous ne reviendrons pas sur le problème du rythme d'aménagement), industrielle, de communications ...". Nous adopterons aussi les données concernant la population et la comptabilité nationale.

- Dans l'immédiat, ce sont le trafic et ses générateurs qui jouent un rôle primordial dans l'établissement d'un "plan de transport", que nous allons essayer de "tester" à travers les "indicateurs" recueillis et cela pour l'horizon 1983 seulement.

Ce "jaugage" a été rendu possible, par le fait que l'étude LNE, a suivi la méthode classique de description et de projection, à partir des données recueillies : (avant dernier plan 1976-81, moyennes, taux, ratios ...) pour estimer le trafic généré en 1983 et sa répartition modale selon les critères en vigueur dans le monde industrialisé.

- Ici, nous ne faisons que confronter les prévisions aux faits en considérant directement le trafic réel pratiqué.

- Le trafic de marchandises diverses est seul considéré.

Nous avons vu sur la rive sénégalaise du fleuve :

- Que la production de tomate fraîche et de concentré de tomate atteignent à peine le 1/3 du tonnage prévu par LNE pour 1983.

- Que la capacité des rizeries était de 4T/h et non 15,5 T/h, les deux rizeries de Richard-Toll étant immobilisées.

- Que la sucrerie de Matam pour laquelle l'étude LNE prévoyait pour 1983, 200.000 T de cannes et 20.000 T de sucre n'existait pas encore.

- Il en est de même pour l'usine de concentré de tomate de Matam pour laquelle on prévoyait pour 1983, 5.400 T de tomate fraîche donnant 900 T de concentré.

- Par contre, d'après les derniers chiffres que la direction de la CSS nous a communiqués, les prévisions de l'étude LNE pour 1983 et pour ce complexe, pourraient être confirmés par les faits.

Rive droite (RIM)

Malheureusement, la même constatation sur la rive droite a été notée.

Rosso

- L'usine de concentré de tomate pour laquelle l'étude LNE prévoyait pour 1983 la transformation de 10.000 T de tomates fraîches donnant 2000 T de concentré, qui nécessiteront 200 T de boîtes de conserve, n'existe pas encore.

- La briquetterie d'une capacité de 30.000 T de briques dont 10% seraient exportés, n'existe pas non plus.

- Il en est de même de l'usine textile.

Kaédi

- La sucrerie pour laquelle l'étude LNE prévoyait pour 1983 la transformation de 160.000 T de cannes donnant 16.000 T de sucre brut, et nécessitant 350 T de calcaire, n'existe pas et le projet semble abandonné.

- L'abattoir de Kaédi pour lequel l'étude LNE prévoyait l'exportation en 1983 de 1000 T de viande, n'exporte rien actuellement.

- La tannerie prévue à Kaédi n'existe pas non plus.

VIII TRAFIC - Marchandises diverses.

Le dépouillement des données concernant le département de Nagana (en excluant d'abord la CSS qui constitue un cas particulier ainsi que la commune de St-Louis) conduit de prime abord à un trafic de marchandises diverses contrôlé et véhiculé de l'ordre de 27.500 T/an sur une distance \gg 20 km.

Ce tonnage concerne la commune de Nagana et les arrondissements de M'Bane, Rao et Ross Béthio.

En ce qui concerne la région de Kaédi et après dépouillement des diverses données, on peut se demander s'il n'y a pas eu parfois équivoque ou confusion dans les notions de département et de région chez certaines sources d'informations ; le contrôle se fera au niveau de Nouakchott.

En attendant, nous supposons que l'équivoque est faite par défaut et le tonnage de marchandises diverses, contrôlé et véhiculé sur \gg 20 km qui est de 9.150 T/an, concernerait seulement le département de Kaédi. Celui de la région sera multiplié par 2,2 (rapport entre la population de la région et du département), ce qui donne 20.130 T/an ; ce chiffre comprenant les camions échappant à la T.S.

Ce tonnage apparaît très faible pour quelqu'un qui vient de l'extérieur ; mais il met en évidence la part de l'auto-consommation (produits de l'agriculture, de l'élevage, forestier, parfois de la pêche) ; et l'absence d'unités industrielles importantes.

Le trafic du département de Nagana (sans la CSS et la Commune de St-Louis) dépasse celui de la région de Kaédi grâce surtout aux quelques unités de transformation (SOCAS, SNTI, Rizeries de la SAE).

CSS (Richard Toll)

D'après les dernières statistiques de la CSS, établies par le Chef du Service de la Comptabilité analytique et signées par le Directeur Général, le tonnage manipulé par cette société est en progression constante ; il a été en 1980 de :

Sucre roux	41.000 T
Sucre blanc	65.000 T
Ciment	2.800 T
Calcaire	4.500 T (provenant de Pout)
Tuyaux	570 T
Engrais	5.200 T
Insecticides)	
Fongicides)	60 T
Divers	19.100 T
	<hr/>
	138.230 T

- Si l'on en déduit quelques 8.230 T faisant l'objet d'un transport < 20 km (tuyaux, sucre et divers), on peut retenir 130.000 T ayant fait l'objet d'un transport à moyenne et longue distance.

- On peut faire remarquer dès à présent et avant d'aborder ultérieurement la question de l'éclatement du trafic entre les différents modes de transport, que les échanges de la CSS qui relèvent du département de Nagana empruntent l'escale de Richard-Toll et non celle de Nagana pour des raisons évidentes.

- Il est difficile de prendre en compte le trafic incontrôlé passant d'une rive à l'autre parce que d'un côté il est difficilement chiffrable, et de l'autre il est déjà pris en compte dans le trafic contrôlé au lieu de départ si ce tonnage n'y est pas produit.

Comparés avec les projections pour 1983 de l'étude LNE, on constate une importante différence qui semble provenir essentiellement de la non-réalisation des projets prévus.

- Dans l'étude LNE, le trafic de marchandises diverses pour 1983 et pour la région de Kaédi a été estimé à 36.300 T dont 18.600 T à la montée et 17.700 T à la descente.

- Après la répartition modale, l'étude affecte au trafic fluvial potentiel 34.000 T dont 17.300 T débarqués et 16.700 T embarquées.

- Bien que la répartition modale du trafic sera envisagée ultérieurement, nous pouvons déjà dire qu'il ne semble pas réaliste d'affecter 34.000 T au transport fluvial sur un total de 36.300 T estimées pour la région de Kaédi en 1983.

Le transport routier ne se contentera certainement pas des 2.300 T restantes, à supposer que le transport du fret par voie aérienne reste négligeable.

En ce qui concerne le département de KAGANA au Sénégal, la comparaison est rendue difficile à cause de la présence dans ce département de deux escales fluviales (Kagana et Richard Toll).

- Cependant en considérant les chiffres en valeur absolue nous constatons que l'étude LNE avait prévu pour ce département et pour 1983, un trafic de 245.700 T de marchandises diverses.

Le trafic obtenu plus haut, pour le département de KAGANA, sans la commune de St-Louis, mais avec le trafic de la CSS serait de l'ordre de 165.730 T.

- Il est possible qu'en intégrant le trafic de la Commune de St-Louis (peu significatif pour le transport fluvial comme celui de l'arrondissement de Rao) et en tenant compte de la croissance du trafic de la CSS, on aboutisse en 1983 au chiffre obtenu par l'étude LNE.

- Il est à signaler que l'enquête origine - destination réalisée par la SONED en 1978, malgré ses insuffisances, conduit à des matrices permettant d'avoir une idée des échanges par route de l'ensemble de la région du fleuve (départements de KAGANA, Fatick, Matam et Bakel) avec les autres régions du Sénégal (Cap-Vert, Casamence, Niourbel, Sénégal Oriental, Sine-Saloum, Thiès, Louga). Les sorties de la région du fleuve vers les autres régions ont été de 104.477 tonnes ; les entrées dans la région du fleuve en provenance des autres régions ont été de 124.123 tonnes soit au total 228.600 T ; quant aux échanges inter-départementaux à l'intérieur de la région du fleuve, ils ont été de 41.678 tonnes.

- Plus de la moitié des échanges des quatre départements du fleuve sont donc constitués par ceux de la CSS.

- La fraction du trafic global (1983) qui irait à la navigation selon l'étude LNE, est de 21.200 T débarquées et 39.700 T embarquées soient 60.900 T sur un trafic total estimé à 245.700 T. La proportion est très éloignée de celle retenue pour la région de Kaédi et provient du fait que l'éclatement du trafic entre les différents modes est basé dans l'étude LNE sur la distance.

Il y a d'autres variables qu'il conviendrait d'en tenir compte.

- La répartition du trafic fluvial entre les deux escales du département (Richard-Toll et Nagana), n'est pas faite dans l'étude LNE.

- Si cette répartition est faite, il ne resterait que quelques milliers de tonnes pour l'escale de Nagana.

IX. Remarque importante

Bien que le "plan de transport" sera vu en seconde phase, il conviendrait déjà d'attirer l'attention sur le fait suivant :

- Dans la situation actuelle du trafic dans la vallée du fleuve Sénégal (RIM et Sénégal), la CSS constitue le seul pôle émetteur - récepteur, "justiciable" d'un axe lourd de transport, bien qu'à lui seul il ne le justifierait pas encore par ses seuls transports actuels.

- Mais si l'on ajoute aux 138.230 T de marchandises diverses, les 29.800 T de carburant, et si l'on prend en considération les 473.499 T de cannes réalisées en 1980 sur des distances dépassant parfois les 10 km, on réalise l'importance des coûts du transport routier pour la CSS.

--Par ailleurs, le taux de croissance du tonnage véhiculé de la CSS a été depuis 1977 de 20% ; si l'on ne retient que 10% jusqu'à l'horizon où les besoins du Sénégal en sucre seront satisfaits, on s'achemine rapidement vers le seuil où ce trafic justifiera un axe lourd de transport.

- Si d'ici 5 ans, l'aménagement du fleuve Sénégal pour la Navigation, ou du moins le port fluvio maritime de St-Louis n'aurait pas encore reçu un début d'exécution, la tentation deviendrait grande tant pour la CSS que pour la RCFS, de faire prolonger la voie ferrée de St-Louis jusqu'à Richard-Toll avec des antennes dans les périmètres ~~sucriers~~.

- Le coût de cette prolongation sur 120 km avec quelques antennes se situerait actuellement et à première vue entre 13 et 17 milliards de FCFA.

- En première approximation, le transport à longue et moyenne distance de la CSS représenterait actuellement 70.470.000 Tkm "chargées" et 20.000.000 de Tkm "à vide" par an.

Le transport à courte distance (5 km de distance moyenne) représenterait 2.400.000 Tkm "chargées" et 2.000.000 de Tkm à vide soient au total 95.000.000 de Tkm environ.

En prenant 8 FCFA la différence du tarif actuel moyen entre le transport routier et ferroviaire, la CSS pourrait économiser annuellement quelques 760 millions de FCFA environ, si elle pouvait utiliser le transport ferroviaire.

- Dans le cas du transport par voie d'eau, sans rupture de charge à St-Louis, en éliminant le transport à courte distance et en prenant comme différence tarifaire 12 FCFA/Tkm par rapport à la route, on obtiendrait des économies de l'ordre de 1.086.000.000 FCFA, ramenées à quelques 900.000.000 FCFA pour tenir compte des transport et transbordement aux points terminaux non imputables aux autres modes de transport.

- Ces chiffres sont déjà suffisamment éloquentes et ne représentent^{ent} que le trafic de la CSS en 1980.

- Ils sont proportionnels à ce trafic qui est en croissance continue.

X. Remarques et Conclusions Générales

- Tous les organismes et personnes visités au cours de cette mission en RIM, se sont montrés très coopératifs.

- Monsieur le Gouverneur de Kaédi et son adjoint ont facilité les recherches.

- Avant de retenir certaines données collectées à Kaédi, il y a lieu de lever une équivoque ou confusion possible : Ces données concernent-elles la région ou le département de Kaédi ? Cette équivoque pourrait être levée au niveau de Nouakchott.

- Dans la "photographie" des données actuelles, une attention particulière est portée sur le trafic réel dont l'incidence sur le "plan de transport" est primordiale. La méthode "semi-directe" est utilisée ; elle se situe entre la méthode "directe" utilisée par l'étude socio-économique (enquêtes statistiques sur le terrain) et la méthode "indirecte" utilisée dans l'étude LNE (descriptions et projections effectuées à partir des données fournies oralement ou à travers la documentation existante).

- Il est regrettable que l'équipe chargée de l'élaboration du "Plan" de la RIM, n'aurait pas eu le temps ou les moyens pour réaliser le "comptage routier" et "l'enquête origine-destination" qu'on avait convenus l'année dernière pour la vallée du fleuve. Bien faites, ces enquêtes auraient pu constituer un excellent instrument de contrôle du trafic.

- La divergence avec l'étude LNE dans l'estimation du trafic global et fluvial pour l'horizon 1983, semble provenir des facteurs suivants :

. L'étude LNE, s'est basée sur des projets susceptibles d'être réalisés au cours du plan 1976-81 et qui ne l'ont pas été.

. La croissance de la production et consommation des unités existantes (agriculture, industrie) ne répond pas encore aux taux adoptés (sauf pour la CSS). La sécheresse a parfois occasionné une décroissance.

- Les "surplus et déficits" des productions et consommations doivent être regardés de plus près lorsqu'il s'agit de déterminer le volume du trafic véhiculé. L'autoconsommation et les échanges incontrôlés entre les deux rives du fleuve sont très importants.

: L'état actuel de la route Aleg-Boghé-Kaédi semble freiner les échanges entre Nouakchott et Kaédi.

- Bien que la répartition modale du trafic sera considérée ultérieurement nous pouvons déjà dire pour la région de Kaédi, que l'imputation au transport fluvial de 34.000 T sur un trafic global de 36.300 T estimées par l'étude LNE pour 1983 paraît exagérée. Cela proviendrait des critères de répartition modale en vigueur dans le monde industrialisé et qui semblent incomplets et inadaptés à la région.

La route Nouakchott-Kaédi qui sera prochainement aménagée sur toute sa longueur, ne se contentera certainement pas des 2.300 T/an qui lui sont affectées.

- Si l'abattoir de Kaédi arrive à reprendre ses exportations, celles-ci se feraient pendant longtemps par avion et éventuellement par camion-frigo, quand la route Nouakchott-Kaédi sera aménagée:

- Le prix de la viande supporte le tarif aérien
- L'aérodrome de Kaédi peut recevoir des avions type MC4, sans investissements supplémentaires.
- Les points de vente de la viande sont éloignés du fleuve.
- La quantité de viande exportée, ne justifierait pas avant longtemps l'acquisition d'un bateau frigorifique.

- Quoiqu'il en soit, la situation dans la région de Kaédi et du département de N'gana, même si on la généralise à l'ensemble de la zone d'influence du fleuve Sénégal en RIM et au Sénégal, ne présume pas celle qui serait en vigueur aux horizons plus lointains (1990 - 2000, 2025), d'autant plus que les différents projets de l'OMVS ne sont pas encore réalisés et qu'entre 1983 et 1990 il y a encore de la place pour la réalisation des projets prévus et d'autres qui seraient encore inconnus.

La seule conclusion qu'on peut déjà tirer est qu'il y aura un décalage dans le temps du trafic projeté.

Mais la navigation prévue à l'origine pour les années 1986-87 serait déjà décalée autour de 1990.

- La divergence entre les projections faites pour 1983 et la réalité concrète devrait permettre de prendre les dispositions pour qu'aux horizons plus éloignés on évite le plus possible les causes de cette divergence ; celle-ci pourrait alors avoir de graves conséquences.

. Dans le questionnaire concernant les prochains plans, il a été demandé des précisions concernant l'état d'avancement des études de chaque-projet (préfactibilité, factibilité, étude d'exécution) et celui de financement (acquis, promis, à rechercher), ce qui permettra de "jauger" la probabilité de leur réalisation.

- Les nouvelles données concernant les gisements de phosphate de Kaédi si elles sont maintenues dans les diverses phases d'études et de recherches, pourraient à elles seules mettre à l'abri les dimensions retenues pour le chenal et la batellerie.

- Il est regrettable que l'absence du chef de service "équipement" au ministère des transports et celui du service "carburant" à celui des mines, n'a pas permis d'avoir les données concernant le financement de la construction et entretien des routes, ainsi que la consommation annuelle de carburant par les transports routiers mauritaniens. Ces données ajoutées à d'autres, permettront de savoir dans quelle mesure la route "s'autofinance".

Au Sénégal ces données sont déjà acquises bien qu'une incertitude demeure au sujet des recettes fiscales annuelles provenant des usagers, matériel et consommation de la route.

Ce qui est certain c'est que les recettes routières au Sénégal couvrent l'entretien et peut être même la construction. Ici comme partout ailleurs, il y a divergence de vue entre les T.P. et les finances, les premiers avancent que leur budget ne correspond pas au 1/10 ème des recettes fiscales engendrées par la route et les seconds affirment qu'on retourne exactement "à César ce qui est à César".

Mais on a déjà les principaux éléments permettant de calculer ces recettes, reste à savoir si la taxe de raffinage est imputable proportionnellement à la route ou non.

*Questionnaires concernant les "déterminants"
des transports mauritaniens liés
à l'Aménagement du Fleuve Sénégal pour
la Navigation*

*Plan de développement économique et social
"1981-85"*

- *Population de la RIM en 1981, particulièrement celle de la vallée du fleuve Sénégal. Taux de croissance retenu.*
- *P.I.B. de la RIM ventilé par secteur (primaire, secondaire, tertiaire).*
Fraction du P.I.B. imputable à la vallée du fleuve Sénégal.
- *Projets de développement multisectoriel retenus par le "Plan," particulièrement dans le bassin du fleuve Sénégal (agriculture, élevage, industrie, commerce, tourisme ...).*
- *Indiquer pour les projets du bassin du fleuve leur stade d'élaboration (préfactibilité, factibilité, étude d'exécution) ainsi que l'état et l'estimation de leur financement (obtenu, promis, à rechercher).*
- *Statistiques et projections du commerce extérieur de la RIM (tonnage et valeur) en totalité et si possible par voie de desserte (wharf de Nouakchott, port de Nouadhibou, route de Rosso) ; distinguer les minerais, des marchandises diverses et des hydrocarbures).*
- *Enveloppe financière apportée par le "Plan" aux projets de transport selon les différents modes ; particulièrement dans la vallée du fleuve.*

Plan de Transport de la RIM (1981-85)
(Complément d'Informations)

- Flux du trafic sur les principaux axes de la RIM et particulièrement sur les routes de la vallée du fleuve Sénégal.
- Préciser si ces flux proviennent d'une estimation ou d'une enquête "origine-distinction" qui avait été suggérée à l'équipe du "plan" l'an dernier.
- Nombre de véhicules/jour (véhicules légers, camionnettes, camion de 5 à 12T, de 12 à 20T, semi-remorques de 20T et au-delà) circulant sur les routes de la vallée du fleuve ; préciser si les chiffres proviennent d'une estimation ou d'un comptage routier suggéré l'an dernier à l'équipe du "Plan".
- ★ - Est-ce que des bascules pèse essieux ont-ils été installés entre Rosso et Nouakchott et Nouakchott-Aleg ? A-t-on relevé le nombre de camions dont la charge dépasse 13T/essieu ? De combien ?
- Statistiques de consommation de carburant en RIM, fraction imputable à la vallée du fleuve ; indiquer si possible le volume d'essence, super, gaz oil, consommé par le parc routier.
- Recettes annuelles provenant des taxes sur les carburants, lubrifiants, pièces de rechanges, importation de véhicules, patentes, vignettes...
- Ces recettes sont-elles affectées à la construction et l'entretien des routes ; sinon quel est le budget annuel des T.P. (fonctionnement, équipement, entretien).

★ Le responsable de l'équipe qui élaborait le "plan" de la RIM devait initier en 1980, un comptage et pesage sur les routes de la vallée du fleuve s'il disposait des moyens nécessaires.
 Ces mesures conduisent à d'importantes économies d'entretien.

Route Aleg-Boghé

Il semble que les opérations administratives et financières pour la construction de cette route soient terminées. Peut-on à partir des devis descriptifs et estimatifs et de l'avant-métré des travaux avoir les données suivantes :

- Profils en long et en travers.*
 - Longueur totale à construire.*
 - Largeur retenue pour la plateforme et la chaussée.*
 - Longueur et largeur des fossés latéraux.*
 - Surface et coût du débroussaillage, scarification.*
 - Cubage et coût des déblais, remblais, mise en forme.*
 - Epaisseur, cubage et coût de la couche de base et de fondation.*
 - Distance moyenne des gîtes de matériaux et des points d'eau.*
 - Nature et coût du revêtement.*
 - Prévoit-on des ouvrages d'art et d'assainissement (ponts, radiers, buses, nombre et coût).*
 - Coût de la signalisation verticale et horizontale.*
 - Coût prévu pour l'installation et le repli de chantier.*
 - Coût des études, surveillance et contrôle.*
 - Imprévus et divers.*
 - Coût total prévu pour cette route.*
 - S'agit-il d'une subvention ou d'un prêt ? Dans ce cas à quelles conditions ?*
-
-

Nouveau Port de Nouakchott

- *Etudes, mesures et modèles préalables réalisés.*
- *Peut-on avoir les résultats sur les marées, houles, vent, mouvement de sable...*
- *Peut-on consulter les résultats des modèles, hydrauliques et éventuellement mathématiques.*
- *Quelles sont les difficultés rencontrées au cours de la construction ?*
- *A-t-il été nécessaire de faire une substitution de sol pour les fondations ? A quelle profondeur ? Cubage excavé et cubage apporté ; matériel utilisé.*
- *Dimensions, matériaux, cubage utilisés pour les ouvrages du port déjà construits et à construire.*
- *Prévoit-on d'ouvrages de protection ?*
- *Installations fixes et équipements prévus au port.*
- *Est-il possible d'avoir les prix unitaires ?*
- *Date prévue pour l'ouverture du port au trafic.*
- *Est-il possible de visiter les chantiers et d'avoir un entretien avec un responsable ?*