

11834

REPUBLICHE ISLAMIQUE DE MAURITANIE
Honneur - Fraternité - Justice

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

L'ORGANISATION DE MISE EN VALEUR DU FLEUVE SENEgal

(O. M. V. S.)

SITUATION ET PERSPECTIVES

P R E A M B U L E :

Enfin !....

C'est une simple exclamation qui nous vient à l'esprit en ce début de l'année 1981. Enfin ! ... C'est à la fois un soupir de soulagement et un cri d'espoir.

On est soulagé que les innombrables difficultés qui des décennies durant ont remis en question le démarrage de l'aménagement intégré du Bassin du Fleuve SÉNEGAL, n'ont finalement pas empêché le destin de s'accomplir . Et l'on vibre d'espoir parce que cette année 1981 sera très certainement le point de départ d'une merveilleuse oeuvre qui fera de ce coin de terroir de l'Afrique Occidentale, aujourd'hui déshérité, une terre de prospérité pour les générations futures.

La Conférence Islamique de TAEF aura permis enfin à l'OMVS d'atteindre le seuil fatidique de 85% des financements nécessaires au démarrage des chantiers de DIAMA et de MANANTALI . Cela prouve encore une fois la vitalité et le dynamisme des liens qui unissent le Monde Islamique dans son ensemble, mais cela prouve aussi l'importance de la solidarité arabo-africaine !

Les barrages de DIAMA et de MANANTALI ne seront que le premier maillon d'une chaîne de création qui va transformer fondamentalement le Bassin et ses Habitants.

DIAMA et MANANTALI , une fois mis en eau, ce sera probablement en 1988 ! On assistera au développement d'un vaste programme dont les perspectives à long terme planifiées sur un demi-siècle, verront la substitution de la culture irriguée à l'aléatoire culture de décrue sur les superficies de quelques 400.000 Ha ; la création de centaines d'usines avec le développement d'échanges équilibrés entre l'agriculture et l'industrie, entre la Ville et la Campagne, l'avènement d'une vie nouvelle pour nos valeureux ruraux qui seront prémunis contre l'insécurité et assurés d'un accroissement substantiel de leurs revenus.

A long terme, ce programme qui est celui de l'OMVS, viserait à articuler les plans de développement des Etats-Membres autour du Bassin, lorsque les barrages de seconde génération, ceux de Galougo, Gouina, Félo et Gourbassi, assureront la régularisation maximale et porteront les potentialités agricoles et hydroélectriques à 800.000 Ha et 4 Milliards de KWH (contre 800 Millions à court terme).

Au delà du bassin du Fleuve Sénégal, il y a d'autres bassins sahéliens, la GAMPIE, le NIGER, le TCHAD, pour

ne citer que ceux là et par delà le SAHEL, nous songeons aux soixante bassins fluviaux et lacustres du Continent Africain dont les immenses potentialités constituent les richesses les plus sûres pour les Peuples Africains engagés dans la course au développement .

Les concepts et les méthodes élaborés par l'OMVS, dans la mesure où ils sont transposables, pourraient contribuer à la mise au point d'une stratégie de développement des bassins fluviaux à l'échelle de notre Continent, une stratégie qui attaque le problème du sous-développement à sa racine.

Enfin, les Etats Riverains du Fleuve Sénégal, en décidant de la propriété commune de l'ensemble des infrastructures constitué par les barrages de DIAMA, de MANANTALI et les installations portuaires, ont exprimé une volonté de coopération qui est sans précédent en Afrique voire dans le monde.

Au moment où la réhabilitation du Sahel menacé devient une des préoccupations majeures de la Communauté Internationale, cette volonté commune du MALI, de la MAURITANIE et du SENEGAL, d'additionner leurs forces et de sceller cette unité par le Fer et le Béton, cette volonté, a donc beaucoup pesé dans la décision des nombreux Fonds d'Aide au Développement dont le soutien garantit la réalisation du programme de l'OMVS.

Cependant malgré les grands succès que nous avons pu emporter et malgré les lueurs d'espoirs, il importe de souligner que bien des difficultés persistent encore ! En effet pour asseoir notre coopération sur des bases saines et équilibrées, il est urgent que chacun des partenaires que nous sommes - sache exactement quels sont ses engagements ? quels sont ses intérêts au sein de cette grande oeuvre. Au moment où l'OMVS doit s'endetter pour 866 Millions de Dollars, il est important que les bases de notre unité soient encore plus claires, que les liens qui nous unissent à nos partenaires financiers soient définis. C'est pourquoi, il sera exposé dans les pages suivantes les grands problèmes de négociations qui doivent trouver rapidement des solutions . Et au préalable, l'on doit rappeler ce que c'est que l'OMVS.

I - L'OMVS . UNE ORGANISATION INTERNATIONALE :

L'OMVS n'est donc pas une simple association de circonstances, mais eu égard à sa stratégie et ses objectifs, elle s'avère être le seul instrument capable de garantir la sécurisation et l'accroissement des revenus des habitants du bassin et des zones avoisinantes et de propulser ainsi la dynamique d'un développement de la sous-région basé sur la promotion des productions céréalières et l'accroissement des activités industrielles.

Ainsi donc, les trois Etats-Membres se sont trouvés devant l'obligation de coopérer pour réaliser les objectifs ambitieux qu'ils se sont assignés. Aussi pour matérialiser cette volonté commune de concertation et de coopération, les Etats-Membres de l'OMVS ont ils déjà élaboré toute une batterie de principes juridiques destinés à donner plus de crédibilité aux engagements politiques des uns vis-à-vis des autres ainsi qu'à nos partenaires financiers.

Dans les lignes qui suivent il sera procédé à une analyse des éléments essentiels qui forment l'ossature juridique de l'OMVS.

I.1. Eléments Juridiques de l'OMVS

Trois conventions de base définissent les principes et modalités d'application du Statut International du Fleuve Sénégal, fondement de toute l'institutionnalisation de l'OMVS.

C'est le 11 Mars 1972 que deux conventions importantes ont été signées par nos trois Chefs d'Etat et de Gouvernement et ratifiées plus tard par les instances législatives du MALI, de la MAURITANIE et du SENEGAL ; ces deux conventions sont :

1°) la Convention relative au Statut du Fleuve Sénégal: qui pose les principes d'une coopération inter Etats basée sur l'internationalisation du Fleuve Sénégal et de ses affluents.

2°) la Convention portant création de l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (l'OMVS) qui est l'instrument de l'application des principes définis par la Convention Relative au Statut du Fleuve Sénégal.

3°) plus tard, le 21 Décembre 1978 fut signé à BAMAKO, la Convention sur le Statut Juridique des Ouvrages Communs.

. Les autres éléments institutionnels de cette politique de développement concertée ont été définis par des résolutions du Conseil des Ministres et de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement . Ces résolutions concernent notamment :

- l'Organisation Commune de la Navigation sur le Fleuve (Agence ...)

- la Responsabilité Collective des Etats face aux engagements financiers pour la réalisation du programme régional,

- l'Exonération totale de tout impôt et taxes des matériaux et matériels nécessaires aux chantiers de l'OMVS.

Les études sur les modalités de garantie, de répartition des coûts et charges du programme sont en cours et doivent déboucher rapidement sur des conventions spéciales relatives à ces questions.

Aux termes de la Convention du 11 Mars 1972 portant création de l'OMVS, notre Organisation est placée sous la haute tutelle de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement avec 3 Organes Permanents :

- a) le Conseil des Ministres,
- b) le Haut-Commissariat,
- c) la Commission Permanente des EAUX.

* Les Conférences des Chefs d'Etat et de Gouvernement est l'instrument suprême qui définit la politique de coopération et de développement de l'Organisation,

* Le Conseil des Ministres est l'organe de conception et de contrôle qui élabore la politique générale d'aménagement du bassin du Fleuve Sénégal pour la mise en valeur de ses ressources,

* Le Haut-Commissariat est l'organe exécutif de l'Organisation. Il est chargé de mettre en oeuvre le programme de développement adopté, de réaliser les investissements régionaux et d'organiser la concertation entre les Etats Membres pour l'harmonisation des activités régionales et des politiques nationales de développement.

Le Haut-Commissariat est dirigé par un Haut-Commissaire nommé par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement pour une durée de 4 ans entre la MAURITANIE et le MALI.

Le Haut-Commissaire représente l'Organisation dans ses relations avec les institutions d'Aide Internationales ou de Coopération bilatérale en ce qui concerne le Fleuve Sénégal.

Le Haut-Commissaire est assisté par un Secrétaire Général, des Directeurs et de Conseillers nommés par le Conseil des Ministres sur proposition du Haut-Commissaire.

Aujourd'hui, une direction monocéphale sans ambiguïté a été mise sur place par les derniers aménagements à la Convention adoptés par la sixième conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernement de Décembre 1979 à SAINT-LOUIS.

L'Organisation du Eaut-Commissariat comporte donc outre le Haut-Commissaire, un Secrétaire Général, 4 Directeurs Techniques et deux postes de Conseillers placés tous sous l'Autorité directe du Haut-Commissaire.

...../.....

* La Commission Permanente des Eaux : est chargée quant à elle de définir les principes et modalités de la répartition des Eaux du Fleuve Sénégal entre les Etats d'une part et d'autre part entre les secteurs d'utilisation de l'eau qui sont principalement l'industrie, l'agriculture et le transport. Elle est présidée à tour de rôle par un expert des Etats-Membres.

Par ailleurs, il a été institué par décision du Conseil des Ministres.

1°) Un Comité Consultatif chargé d'assister le Haut-Commissariat dans la mobilisation des ressources financières pour l'avancement des projets et les perspectives de développement de la coopération entre l'OMVS et les Pays et Organismes coopérants (Bailleurs de Fonds). Commission présidée par le Haut-Commissaire et comprenant une délégation des pays membres plus bailleurs de fonds.

2°) Un Comité Inter-Etat de Recherche Agronomique et du Développement Agricole, chargé d'étudier et de proposer des programmes de recherches agronomiques d'intérêt commun à mener dans le cadre du Bassin du Fleuve Sénégal en fonction des objectifs de développement de l'OMVS a été créée lui aussi par le Conseil des Ministres .Ce Comité comprend le Haut-Commissaire plus une délégation des pays membres.

I.1.2. Droits et Obligations des Etats-Membres :

Les éléments juridiques définissant ces droits et obligations ressortent clairement des deux conventions de base ou des résolutions du Conseil des Ministres.

L'OMVS étant une Organisation Inter-Etats, il est donc clair que la souveraineté de chacun des Etats contractants doit être respectée et que par conséquent ses intérêts en tant qu'Etat puissent être sauvagardés : c'est pour ces raisons que le principe de l'unanimité a été exigé pour l'ensemble des décisions de l'OMVS et que la représentation des Etats Membres à toutes les réunions est obligatoire.

Aussi bien dans les conventions de base que dans les règlements intérieurs de la Conférence des Chefs d'Etat et du Conseil des Ministres, ces deux notions sont respectées (UNANIMITE pour les Décisions et Représentation Obligatoire des Etats-Membres).

Cela découle d'un principe clef en droit international il s'agit de l'égalité entre les Etats contractants quelle que soit par ailleurs leur puissance économique ou militaire.

Ce principe est l'un des fondements de la Charte des Nations Unies du 26 Juin 1945 ainsi que celle de l'OUA du 25 Mai 1963.

.... /

La Charte de l'OMVS en se référant dans son préambule aux Textes de Base de la Communauté des Nations Unies et de l'OUA, érige ce principe d'égalité de traitement des utilisateurs et elle l'annonce d'ailleurs très clairement au dernier alinéas du même préambule et à l'article 2 du Statut.

Par ailleurs, depuis la réunion en Mai 1974 à NOUAK-CHOTT d'un groupe de Juristes de l'OMVS (Etats-Membres + Secrétariat Général) on parle du principe de l'équité comme étant le complément indispensable de celui de l'égalité.

Pour la répartition des eaux, le principe "équitable" (souvent employé dans les travaux de la Commission Permanente des Eaux) devrait être entendu comme répartition des eaux en fonction notamment :

- de la disponibilité des eaux du bassin,
- des besoins de chaque Etat de Bassin, formulés à partir de critères raisonnables et rationnels.

Mais il reste à définir les modalités d'application de ce principe qui est passé dans le langage juridique de l'Organisation sans qu'aucune décision du Conseil des Ministres ne l'ait adoptés explicitement.

Nous avons dit au début de ce paragraphe que le respect de la souveraineté des Etats exigeait leur présence aux réunions et la règle de l'unanimité pour les décisions ; néanmoins dans la mesure où les Etats ont consenti librement à la signature et à la ratification des conventions de base, ils ont renoncé à une partie de leur souveraineté volontairement et dès lors les décisions de la Conférence des Chefs d'Etat et du Conseil des Ministres engagent les Etats contractants conformément à l'Article 8 de la Convention portant création de l'OMVS.

Les Etats admettent donc la théorie de la souveraineté limitée en ce qui concerne leurs droits et obligations l'utilisation, la conservation et le développement des ressources du bassin ; cette notion de la souveraineté limitée est conforme aux dispositions du droit international qui veulent que ce soit le droit interne à un état qui suive le droit international en ce sens que les traités et conventions internationaux priment sur la juridiction interne d'un Etat contractant dès le moment où celui-ci consent à signer cette convention ou ce traité international. D'ailleurs, l'article 46 de l'ancienne constitution de la R.I.M., de même que l'Article 79 de la République du MALI, stipulaient que les Traites ou Accords ratifiés ou approuvés dès leur publication ont une autorité supérieure à celle des lois à condition que cet accord ou ce traité soit exécuté par l'autre partie.

...../.....

Dans notre nouvelle charte, le 2^e Alinéa du préambule souscrit aussi à ces clauses. Cela équivaudrait-il à dire que seules les conventions ou accords ratifiés (jusqu'à nos jours, 3 conventions et un accord cadre portant immunité du siège ont été approuvés et ratifiés) engagent les Etats-Contractants même s'ils sont en désaccord avec leurs juridictions internes ? non ! En effet, la plupart des questions de politique générale ont été prises par simples Résolutions du Conseil des Ministres puis approuvés par la Conférence des Chefs d'Etat sans être ratifiées par le Parlement. Cela a été fait pour deux raisons essentielles :

- rendre les structures de l'OMVS plus efficaces et les décisions exécutables rapidement,

- les dispositions mêmes de la convention portant création de l'OMVS stipulent que "les décisions du Conseil des Ministres de l'Organisation ont force obligatoire pour les Etats Membres" (Article 8 de la Convention OMVS).

Dès lors, les Résolutions qui sont l'instrument de prise de décision par le Conseil s'imposent aux Etats contractants au même titre que les conventions et c'est là une originalité de l'OMVS . Cependant, l'on peut dire que pour plus de prudence et pour marquer la différence entre l'important et le secondaire parmi les questions non expressément visées par la Charte et la Convention OMVS, le Conseil semble avoir choisi de résoudre par voie de convention les questions essentielles (garantie solidaire, propriété et gestion communes des ouvrages de régularisation ; organisation commune de la Navigation sur le Fleuve et peut être la répartition des coûts et des charges) ; et de s'en tenir à des Résolutions internes pour les questions moins importantes.

En tout cas, les conventions présentent plus de crédibilités vis à vis de l'extérieur tant sur le plan politique (éventuelles adhésions, l'OMVS ouvre la porte à celles-ci) que sur le plan financier (notamment pour les Bailleurs de Fonds).

I.2. Objectifs et Programmes de l'OMVS

Le Fleuve Sénégal est un atout essentiel pour la subsistance de toutes les populations vivant dans une région semi-désertique sous un climat irrégulier et incertain. La sécheresse qui a frappé nos Etats depuis 1968, nous a rappelé de façon dramatique la nécessité de maîtriser ne serait-ce qu~~Q~~ partiellement les ressources en eau du Fleuve dont dépendent les aménagements ; elle est devenue une préoccupation primordiale pour les Gouvernements des Etats Riverains qui ont assigné à l'OMVS, la mission de promouvoir dans la Vallée, le développement intégré de l'Agriculture, de l'Elevage, des Mines, de l'Industries et des Transports afin

d'améliorer le sort des populations locales tout en contribuant à l'équilibre vivrier de la sous région et à accélérer la croissance des pays riverains.

I.2.1. Objectifs de l'OMVS

Un des traits caractéristiques de l'OMVS est la définition claire de ses objectifs qui ne sauraient être confondus ni avec les moyens, ni avec stratégie. Les efforts qu'il est envisagé de déployer au cours des prochaines décennies et qui visent essentiellement à :

- sécuriser et accroître les revenus des habitants des trois Etats et plus particulièrement ceux du bassin du Fleuve Sénégal et des zones avoisinantes qui représentent environ 2 Millions de personnes soit à peu près le 1/4 des populations des 3 Etats-Membres,

- assurer l'équilibre de l'écosystème dans le bassin et inciter à l'établissement de cet équilibre dans les régions sahélienne autant que possible face aux facteurs climatiques et aux facteurs extérieurs,

- accélérer le développement économiques des Etats-Membres par la promotion intensive de la coopération régionale. Pour parvenir à ces objectifs, l'identification des éléments d'un programme régional d'infrastructure correspondant à la première étape de l'aménagement a été faite.

I.2.2. Programme de l'OMVS

Avec l'assistance des organismes et pays amis de nombreuses études ont été menées qui ont permis d'évaluer les potentialités de développement offertes par le bassin du fleuve Sénégal, et de démontrer la fiabilité du programme de mise en valeur qui a été retenu.

I.2.2.1. Programme Régional d'Infrastructure

Ce programme basé sur la régularisation de débit du fleuve en deux étapes, la comporte la réalisation des travaux suivants au cours de première phase :

1°) la construction du barrage et de l'Usine Hydro-électrique de MANANTALI sur le Bafing au MALI, qui, avec une retenue de 11 Milliards m³, régularisera le début du fleuve à 300 m³/s à Bakel et permettra l'irrigation de quelques 300.000 Ha, la production de 800 Millions de KWH et la pérennité de la navigation.

2°) la construction du Barrage anti sel d'irrigation de DIAMA, situé à l'embouchure, empêchera la remontée de l'eau salée. Cet ouvrage permettra grâce à sa retenue, l'irrigation en double culture de 50.000 à 90.000 Ha selon que

.... /

la côte d'exploitation de la retenue est de 1,5 m ou 2,5 m. Il assurera en plus l'approvisionnement en eau des centres urbains tels que SAINT-LOUIS, DAKAR et NOUAKCHOTT.

3°) la construction du port fluviomaritime de SAINT-LOUIS du Port Fluvial de KAYES et une dizaine d'escale intermédiaires.

4°) L'aménagement du Chenal pour la navigation qui sera prévu sur les 930 Kms séparant KAYES et SAINT-LOUIS.

Actuellement les dossiers techniques relatifs à chacun des ouvrages se trouvent dans des phases très avancées.

- DIAMA est au stade du démarrage des travaux,
- MANANTALI se trouve dans la phase d'appel d'offres et sa route d'accès au stade de l'adjudication,
- Le dossier de navigation du Fleuve Sénégal se trouve dans la phase d'avant projet détaillé c'est à dire deuxième phase de l'étude d'exécution.
- Quant au dossier des ports et escales portuaires, il se trouve dans la phase de démarrage et les études démareront prochainement grâce à un financement sur subvention du CANADA (8,7 Millions de Dollars Canadien).

En 2ème étape, il est prévu de réaliser certains barrages dans le Haut-Bassin au MALI (Galougo, Gouina et Félou sur le SÉNEGAL et Gourbassi sur la FALEME) qui porteraient le débit régularisé à 600 m³/seconde (contre seulement 300 m³/s pour la première étape). Les potentialités hydro-agricoles avoisineraient alors le million d'HA et la production d'énergie passerait à plus de 4 Milliards de KWH.

Voilà donc des perspectives grandioses pour un programme bien ambitieux qui nécessitera à n'en pas douter - d'énormes ressources humaines et matérielles.

Conscients de cette situation, les Etats-Membres ont accordé la priorité à la réalisation d'une première tranche du programme régional d'infrastructure incluant l'essentiel des ouvrages de DIAMA et de MANANTALI. En effet rien que le coût de cette première tranche (qui exclut la digue en rive droite, et la route en rive droite, pour DIAMA, diffère la réalisation de la Centrale Hydro-Electrique de MANANTALI), coûte selon les estimations de Décembre 1980 - la coquette somme de 866 Millions de Dollars ! Si l'on devait prendre en considération les coûts des parties différées (150 - 200 M. \$) et ceux de la navigation (Ports et Escales Portuaires, aménagement du chenal (300 à 400 M.\$), la première étape du programme régionale d'infrastructure coûterait au moins 1,5 Milliard de Dollars US en (Francs constant 1980).

.... /

Les sommes disponibles à ce jour, 825 Millions de Dollars US ainsi que leurs conditions d'engagements figurent en annexe I du présent document. Il reste que le Fonds de l'OPEP et QUATAR, qui sont inscrits sur le tableau des bailleurs de fonds, n'ont pas encore donné un engagement chiffré. Nous sommes donc assurés d'un taux de couverture de plus de 95% de nos besoins financiers pour les 2 barrages.

Mais on est en droit de se demander pourquoi ces énormes sommes vont-elles être englouties dans le fer, le béton et les enrochements ? la réponse à ces questions réside dans l'importance des programmes de développement économiques et sociaux qu'engendreront ces infrastructures.

I.2.2.2. Programmes nationaux de développement

La mise en place de ces infrastructures engendrera un nouvel environnement pour le développement économique et social du bassin du Fleuve Sénégal.

La réalisation de la première étape du programme régional d'infrastructure permettra : la mise en valeur de quelques 375.000 Ha en cultures doubles irriguées,

. le long du bassin du fleuve Sénégal,

. la disponibilité d'une énergie moins coûteuse que l'énergie actuellement produite dans la sous région (800 Millions de KWH pour MANANTALI). Cette donnée nouvelle devra permettre de stimuler le développement des industries minières d'extraction et les autres activités annexes dans le Haut Bassin et même dans la Haute Vallée. On pourrait alors s'acheminer vers la création d'unités industrielles intégrées pour l'ensemble des Etats-Membres de l'OMVS dans le cadre d'une coopération sous régionale plus poussée.

. Enfin l'aménagement du chenal navigable des ports et escales portuaires ainsi que la réalisation de la route de liaison SAINT - LOUIS KEUR-MACENE - PK 52 (ROSSO-NOUAKCHOTT), et la Route MANANTALI MAHINA, permettront de désenclaver tout le bassin du Fleuve Sénégal et de créer de meilleures conditions pour un transport moins coûteux pour les hommes et les biens et donc de relancer l'activité économique d'ensemble.

Plus tard d'autres perspectives plus importantes seront offertes avec la régularisation de tous les affluents du Sénégal à 600 m³/s et la possibilité de disposer de plus de 4 Milliards de KWH ainsi que d'un potentiel irriguable de plus de 800.000 Ha le long de la vallée (960.000 Ha si l'on inclut le Delta Mauritanien et le Haut-Bassin).

C'est donc dire que les générations futures verront un autre Bassin du Fleuve Sénégal !

II - CENTRES D'INTERET DES ETATS-MEMBRES ET GRANDES QUESTIONS DE NEGOCIATION

Le dynamisme de l'OMVS dépendra essentiellement de sa capacité de préserver un équilibre toujours plus stable entre les intérêts des trois partenaires qui la constituent.

Il est donc très important de cerner les avantages que pourrait tirer chacun des Etats-Membres de l'aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal pour que dans les différentes négociations qui s'engagent à tous les niveaux (experts, ministres et Chef d'Etat) on en tienne compte. Il convient donc d'exposer les centres d'intérêt de chaque Etat-Membre de l'OMVS avant d'exposer les grandes questions de négociation auxquelles nous devons faire face au cours des prochains mois .

II.1. Centres d'intérêt des Etats-Membres de l'OMVS

Ils se subdivisent en deux rubriques à savoir les bénéfices directs escomptés dans les domaines agricoles, industrielles et de transport d'une part et les effets induits de l'ensemble de ce programme (effets indirects) sur nos différentes économies.

II.1.1. Bénéfices directs escomptés de l'aménagement

Les économies de nos jeunes Etats sont appelées à connaître un nouvel essor grâce à la maîtrise de l'eau et aux projets de développement économiques qui seront à l'amont et à l'aval de la réalisation de nos infrastructures. Les secteurs agricoles, industriels ainsi que le développement des transports et des activités annexes connaîtront à coup sûr une nouvelle expansion ; cependant il importe de souligner que ce sera principalement le programme agricole (développement des irrigations) qui se développera le mieux dans le court terme et qui est donc pour l'instant aux yeux de tous la justification majeure du programme.

Etudions donc pour chacun des Etats-Membres les programmes de développement économiques et sociaux liés à la réalisation des grands projets de l'OMVS.

II.1.1.1. LE MALI :

Pour ce vaste pays relativement bien doté en potentialités agricoles (ancien grenier de l'Afrique Occidentale Française !), le problème majeure reste celui de l'enclavement et le manque de ressources minières exploitables. En effet, le MALI malgré la diversification de ses Ports d'Importation (ABIDJAN, DAKAR, LOME, CONAKRY et même ALGER !) se trouve encore dans une situation d'insécurité quant à ses approvisionnements et dépend ainsi de l'humeur de ses voisins

...../.....

On comprend dès lors pourquoi le MALI tient à la réalisation du programme de l'OMVS et quels sont alors les motifs de son engagement :

D'ailleurs nul n'a jamais mieux défini le programme de l'OMVS dans l'optique MALIENNE que ce Ministre MALIEN qui en 1964 déclarait au sujet des projets OMVS : "KAYES Port en eau profonde ! quelle chance pour le MALI !". C'est donc dire que le MALI, le volet le plus important de notre programme est de loin celui des transports c'est à dire la création de conditions favorables à une navigation perenne entre KAYES et SAINT-LOUIS. Dans cette optique la convention sur le statut international du Fleuve Sénégal déclare le fleuve et ses affluents zone internationale où aucune contrainte au droit de libre circulation ne peut être entreprise.

Le MALI est également intéressé par la disponibilité de l'énergie hydroélectrique que produirait MANANTALI ; elle lui permettrait d'assurer l'approvisionnement énergétique des Villes de BAMAKO et de KAYES jusqu'à l'horizon 2010 et de réduire ainsi sa facture pétrolière : ce potentiel énergétique une fois libéré, permettrait également de relancer des activités industrielles d'extraction minières (FER, BEAUXITE de la FALEME) et de créer donc des activités économiques importantes dans cette région jusque-là abandonnée en raison de son insalubrité (malaria et onchocerchose !) et de son enclavement.

Le Haut-Bassin MALIEN bien que n'étant pas la région agricole par excellence du MALI (l'Office du NIGER a un potentiel irrigable de 1 Million d'HA) pourrait également être mis en valeur sur des superficies identifiées de 40.000 Ha.

II.1.1.2. LE SENEGAL :

Le SENEGAL quant à lui est un pays côtier, qui a une superficie égale au 1/5 de celle du MALI ; le passé colonial qui en avait fait la capitale de l'Afrique de l'Ouest, lui a laissé d'importantes réalisations routières, ferroviaires et le plus grand port à DAKAR.

Cet effort de doter le SENEGAL d'un réseau d'infrastructures aussi diversifié que varié, a continué pendant les deux premières décennies de l'indépendance.

Cependant, il n'y a pas de fumée sans feu et le fait que les campagnes les plus reculées aient été reliées aux Villes, a créé une situation privilégiée pour les modèles de consommation urbains et presque toutes les populations sénégalaises qu'elles soient en ville ou en brousse ont désormais cette tendance de vivre au dessus de leur moyens ; les échanges entre la Ville et la Campagne sont, on ne peut plus inégaux, ce qui se répercute sur la balance commerciale de ce

pays qui importe annuellement (pour ne citer que les produits céréaliers) quelques 200.000 T de riz et plus 100.000 T de blé, de maïs et fait appel à la solidarité internationale pour lui fournir d'autres céréales telles que le Sorgho, le millet.

Cette situation fait que le SENEGAL jusque là spécialisé dans la culture arachidière, tente de diversifier ses productions agricoles pour satisfaire ses besoins vivriers minimums indispensables. Il a entrepris donc bien avant les autres, l'aménagement de son Delta pour produire du riz . Dès lors il est aisément de comprendre pourquoi a-t-il été un fervent militant du Projet OMVS.

En effet ce projet une fois réalisé devra permettre au SENEGAL de résoudre les problèmes de déséquilibres existant entre la vallée et les autres régions du pays ; il devra également lui permettre de mettre en culture irriguée un important potentiel de plus de 200.000 Ha et satisfaire ainsi sa demande croissante de céréales jusque là importées (riz, blé, maïs et sorgho !).

En plus du volet agricole du projet, le SENEGAL compte également devenir un grand producteur de fer. La réalisation du projet de la Miferso (Mines de Fer du Sénégal Oriental) demande en fait des conditions de transport propres et surtout une énergie bon marché. D'ailleurs, le Gouvernement du SENEGAL vient de déclarer sur la base de l'étude de factibilité en cours que le projet de la MIFERSO devra entrer en exploitation en 1990 ; et le MALI vient de confirmer son intention de s'associer au SENEGAL pour la mise en place d'une unité de pelletisation des fers produits par la MIFERSO et par le MALI dans la Région de la FALEME ; les deux Gouvernements espèrent disposer d'une énergie peu coûteuse grâce à MANANTALI et mettre en place un chemin de fer entre KIDIRA, TAMBA COUNDA et SAINT-LOUIS.

En résumé le SENEGAL est essentiellement intéressé par l'irrigation et la production de l'énergie pour ses besoins industriels et miniers.

II.1.1.3. LA MAURITANIE :

Notre pays, est avant tout un pays désertique et sahélien dont les ressources en eau sont rares. La sécheresse persistante qui y sévit depuis 1968 a réduit considérablement nos ressources en eau et en terre créant un déséquilibre chronique entre nos besoins vivriers et nos productions propres.

L'exode rural engendré par cette sécheresse ainsi que la poussée d'urbanisation et de sédentirisation (dans les campagnes), ont créé un déséquilibre dans les échanges entre les citadins et les ruraux et accru la dépendance de

nos paysans vis à vis des villes, la dépendance de notre pays vis à vis de l'étranger à travers des importations et des dons de l'extérieur (aide d'urgence).

Pour remédier à cette situation, la MAURITANIE n'a pas d'autre choix que de maîtriser les quelques rares ressources en eau dont elle dispose ; et le Fleuve Sénégal est l'un de nos rares atouts dans ce domaine.

Pour atteindre les objectifs sacrés de l'autosuffisance alimentaire, de l'endiguement de l'exode rural et de régénération du milieu, que le Comité Militaire de Salut National et son Gouvernement se sont fixés en matière de politique rural, l'aménagement du Bassin du Fleuve Sénégal serait la clé de voûte.

En effet, il importe de rappeler que notre pays qui a un besoin cérééalier de l'ordre de 195.000 T en 1981, en produit à peine 60.000 T et que ses consommations de riz et de blé ont été multipliés par 10 à 20 en l'espace de 20 ans (50.000 T en 1981 contre 5.000 T en 1961 de riz et 50.000 à 60.000 T de blé contre 2.000 à 3.000 T pour les mêmes périodes).

La consommation de sucre, mil et sorgho et autres produits vivriers a également évolué dans des proportions de 1 à 20 ; pendant ce temps les productions ont baissé considérablement (sucre non encore produit).

Cette situation de déséquilibre entre les besoins et les productions ne peut être redressée que par une politique systématique d'irrigation sur les quelques 200.000 ha facilement irrigables dont nous disposons en rive droite.

Nous donnerons dans l'annexe II au présent document une répartition spatiale de ces zones.

Ces terres une fois aménagées, nos consommations vivrières pourraient être largement couvertes (riz, sucre, maïs, blé, sorgho, viandes et légumes) et l'excédent dégagé servirait à l'exportation.

Par ailleurs, la Haute-Vallée (GUIDIMAKA et GORGOL) qui recèle des indices miniers intéressant (cuivre à Diagüili, phosphate de Civé, Plomb et Or à M'BOUT), pourraient grâce à la disponibilité de l'énergie et aux conditions de transports plus favorables, devenir une nouvelle zone industrielle et minière du pays.

Enfin le Delta Mauritanien, jusque là enclavé et peu exploité serait après la réalisation de l'ouvrage de DIAMA (avec l'endiguement et la route en rive droite), une zone de pâturage et probablement de cultures industrielles et fruitières.

L'état actuel des investigations, (sources : évaluation économique du programme d'aménagement du Fleuve Sénégal "Août 1979 et l'étude du Groupement Navigation : LACKNER et PARTNER), permet de résumer dans le tableau ci-après les productions et les utilisations des ressources générées par l'infrastructure régionale.

Productions générées : Utilisations des par la réalisation : Ressources générées du programme d'infras- tructure		par le programme : d'infrastructure : (en %)	
		: MALI : RIM :SENEGAL	
Irrigation	: 375.000 Ha	: -	: 39% : 61%
Energie	: 800.000.000 Kwh	: 50%	: - : 50%
Navigation	: 1.635.000 T/AN	: 80%	: 10% : 10%

II.1.2. Bénéfices induits pour les économies des Etats-Membres

Quatre facteurs importants vont conditionner la répartition entre les Etats-Membres de l'OMVS des effets induits des investissements colossaux (près de 1 Milliard et demi de dollars US) que nécessitera au cours des vingt prochaines années le programme régional d'infrastructure :

- a) Emplacements géographiques des principaux ouvrages,
 - b) Emplacement du siège du Haut-Commissariat,
 - c) Etat des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires de chaque Etat-Membre de l'OMVS,
 - d) Capacité d'absorption de chacune des économies.

Nous examinerons par rapport à chacun des facteurs la chance de chaque Etat-Membre de l'OMVS.

a) Emplacements géographiques des principaux ouvrages :

Ce critère essentiel est plutôt favorable pour le MALI qui aura sur son territoire national, tout l'ouvrage de MANANTALI et sa route d'accès (87 Kms), ainsi que le renforcement de la régie malienne de chemin de fer entre Mahina et Kidira ; en plus, le projet de navigation prévoit également la réalisation d'un port à KAYES et le dérochement du chenal sur 46 Km entre KAYES et AMBIDEDI qui sera une escale portuaire .

... / ...

. le SENEGAL sera le deuxième gagnant avec l'ouvrage principal de DIAMA et route d'accès (20 Kms), le Port Fluvio-Maritime de SAINT-LOUIS, 5 autres escales portuaires et l'aménagement du chenal entre BAKEL et SAINT-LOUIS.

Notre pays n'aura comme réalisations sur son territoire qu'une digue insubmersible de DIAMA à ROSSO (90 Kms) et une route entre DIAMA et le PK 52 au Nord de ROSSO (77 Kms de long). A noter que ces deux morceaux symboliques ont été enlevés de la tranche à réaliser à court terme.

b) Emplacement du Siège du Haut-Commissariat :

Ce critère quant à lui est au seul avantage du SENEGAL.

c) Etat des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières de l'Etat-Membre :

Le SENEGAL est le mieux doté en infrastructures (port, routes et voies ferrées) ; les récents efforts entrepris par la MAURITANIE dans ce domaine ne porteront fruit que dans deux à 3 ans quant le Port de l'Amitié et les bretelles de liaison de l'axe centrales au Sud du Pays seront fonctionnels . Le MALI pays enclavé est le plus défavorisé par ce critère .

d) Capacité d'absorption des économies des Etats-Membres

Ce critère, malgré la conjoncture d'ensemble plutôt difficile place en tête le SENEGAL, puis le MALI et la MAURITANIE (entendre par là, la possibilité pour les différents agents économiques de prendre part au projet).

Sur la base de ces quatre facteurs, il a été procédé à une estimation des effets induits par Etat-Membre en considérant la série d'hypothèses suivantes :

. pour les projets similaires aux nôtres, le montant global chiffré des effets induits dans les autres secteurs économiques non concernés directement par le projet, représente 20 à 25% du coût global du projet.

. le facteur emplacement géographique a été quoté à 60%, les 40% restants ont été répartis ainsi qu'il suit : 15% pour le siège, 10% pour la capacité d'absorption des économies des Etats-Membres et 15% pour l'état des infrastructures dans le pays concerné .

. les calculs ont été également menés en considérant la réalisation de toute l'infrastructure régionale (horizon 2,000) et dans le court terme la réalisation de DIAMA et de MANANTALI (tranches fermes).

...../.....

Le tableau ci-après résume les conclusions de ces calculs .

ETATS-MEMBRES	MONTANTS (10 ⁹ FCFA);	POURCENTAGES (%)
	: TRANCHE FERME : TOUT LE : TRANCHE FERME : HORIZON	
	: DIAMA+MANANT. : PROGRAM : DIAMA+MANANT. : 2000 TOUT	
		: LE PROG.
MALI	: 17,2 - 21,5 : 24,6 - : 47,5 - 47 : 42,4 -	
		: 30,8 : : 42,2
MAURITANIE	: 0,8 - 1,0 : 2,0-2,4 : 2 - 2,3 : 3,3-3,2	
SENEGAL	: 18,5 - 23,1 : 32 - 40 : 49,5 - 50,7 : 54,3-54,6	
		:

Les bases des calculs sont données en annexe II à la présente note.

A l'examen des tableaux ci-dessus il est légitime de se poser la question suivante : comment notre pays peut-il accroître sa quote part dans le projet de l'OMVS et ne supporte que la charge de cette part ? C'est là qu'interviennent toutes les grandes négociations qu'il importe de mener rapidement .

II.2. Questions de négociation :

Les négociations prioritaires concernent les conditions d'engagement des ressources nécessaires à la réalisation des projets ainsi que les modalités de garantie et de répartition des coûts et charges.

En effet, les sommes très importantes qui viennent d'être mobilisées pour la réalisation des barrages de DIAMA et de MANANTALI (quelques 800 Millions de \$), doivent être garanties par les Etats Membres selon une clé de répartition entre les Etats-Membres d'une part et les Secteurs d'utilisation d'autre part ; par ailleurs l'engagement de ces énormes sommes doit tenir compte des capacités d'endettement des Etats-Membres de l'OMVS et s'opérer aux conditions les plus avantageuses pour nous (subvention sinon des prêts aux conditions I.D.A.)

II.2.1. Répartition des coûts et charges du programme régional d'infrastructure et modalités de garanties .

S'agissant du programme régional d'infrastructure, le Conseil des Ministres de l'OMVS avait par sa Résolution 29/CM/MN/N décidé que "les charges financières découlant de

la constructions des ouvrages d'intérêt commun seront garanties solidairement par les Etats" ; par ailleurs, l'article 12 (Titre IV) de la Convention relative au Statut Juridique des ouvrages communs, (adoptée le 21 Décembre 1978 par le Vème Sommet de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OMVS), reconnaissait que "les coûts d'investissements et les charges d'exploitation sont répartis entre les Etats copropriétaires sur la base des bénéfices que chaque Etat copropriétaire retiré de l'exploitation des ouvrages communs. Cette répartition des coûts et charges peut être réajustée périodiquement en fonction des résultats d'exploitation de l'ensemble du système d'infrastructure régionale. Tout réajustement accepté d'un commun accord par les Etats copropriétaires n'a pas d'effet rétroactif sur les répartitions antérieures".

C'est donc dire que les principes qui devraient régir nos rapports avec nos partenaires d'une part (question de garantie) et entre nous d'autre part (répartition des coûts et charges) pour ce qui est des ressources nécessaires au programme , ont été clairement définis ; il reste que les modalités d'application de ces principes, bien qu'assez avancées sur le plan des études, n'ont pas encore été adoptées par les instances délibérantes de l'OMVS.

En conséquence les lignes qui suivent donnent les principales conclusions des études relatives à ces sujets.

II.2.1.1. Répartition des coûts et des charges découlant du programme régional d'infrastructure : définition d'une clé de répartition.

Le rapport intitulé : "Variante de la répartition des coûts et des charges du programme de mise en valeur du bassin du fleuve Sénégal" élaboré par l'équipe de l'Université d'Etat de l'UTAH chargée de l'étude de la répartition des coûts et des charges du programme de l'OMVS avait été soumis à la 8ème Session Ordinaire du Conseil des Ministres (en 1978) qui l'avait approuvé par Résolution n° 95/CM/MN/N qui recommandait :

1°) l'adoption de la méthode, des "revenus primaires nets" pour le calcul des bénéfices économiques,

2°) et le choix des méthodes des "coûts séparables ajustés, bénéfices restants" et de "sa variante ajustée", pour la répartition des coûts et charges et comme base de la poursuite de l'étude. Ce choix résulte des considérations suivantes :

- la méthode de répartition dire "coûts séparables - Bénéfices Restants "(C.S.B.R.) fait intervenir dans les

calculs différents facteurs de bénéfices et des coûts, mais l'élément de base de la méthode repose sur les coûts. Les bénéfices restants sont en réalité la différence entre les coûts justifiables et les coûts séparables. Dans la plus part des cas, les coûts justifiables correspondent aux coûts d'une variable du projet à but unique, la variante qui donne les mêmes performances au moindre coût. Dans certains cas, où les bénéfices sont inférieurs aux coûts de la variante, le montant des bénéfices devient les coûts justifiables (voir annexe IV ci-jointe).

Cette méthode permet de satisfaire aux conditions d'efficacité économique dans le rapport "Variantes de la répartition des coûts et des charges du programme de mise en valeur du Fleuve Sénégal". Ces conditions adoptées par le Conseil des Ministres de l'OMVS sont :

a) les coûts séparables imputables à un service marginal à inclure dans le projet ne devraient pas être supérieurs aux bénéfices qui en découlent,

b) la somme des coûts totaux imputés à chaque service ne devrait pas être supérieure à la somme des bénéfices totaux de chaque service,

c) les coûts totaux imputés à chaque service ne devraient pas être supérieurs aux coûts d'une variante à but unique procurant des bénéfices équivalents.

Cette méthode "C.S.B.R." est considérée comme n'apportant pas un degré d'équité suffisant car elle ne permet pas le partage entre les services du programme des économies réalisées par la construction d'un projet à buts multiples au lieu de la construction de plusieurs projets à variante à but unique ayant les mêmes performances au moindre coût. La méthode des "coûts séparables - Bénéfices Restants Ajustés" (C S B R A) permet justement de pallier cette insuffisance de la C.B.S.R.; elle la complète donc en ce sens qu'elle répartit les économies réalisées grâce à la mise en place d'un projet à buts multiples. Ces économies correspondent à la différence entre les coûts justifiables et les coûts totaux imputables à un service donné (eau, énergie, navigation).

L'Equipe chargée de la poursuite de l'étude a procédé aux trois opérations suivantes :

1°) Modifications à apporter au modèle mathématico économique dans le but d'accroître ses performances,

2°) Recherche de données et hypothèses utilisables dans le modèle,

3°) Traitement et analyse des résultats obtenus à partir des hypothèses et données ci-dessus définis.

Les résultats de ces travaux ont conduit à la définition de 144 clés de séparations des coûts et des charges entre les secteurs d'utilisation d'une part et les Etats-Membres d'autre part.

Les données et hypothèses ont porté sur les questions suivantes :

- a) rythme d'aménagement (3 cas : lent, rapide et moyen)
- b) consommation d'énergie hydroélectrique (3 cas : mines, mines + villes et villes seules)
- c) mise en service de la Centrale de MANANTALI (2 scénarios : en même temps que le barrage, 7 ans après)
- d) mise en service de la navigation (2 cas également)
- e) accroissement du coût des hydrocarbures (2 cas : 25% ou 50%)
- f) taux d'actualisation (5% ou 8%).

Il ressort de cette étude que selon le cas de figure la part de coûts que notre pays devra supporter varie entre 9% et 16%.

Certains diront que vouloir se condamner à cette fourchette de 9 - 16% équivaudrait à une volonté de marginalisation à priori au sein du programme de l'OMVS. Nous leur disons non ! en fait selon l'Article 12 de la Convention sur le Statut Juridique des ouvrages communs, cette clé est révisable et sans effet rétroactif ; nous devons donc nous assurer que notre part est aussi petite que possible car si demain nous nous apercevons que la révision est à opérer et que nous étions perdant avec l'ancienne clé, aucune réparation du préjudice antérieur n'est prévue.

En résumé donc nous devons tout faire pour accélérer l'adoption de cette clé de répartition des coûts et des charges en prenant uniquement la part des coûts correspondant à notre potentiel économique (9 - 16% du programme général). La définition de cette clé est désormais nécessaire pour les questions de garantie des emprunts.

II.2.1.2. Garantie des emprunts de l'OMVS :

Comme rappelé plus haut, le Conseil des Ministres avait par sa Résolution 29/CM/MN/N retenu que la garantie des emprunts nécessaires à la réalisation des ouvrages communs serait faite solidairement par les 3 Etats-Membres de l'OMVS.

Plus tard s'étant aperçu que cette solution ne ferait qu'en dettter encore plus nos Etats qui garantirait alors chacun en ce qui le concerne l'ensemble des finance-

ments ; en plus cette solution est pleine de conflits potentiels entre les Etats-Membres d'une part et entre Etats-Membres et bailleurs de fonds car elle ne permet pas de savoir qui est responsable de quoi.

C'est pour cette raison que récemment encore au mois de Novembre dernier une réunion d'experts juristes et financiers de l'OMVS a procédé à la définition des avantages et inconvénient de chacune des solutions possibles et a sur cette base élaboré une stratégie de négociation consistant à passer en revue l'ensemble des solutions classées par ordre décroissant pour nous, les solutions sont au nombre de quatre (4) :

- a) garantie conjointe simple,
- b) garantie conjointe avec émission de titres,
- c) engagement direct et conjoint des Etats-Membres,
- d) garantie solidaire (voir annexe V).

A ce stade, il importe donc de signer dans les plus brefs délais une Convention définissant les modalités d'engagement de l'OMVS vis à vis de ses partenaires ; pour cela elle doit insérer la clé de répartition qui aura été adoptée. En agissant ainsi notre Organisation, aurait aplani les questions qui pèsent sur nos rapports entre nous d'une part et sur nos rapports avec les tiers d'autre part.

Ainsi la prochaine Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement devra adopter et signer cette Convention Spéciale sur la garantie pour permettre à l'OMVS d'entreprendre la signature des accords de financement dont les conditions devraient être aussi souples que possibles.

II.2.2. Négociation des Conditions de Financement :

A ce jour le Haut-Commissariat n'a signé que deux Conventions de Financement de Prêt, la première pour le Barrage de MANANTALI, avec le K.F.W. (conditions IDA) et la seconde avec le groupe de la BAD (DIAMA pour 18,3 Millions UC dont 12 à des conditions IDA et 6,3 F.N.).

Les conditions du premier engagement sont certes très favorables (Conditions IDA) sur le plan financier, mais draconienne sur le plan de la garantie. S'agissant du 2ème financement de la BAD, il est un engagement conjoint et direct des Etats-Membres et il est plutôt sévère quant aux conditions de remboursement (surtout pour les 6,3 Millions d'Unités de Compte du F.N.).

Les actions à mener dans ce domaine doivent être menées selon les groupes financiers intervenant :

. le groupe occidental (FRANCE, RFA, FED, ITALIE, CANADA, USAID) apporte à peu près 45,6% des financements disponi-

bles aux conditions les plus favorables (subventions sinon prêts à des conditions souples sauf pour la Caisse Centrale de Coopération Economique qui doit allonger la durée d'amortissement du prêt et abaisser le taux d'intérêt). L'ITALIE est dans ce groupe un cas d'espèce ; ses financements (35,5 M. \$) doivent être encore plus intéressants.

. le groupe de l'OPEP (ARABIE SAOUDITE, KOWEIT, IRAK, IRAN, BID, QUATAR, FONDS de l'OPEP) qui constitue le plus gros partenaire 46,4%) devrait transformer ces prêts en Dons sinon les prêter à des conditions de l'IDA comme cela avait été promis par les représentants de ces organismes lors de la 1ère et 2ème Réunion du Comité Consultatif de l'OMVS en 1974 et 1976.

. enfin le 3ème groupe (BAD, PNUD) apporte 8% du financement disponible. C'est surtout la BAD qui doit assouplir les conditions du Fonds du NIGERIA qu'elle gère ; pour cela l'OMVS doit entreprendre des actions au niveau politique endirection du NIGERIA pour l'amener à augmenter sa participation et transformer les conditions de ses financements gérés par la BAD.

Cette tâche constitue la priorité des priorités et doit être menée au niveau politique.

II.2.3. Nécessité de réaliser dans les délais la digue rive droite de DIAMA.

Conformément à l'étude d'exécution de DIAMA, il avait été prévu de réaliser une digue insubmersible en rive droite pour permettre à DIAMA de jouer pleinement son rôle antisel et d'irrigation (en constituant une réserve de 250 Millions de m³ à la côte d'exploitation 1,5 IGN) et de favoriser un meilleur remplissage des cuvettes et dépressions du DELTA (R^WKIZ, GUIERS, AFTOUT). Selon cette étude la digue devrait également permettre une maîtrise des eaux dans le Delta Mauritanien et donc favoriser les conditions de développement dans cette zone. Le planning d'exécution de DIAMA ne prévoyait-il pas le début des travaux de cette digue au cours des 4ème et 5ème année ?

Le Haut-Commissaire sortant avait, par calcul et mauvaise foi (pour supprimer tout rôle à DIAMA et opposer les deux pays concernés par ce projet et ainsi retarder son exécution) fait admettre à certains de nos partenaires que cet ouvrage est plutôt inutile si MANANTALI était construit et plus grave les a amené à demander son différé en attendant que des études "techniques complémentaires" soient menées ce qui fut fait ; la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement sur cette base et pour ne pas retarder le déroulement des travaux avait lors d'une session extraordinaire (le 29 Octobre 1979) retenu la solution suivante :

. maintien de la réalisation de l'endiguement conformément au planning,

. différé de l'endiguement dans le marché initial et poursuite des études techniques demandées ; l'endiguement devra être fait par avenant au marché initial.

Aujourd'hui au moment où le démarrage du programme devient imminent, il importe de mener rapidement ces études dont les termes de référence doivent être établis rapidement par la MAURITANIE, l'OMVS et les Bailleurs de Fonds concernés.

Nous devons également imposer que les financements soient prévus pour cette réalisation dans les plus brefs délais ; sinon on serait confrontés à court terme à des graves problèmes d'inondation de notre Delta, son enclavement et l'hypothèque de quelque 150.000 Ha susceptibles d'être irriguées (selon études préliminaires, menées par la SEDAGRI sur cette région) alors que dans le Haut-Bassin on recase à coût de millions les populations Maliennes dans la zone de la retenue de MANANTALI.

De nouveaux projets mauritaniens tels que l'Aftout Es Sahel (qui doit démarrer prochainement) devraient être repris et coûteraient alors plus chers.

Enfin la retenue de DIAMA ne pourraient être exploitée qu'à la côte 0,80 I G N.

Tout cela pour économiser 17 Millions \$ alors que le programme actuellement envisagé coûte 866 Millions \$ (soit 2% seulement de ce montant) !

Non ce n'est qu'une tentative de marginaliser encore plus notre pays dans l'OMVS ou du moins son programme régional d'infrastructure !

II.2.4. Nécessité d'élaborer un planning de réalisation des parties différées du programme et du projet de navigation.

En dehors de la digue rive droite, DIAMA a été emputé de la route de liaison DIAMA - KEUR MACENE - HASSI BOIBE (PK 52 au Nord de ROSSO), MANANTALI de la Centrale Hydro-électrique.

Reste enfin que l'aménagement du chenal navigable et la construction des Ports et Escales Portuaires doivent compléter cette infrastructure de base.

Il est temps d'établir un calendrier réaliste de réalisation de l'ensemble de ces ouvrages. Cependant il importe

de signaler que le projet navigation en raison de son coût et des problèmes liés à l'étude du port de SAINT-LOUIS devra attendre la fin du Siècle (coût 100 Milliards de FCFA).

Il faudrait donc axer sur la réalisation de la route du Delta qui est le maillon faible de cette partie différée, en effet la Centrale intéressera certainement les constructeurs européens et autres qui avec leurs gouvernements finiront par la réaliser dans les délais. Nous devons donc chercher à imposer une date limite de la réalisation de cette route pour permettre à la zone à l'aval de ROSSO d'être désenclavée et amorcer ainsi son développement. Ainsi il serait normal de réaliser cette route avant la fin du projet de DIAMA c'est à dire 1986, elle ferait alors l'objet d'un deuxième avenant au présent marché en cours de négociation.

II.2.5. Compensations à donner à notre pays :

Au paragraphe II.1.2., il a été procédé à une analyse réaliste et une estimation des effets induits sur les économies de chaque Etat Membre des investissements dus à l'infrastructure régionale. Des critères objectifs mettent en tête le SENEGLAL et le MALI et tendent à marginaliser notre pays pourtant partenaire à part entière qui garantit au même titre que les deux autres les financements de l'OMVS et qui paie le 1/3 du Budget de cette Organisation. Dès lors, il serait donc normal qu' la dimension politique intervienne pour permettre à la MAURITANIE d'accroître sa quote part dans les bénéfices induits. Pour cela une série de mesures doivent être entreprises sans plus tarder.

II.2.5.1. Participation des Laboratoires Nationaux

des Travaux Publics des trois Etats-Membres et dans les mêmes conditions aux travaux de contrôle et de surveillance des travaux. Cela d'ailleurs n'exclut pas une spécialisation des uns et des autres mais il importe que la formule d'Association Juridique (conformément aux décisions du Conseil des Ministres : 8ème Session Ordinaire) soit trouvée rapidement.

II.2.5.2. Egalité en droit pour tous les ressortissants de l'OMVS en matière d'emploi sur les chantiers de DIAMA et de MANANTALI. Cette mesure doit être assortie de la condition suivante : égalité des effectifs mauritaniens, maliens et sénégalais (dans la mesure du possible) sur les lieux de travail.

Une réunion préalable des responsables du travail et des instances de l'OMVS est souhaitable (DIAMA procurera 2.000 emplois et MANANTALI plus de 5.000 emplois durant 5 à 7 ans !).

II.2.5.3. Consolidation du Pool des Assurances qui tout en ayant droit à des priviléges (jusqu'à concurrence

..../....

de + 30% au moins doit être compétitif sur les bases suivantes (partage du marché d'assurance 13, 1/3, 1/3, cession des excédents des pleins de rétention de chaque marché en réassurance et partage des primes de réassurance au prorata des placements en réassurance).

II.2.5.4. Participation des transporteurs nationaux aux projets de l'OMVS, dans les mêmes conditions que leurs frères du MALI et du SENEGAL. Le régime fiscal et douanier (Article 12) exonère de toute taxe les transports de matériels et matériaux destinés aux chantiers de l'OMVS, et les Gouvernements du SENEGAL et du MALI se proposent de ne pas permettre aux entreprises d'importer des voitures de transports. Nous devons donc voir dans quelle mesure nos nationaux peuvent prendre part à cette activité.

II.2.5.5. Utilisation des matériaux locaux mauritaniens (Ciments, Fers à Béton de la SNIM, Explosifs, Hydrocarbures de la Raffinerie ... agrégats). Cette question devra en principe être réglée avec les entreprises chargées des travaux mais déjà une décision politique s'impose.

II.2.5.6. Sous-traitance aux entreprises mauritanienes au même titre que les Maliennes et Sénégaloises des parties des travaux qu'elles sont en mesure d'effectuer. Cela permettrait non seulement de leur procurer des bénéfices financiers mais aussi et surtout un transfert de technologie dans les domaines du terrassement en particulier activité promue à un grand développement avec les aménagements hydro agricoles prévus le long de la vallée.

II.2.5.7. Parallèlement nous devons étudier la possibilité de l'utilisation du Port de l'AMITIE qui sera fonctionnel dès 1984 et des routes nationales existants et en cours de réalisation afin de pouvoir acheminer les matériels et matériaux sur les sites de MANANTALI et des futurs ports (KAYES et AMBIDEDI en particulier).

II.2.5.8. Au niveau de l'exécutif de l'Organisation, les cadres mauritaniens doivent occuper une place importante pour veiller à nos intérêts au sein de l'Organisation (Directions, Directions de Projet, Direction d'Agences, Divisions...). En effet, il est nécessaire de rappeler ici le "gentlemen agreement" intervenu entre les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OMVS au sujet de la répartition des avantages liés aux cadres et au siège et qui attribue au SENEGAL le Siège, à la MAURITANIE et au MALI l'alternance du poste du Chef de l'Exécutif pendant 4 ans et le partage des principaux postes de cadres. (Voir annexe VI lettre du Président du Comité Militaire de Salut National au Ministre de l'Equipement et des Transports dans ce sens). Dans l'immédiat, étant donné l'importance des barrages de DIAMA et de MANANTALI, il faudrait que notre Pays ait un poste de Chef de Projet : de préférence celui de DIAMA.

II.2.5.9. Pour accroître notre quote part dans les projets de l'OMVS, notre pays devra obtenir que soit placé sur son territoire les sièges de la Compagnie Inter Etats de Navigation et de la Direction de la Voie Navigable qui seraient créées dans le cadre du projet de la Navigation. Au cours des derniers Conseils des Ministres la MAURITANIE avait demandé qu'ils soient placés respectivement à KAEDI et à BOGHE ; mais si un choix était nécessaire, on devrait opter pour le siège de la Compagnie Inter Etats de Navigation.

Le Président du Conseil des Ministres a été chargé de se concerter avec les pays concernés pour proposer une solution à ce problème.

II.2.5.10. L'OMVS ayant créé un Compte Spécial d'Affection destiné à recevoir les investissements nécessaires au projet de l'OMVS étant donné l'importance de ces fonds d'une part et étant donné que nos Etats-Membres les garantissent à 3, il serait souhaitable que les Banques Centrales des Etats-Membres se concertent pour trouver la meilleure solution qui leur permettrait de profiter des retombées de ces financements.

II.2.5.11. Notre pays pourrait également dans le cadre des compensations, demander à ce que l'OMVS lui accorde des financements pour réaliser des milliers d'hectares. C'est dans cet esprit qu'il faut interpréter la position de notre pays concernant le programme intégré que compte financer l'USAID au cours de la période 81/87 et qui porte sur 5000 Ha à réaliser dans le Bassin du Fleuve Sénégal. Sur notre instance nos partenaires nous ont accordé 2.250 Ha (soit 45%) et se sont partagés le reste soit 2.000 Ha pour le Sénégal (40%) et 750 ha (15%) pour le MALI.

Le volet hydroagricole étant désormais prioritaire, l'OMVS devra aider les Etats-Membres dans la recherche des financements nécessaires et notre pays est en mesure de demander que désormais les 45% de ces financements lui soient accordés.

Par ailleurs le programme industriel étant en cours d'élaboration, nous devrons également oeuvrer à ce que les Unités Industrielles à vocation sous-régionale soient implantées en MAURITANIE (agro-industries, industries de métaux et industries chimiques).

Parallèlement à ces démarches à entreprendre au niveau de l'OMVS, nous devons mener les actions suivantes au niveau national.

II.2.6. Actions à entreprendre au niveau national

.... /

II.2.6.1. Elaboration d'un programme national d'irrigation le long du fleuve :

Dans la mesure où la justification majeure du programme de l'OMVS est le développement des irrigations dans le bassin et étant donné l'importance de ce secteur pour la MAURITANIE, il faudrait établir au niveau national des programmes et projets d'irrigation pour le court, le moyen et le long termes pour que toutes les contraintes liées à la promotion de ce secteur (contraintes financières, contraintes humaines, contraintes politiques et institutionnelles) soient levées à temps ; c'est alors et alors seulement que nous pourrions espérer un jour pouvoir atteindre un rythme d'aménagement et de mise en valeur des terres capable de nous garantir les objectifs que nous nous sommes fixés en matière d'autosuffisance alimentaire de régénération du milieu et de la limitation de l'exode rural : traduction on ne peut plus éloquente de la priorité accordée par le Comité Militaire de Salut National et le Gouvernement au secteur rural en MAURITANIE.

Signalons dans ce paragraphe que plusieurs pas importants ont été déjà franchis sur cette voie.

- une société nationale de développement rural a été créée depuis 1975, ainsi qu'un centre national de recherche agronomique et de développement agricole,

- des projets et programmes ont été identifiés (actuellement 4.165 Ha sont exploités en irrigué sur la rive droite),

- une étude sur un schéma directeur d'aménagement de la rive mauritanienne a été achevée sur financement FAC et sur toute la zone entre GOURAYE et ROSSO.

Elle recense les superficies irrigables (135.500 Ha) et dégage à différents horizons des rythmes d'aménagements réalistes que la SONADER devra pouvoir atteindre .

Le tableau ci-après donne l'évolution des superficies à aménager aux différents horizons 1986, 1992 et 2000 en prenant 1979 comme référence ; il dégage également les besoins en financement pour l'ensemble des différentes opérations (études de factibilité et d'exécution, coût d'exécution) .

...../.....

Programmation en superficie et en coût (en 10^6 UM
1979).

HORIZONS	: SUPERFICIES (HA)	: COUTS (10^6 UM)
	: AMENAGEES NOUVELLES :	
1979	: 3.450	:
1986	: 16.050	: 12.400
1992	: 16.500	: 16.400
2000	: 29.000	: 23.500
TOTAL CUMULE	: 65.000	: 52.300

Pour mener à bien ce programme, il importe de définir rapidement les articulations entre les différents opérateurs du secteur (SONADER, OMC, SONIMEX, SOMALIDA, CNERADA) et résoudre les problèmes fonciers qui se posent avec acuité sur toute les terres du OUALO. IL faudrait par ailleurs rechercher les financements nécessaires à ces projets. La spécialisation d'une Société Nationale d'Aménagement dans les problèmes de la vallée serait souhaitable (la SONADER par exemple).

Enfin, dans le cadre d'un plan national d'aménagement du territoire et pour pouvoir profiter pleinement des ressources en eau rendues disponibles par la réalisation de DIAMA et de MANANTALI, il faudrait compléter l'étude du schéma directeur d'aménagement en rive droite par les zones du KARAKORO et celle à l'aval de ROSSO (150.000 Ha dans le Delta) ; pour cette dernière question, la réalisation de la digue rive droite de DIAMA s'avère être un impératif et une nécessité.

II.2.6.2. Programme industriel et minier :

Pour le moyen et long terme, il serait temps d'entreprendre des études d'industrialisation de la vallée tenant compte des ressources nationales propres mais aussi de l'avenir de la région c'est à dire un coût de l'énergie moins cher qu'actuellement et des conditions de transport plus favorable.

Les prospections minières (Phosphates de la Zone de CIVE - KAEDI, ALEG et BOGHE et Cuivre de DJAGUILLY, autres

minéraux dans l'Affolé) doivent être intensifiées ; les agroindustries développées dans le cadre de la disponibilité de la matière première (produits et sous produits agricoles).

II.2.6.3. Elaboration d'un schéma directeur des transports en MAURITANIE, qui devrait prendre en considération les infrastructures actuelles et à venir (routes, aménagements pour la navigation, pistes rurales...).

Tout cela suppose une politique d'aménagement rationnelle du territoire basée sur les spécificités régionales certes mais aussi et surtout sur leur complémentarité.

II.2.6.4. Renforcement des structures nationales chargées des relations avec l'OMVS. En effet, une attention particulières doit être accordée au suivi des projets et programmes de l'OMVS, et le temps est passé où l'on pouvait se contenter de structures squelettiques pour suivre un dossier aussi complexe qu'important.

Désormais pour mener à bien l'ensemble de ces actions, il est grand temps de créer une cellule pluridisciplinaire comprenant un financier, un juriste et un technicien) qui aurait la tâche combien difficile mais exaltante de donner à la MAURITANIE sa place au soleil dans le programme ambitieux d'aménagement du SENEGAL.

Des moyens matériels et financiers doivent être alloués à cette structure qui au cours des prochaines années verra passer dans le programme de l'OMVS plus d'un Milliard de Dollars US.

III - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le programme ambitieux de l'OMVS entre dans une phase décisive et devra voir un début d'exécution au cours de cette année.

Notre pays qui est un membre fondateur de cette organisation et des organisations antérieures, devra lui accorder désormais toute l'importance requise et pour cela honorer ses engagements mais aussi tenir fermement à ses intérêts .

En effet, le moment est venu où l'ensemble des problèmes doivent être exposés clairement et solutionnés et l'on ne doit plus se permettre de les résoudre au compte gouttes. Pour cela la présente note soumise à votre approbation constitue une plate forme revendicative de notre pays ; mais la survie de l'Organisation est à ce prix.