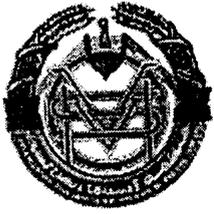


10864



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

**(O.M.V.S.)**

-----  
**HAUT - COMMISSARIAT**

# **PROJET NAVIGATION**

**PROJET DE TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE DE  
FAISABILITE D'UNE SOCIETE DE NAVIGATION  
SUR LE FLEUVE SENEGAL**

Novembre 2004

# I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ETUDE

## 1.1. - Contexte historique de l'Etude

Depuis les temps immémoriaux, et notamment depuis l'arrivée des portugais au 16<sup>ème</sup> siècle, le fleuve était la voie de pénétration normale des marchandises et des passagers vers l'hinterland, tout au moins de Saint-Louis à Kayes.

Le port de Saint-Louis a été créé en 1659 par les français. L'activité de commerce a pris son essor au cours du 19<sup>ème</sup> siècle et la navigation sur le fleuve a atteint son maximum vers les années 1900 avec un trafic de l'ordre de 125 000 tonnes, principalement des exportations d'arachide et de coton. Cette activité s'est poursuivie jusqu'aux années 1980 avec le Bouh El Mogdad.

Le fleuve Sénégal est long de 1800 Km et large de 200 à 600 m en moyenne. Les études sur le fleuve ont démarré au début du 19<sup>ème</sup> siècle. Plusieurs d'entre elles ont été réalisées par le colonisateur. Il convient de signaler que ces études ont été réalisées par l'OMVS et ses organismes devanciers : Mission d'aménagement du fleuve Sénégal (MAS), Comité Inter-Etats, Organisation des Etats Riverains du fleuve Sénégal (OERS).

De 1902 à 1908, certaines de ces études ont abouti à des réalisations concrètes notamment l'installation des échelles limnimétriques, le balisage du fleuve et l'établissement des instructions nautiques.

L'essentiel de ces études était consacré à la navigabilité du fleuve et à l'accessibilité mer / fleuve qui sont les principales composantes du projet navigation.

Dans un premier temps, il s'agit de rendre le fleuve navigable entre Saint-Louis et Ambidédi au Mali et de desservir cette ligne essentiellement par des petits caboteurs, des navires fluvio-maritimes et des barges fluviales, ce qui permettrait de transporter des marchandises et des passagers.

Dans un deuxième temps, il s'agira de réaliser la navigation cible axés sur le port fluvio-maritime de Saint-Louis.

**Ce projet intégrateur très important pour les trois Etats membres et les populations** a fait l'objet de plusieurs études dont les plus récentes sont :

- l'Etude d'un système transitoire de navigation mixte mer / fleuve par cabotage et partir des ports et escales existants,
- l'Etude d'accessibilité et à l'implantation portuaire de Saint-Louis,
- les travaux réalisés par les ports.

## 1.2. - Justification de l'Etude

En effet, la création et la mise en service d'une société de transport mer-fleuve Sénégal passent par la résolution des problèmes non limitatifs suivants:

- les questions techniques de navigabilité :
  - ✘ en mer le long de la côte entre Dakar et Nouakchott,
  - ✘ au passage de la barre d'embouchure à Saint-Louis,
  - ✘ le long du fleuve jusqu'à Ambidédi, marqué par la présence de plusieurs hauts fonds ou seuils. La connaissance des conséquences de la gestion du plan d'eau est indispensable pour définir les tirants d'eau d'exploitation des unités et les périodes de navigation.
- les éléments d'aménagement pour l'accostage et la manutention au niveau des escales existantes (présence de fortes variations de niveau hydrostatique du fleuve en cours d'année, ensablement et présence de détritux aux abords des quais existants et manque d'installations d'accostage pour les escales de Boghé, Kaédi et Bakel.)
- les caractéristiques géométriques et d'exploitation de la flotte de transport adaptée à la navigation maritime par cabotage ou par bornage,
- les éléments détaillés de l'étude du marché des transports.

Toutes ces composantes doivent en principe être fournies par l'étude du cabotage et par les travaux menés par les ports autonomes.

## II. OBJECTIFS ET CONSISTANCE DE L'ETUDE

### 2.1. - Objectifs de l'Etude

L'étude de faisabilité de la société de navigation sur le fleuve Sénégal a pour objectif de permettre aux promoteurs et à l'OMVS d'obtenir un meilleur éclairage quant à la mise en œuvre du projet et de façon plus spécifique leur fournir les éléments leur permettant d'opérer des choix à savoir :

- ✘ une description détaillée des modalités devant aboutir à la création de la société chargée de gérer cette liaison,
- ✘ une définition de la nature ou du champ des activités de la société ; entre autres, le transport marchandises, le transport passagers, le transport mixte, les prestations de manutention/stockage ou autres prestations logistiques.
- ✘ l'acquisition d'une flotte adaptée aux caractéristiques du chenal navigable ;

- ✧ l'étude des voies et moyens permettant de rechercher les financements les meilleurs avec les conditions les plus adaptées pour le projet.

## **2.2. - Consistance de l'Etude**

La mission du consultant va consister à réaliser une étude de faisabilité du projet (étude institutionnel et financière) :

- en prenant comme base l'ensemble des études relatives à la navigation, ports et escales ,
- en menant ses propres investigations.

### **2.2.1- Etude de marché**

Le consultant doit procéder à une étude de marché (offre et demande de transport),

### **2.2.2. - Etude technique**

Le consultant doit :

- définir les caractéristiques des navires les plus adaptés à ce trafic ainsi que leur nombre,
- définir le mode d'acquisition et le type de gestion de ces navires (achat, affrètement ou leasing),
- définir leur plan de rotations,

### **2.2.3. – Etude économique et financière**

Le consultant doit faire :

- une estimation du coût des investissements,
- une estimation des charges de fonctionnement,
- une estimation des tarifs à appliquer,
- une estimation des recettes,
- un bilan prévisionnel,
- un compte d'exploitation prévisionnel,
- un tableau des emplois et ressources de fonds (solde de trésorerie et calcul du TRI des capitaux investis, capacité d'autofinancement).

### **2.2.4. – Etude montage institutionnel**

Dans ce volet, le consultant doit proposer :

- le type de société le mieux adapté au projet,
- une organisation administrative,
- le niveau du capital et sa répartition,
- le type de partenariat OMVS / Promoteurs.

### **III. - METHODOLOGIE**

Le cabinet choisi travaillera :

- à la collecte des informations disponibles sur la question par une revue de la documentation existante dans les trois pays membres de l'OMVS et dans le monde,
- à la collecte d'informations sur des expériences similaires dans le monde,
- à la revue et à l'analyse des systèmes de financement existants dans ce domaine et pouvant être sollicités par le projet (système bancaire, bailleurs, etc...).

Le consultant travaillera par ailleurs en étroite collaboration avec l'OMVS et les promoteurs de la future société de navigation sur le fleuve Sénégal notamment (la Compagnie Malienne de Navigation « COMANAV », le Conseil Sénégalais des Chargeurs « COSEC » et la Mauritanienne de Transport Maritime « MTM).

### **IV. – PRODUITS ATTENDUS**

Dans le cadre de sa prestation, le cabinet soumettra :

- un rapport provisoire en 20 exemplaires,
- un rapport définitif en 30 exemplaires.

### **V. - EQUIPE TYPE**

L'équipe du consultant sera constituée par d'experts de haut niveau ayant une compétence avérée :

- un économiste spécialisé dans la gestion des projets et ayant une expérience en transports fluvio-maritimes,
- un analyste financier,
- un juriste institutionnaliste.
- Un ingénieur naval.

### **VI. - DELAI D'EXECUTION**

La durée totale estimée de l'étude est de quatre mois comprenant l'étape de documentation, d'analyse et de rédaction des rapports.

La reproduction des rapports d'étude et des documents intermédiaires sera à la charge du consultant.