

# PROJET DE NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL : ETAT D'AVANCEMENT



**OMVS**  
ORGANISATION POUR  
LA MISE EN VALEUR  
DU FLEUVE SÉNÉGAL

**DIRECTION DES INFRASTRUCTURES REGIONALES**

## **Introduction**

La navigation sur le fleuve Sénégal a connu une période florissante dans les années 1960, entre Saint-Louis du Sénégal et Kayes, sur une distance de 948 Km. Malheureusement, la grande sécheresse de 1973-1975, en plus du défaut d'entretien des fonds du fleuve par curage et/ou dragage, a freiné cet essor et fait apparaître plusieurs obstacles (seuils) à la navigation. Aujourd'hui, seul le navire « BOU EL MOGDAD » assure des rotations régulières pour amener des touristes de Saint-Louis à Podor, sur l'île à Morphil.

Pour la relance de cette navigation, l'OMVS a décidé de réaliser le projet en deux phases : le Programme Prioritaire d'Investissement (PPI) et le Volet transport minéralier sur le fleuve.

## I. LES COMPOSANTES DU PROJET NAVIGATION

Le projet est divisé en deux principales composantes : le Programme Prioritaire d'Investissement (PPI) et Volet transport minéralier sur le fleuve.

### **Programme Prioritaire d'Investissement (PPI) :**

Il s'agit d'assurer une navigation pérenne sur le fleuve Sénégal, de Saint-Louis au Sénégal à Ambidédi au Mali, soit sur 905 Km. Dans ce cadre, il est envisagé les travaux suivants :

- **la construction d'infrastructures portuaires** : le port fluviomaritime de Saint-Louis qui est un complexe portuaire qui comprend un port de pêche, un port de commerce et un port de plaisance et le port fluvial terminus d'Ambidédi,
- **la construction et/ou la réhabilitation/modernisation de 9 escales portuaires** (Rosso-Mauritanie, Richard-Toll, Dagana, Boghé, Podor, Cas-Cas, Kaédi, Matam, Bakel) **et de 7 appontements** (Rosso-Sénégal, Niangué, Lexeiba, Démète, Dial, Civé, Gouraye),
- **la construction d'un chantier naval** dans la zone d'influence de Rosso-Mauritanie,
- **l'aménagement d'un chenal navigable** de 35m de large et d'une profondeur garantie de 2.10 m, par un dragage et un curage des seuils identifiés, ainsi que par la mise en place d'ouvrages de corrections appropriés pour un meilleur lissage du fleuve et un balisage adéquat et conforme aux normes en vigueur,
- **la mise en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale** issues des études ainsi que les plans d'action et de réinstallation, le cas échéant.

### **Volet transport minéralier sur le fleuve :**

Ce volet intègre le transport par voie fluviale des produits minéraliers exploités dans la vallée, à savoir principalement les phosphates à BOFAL, en Mauritanie, à MATAM, au Sénégal et certaines autres mines de fer et de bauxite au Sénégal et au Mali.

Les infrastructures adéquates, en complément du programme prioritaire défini ci-dessus, sont :

- **la construction d'un port minéralier**, en eau profonde, au Nord de Saint-Louis,
- **l'aménagement de quais minéraliers** aux droits des gisements,
- **l'agrandissement du chenal navigable** à une largeur de 55-75 m et une profondeur minimale garantie de 2.5 m,
- **l'acquisition et l'exploitation d'une flotte dédiée.**

## II. SITUATION DU PROJET

### Connaissances du projet :

Le projet navigation sur le fleuve Sénégal est le projet le plus étudié de l'OMVS. Parmi les études réalisées on peut citer :

- **Étude d'exécution du projet d'aménagement du fleuve Sénégal pour la navigation :** réalisée en 1977 par le Groupement de bureaux d'études Lackner-Dorsch-Electrowatt, ayant porté sur l'aménagement du chenal navigable de Saint-Louis à Kayes et ayant produit des rapports notamment sur l'étude générale du trafic, la batellerie recommandable, l'évaluation économique et financière du projet et l'Avant-Projet Détaillé (APD) et les Dossiers d'Appel d'Offres (DAO) pour l'aménagement du chenal navigable ;
- **Étude des ports et escales du fleuve Sénégal :** réalisée en 1985 par le Groupement de bureaux d'études Beauchemin Beaton Lapointe – Swan Wooster (BBL-SW), elle a porté notamment sur : les projections de trafics fluviaux et fluviomaritimes, les plans directeurs du port fluvial et du port maritime de Saint-Louis, le plan directeur du port terminus fluvial de Kayes, les plans directeurs d'une dizaine d'escales portuaires entre Saint-Louis et Kayes et l'analyse économique et financière du projet ;
- **Étude d'actualisation du projet navigation :** réalisées en 1991, elle a porté sur la jonction de deux précédentes études par l'élaboration et l'évaluation de l'Option Technique Retenue (OTR) et ayant produit un Rapport final présentant les prévisions de trafic ainsi que les aspects techniques, économiques et financiers de l'OTR ;
- **Étude de faisabilité et d'APS du Système de navigation mixte mer-fleuve Sénégal :** réalisée par SCET-Tunisie/BCEOM en 2004. Elle a porté sur **(i)** la modélisation mathématique des écoulements hydrauliques du fleuve **(ii)** le trafic prévisionnel **(iii)** la batellerie exploitable **(iv)** le balisage du chenal navigable **(v)** l'Avant-Projet Sommaire (APS) de l'aménagement du chenal, des ports et escales **(vi)** la rentabilité économique et financière **(vii)** l'organisation de la navigation ;
- **Étude d'accessibilité et d'implantation du port de Saint-Louis (Etude d'APS des ouvrages portuaires et d'accès de première étape) :** réalisée par SOGREAH en 2006. Elle a permis : **(i)** d'établir l'APS de l'accès au travers de la passe fluviomaritime sur la Langue de Barbarie et des ouvrages portuaires de Saint-Louis et **(ii)** de réaliser les études économique, financière et environnementale ;

- **Étude complémentaire du Système Intégré de Transport Multimodal du fleuve Sénégal par cabotage** : réalisée par MCG en 2007. Elle a complété et donné des réponses aux questions restées pendantes à l'issue des études antérieures notamment en matières de **(i)** batellerie et personnel d'équipage **(ii)** matériels et équipements de manutention aux ports et escales **(iii)** évaluation économique, financière et environnementale (bilan carbone) **(iv)** prix des différents modes de transports : fleuve, route, rail **(v)** cadre institutionnel de mise en œuvre du projet ;
- **Synthèse générale des études des projets du programme de transport multimodal de l'OMVS** : réalisée par le Consultant Babaly DEME en 2008 et ayant porté sur : (i) les résultats essentiels des études récentes relativement aux objectifs et enjeux du programme, au contenu des différentes composantes, à la justification économique des investissements, aux principaux bénéficiaires et aux avantages escomptés(ii) le Cadre juridique et institutionnel de mise en œuvre du programme (iii) les risques susceptibles d'empêcher l'atteinte des objectifs du projet ou de handicaper son exécution et (iv) les principaux indicateurs aptes à servir à l'évaluation des performances ;
- **Étude de préfaisabilité sur le Système de transport sur le fleuve Sénégal** : réalisée par Royal Hasconing en mai 2011, elle a porté sur l'évaluation de la préfaisabilité technico-économique de la reprise de la navigation sur le fleuve Sénégal et le développement d'un port maritime à en eau profonde à Saint-Louis (Sénégal). La spécificité de l'étude est sa focalisation sur l'exploitation et l'accommodement des gisements de phosphate de Matam au Sénégal et de Boghé en Mauritanie en y associant le transport de marchandises locales ;
- **Études ADP/DAO du dragage des chenaux d'accès et des aires d'accostage aux quais existants des escales et ports (Saint-Louis, Rosso Mauritanie, Richard Toll, Dagana, Podor, Matam et Ambidédi)** : réalisée par le Groupement STUDI International /SACI en 2012 sur financement de la Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV). Sur la base du rapport d'APD et du DAO issus de ces études, le processus de réalisation des travaux de 3 quais (Rosso-Mauritanie, Podor et Ambidédi) sur fonds propres SOGENAV.

Récemment, des études suivantes ont été réalisées ou à un stade avancé. Il s'agit :

- **Étude d'Avant-Projet Détaillé (APD) et d'Élaboration du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) pour la réalisation du Port Fluvio-maritime de Saint-Louis** : réalisée en 2017 par le groupement Consulmar/Comete International/ Atlas Engineering, elle a permis de déterminer les caractéristiques des ouvrages qui composent le port ainsi que leur coûts estimatifs ;

- **les Études d'Avant-Projet Détaillé (APD) et d'Élaboration du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) pour l'aménagement du chenal navigable** : confiée au Groupement IMDC– TE – BET-GP – IDEV-ic, elle permettra de déterminer les caractéristiques des ouvrages prévus le long du chenal ainsi que leur coûts estimatifs ;
- **Réhabilitation et modernisation de l'écluse de Diama** : confiée au Groupement ARTELIA Eau & Environnement/ Idev, elle permettra d'établir un diagnostic de l'écluse et de ses ouvrages annexes ;
- **EIES des infrastructures portuaires et de l'aménagement du chenal** : confiée au bureau INROS LAKNER, elle portera notamment sur les plans de gestion environnementale et sociale (PGES) ainsi que les plans d'action de réinstallation (PAR). Ces documents seront intégrés aux spécifications techniques des APD/DAO des ouvrages portuaires ;
- **Étude de faisabilité économique** : confiée au bureau Royal Haskoning DHV, elle devrait justifier la faisabilité économique du projet navigation sur le fleuve Sénégal, sur la base des données récentes.

Ces dernières études permettront d'actualiser les coûts des différentes composantes du projet et permettre de mieux évaluer les offres techniques et financières d'Afcons.

## **Rappel des initiatives prises pour la mobilisation des financements des projets :**

Grâce à l'intensification des actions de relance de l'OMVS, depuis la Table ronde des bailleurs, tenue les 26 et 27 mai 2011, les bailleurs de fonds arabes et islamiques ont manifesté leurs intérêt pour la réalisation du projet. Cependant, nous constatons que les initiatives avec les bailleurs de fonds classiques prennent beaucoup de temps et des réponses formelles ne sont pas encore reçues.

Nous notons également que les États ont d'une part des contraintes liées aux taux d'intérêts pratiqués qui sont le plus souvent trop élevés et d'autre part l'obtention de taux concessionnel est de plus en plus difficile dans un contexte de crise mondiale.

À cela s'ajoutent les procédures de passation de marchés qui sont souvent difficilement conciliables avec les conditions de certains bailleurs. En effet ces bailleurs classiques demandent un co-financement et les procédures pour la disponibilité des fonds prennent du temps.

À la suite de la visite du Strategic Foresight Group qui a primé l'OMVS comme meilleur organisme de bassin à l'échelle mondiale, des demandes spontanées de coopération nous sont parvenues dont celle de AFCONS, une multinationale Indienne. Un mémorandum d'entente (MoU) avec un chronogramme d'actions a été signé avec AFCONS, à l'issue de cette mission.

Ces accords ont été approuvés par le Conseil des Ministres par ses Résolutions n° 650 et 652/ER/CM/NKT/61<sup>è</sup>SE/2016 qui engagent la SOGENAV et le Haut-Commissariat la SOGENAV et le Haut-Commissariat à accélérer la mobilisation du financement, y compris en ayant recours au financement innovant, une offre a été reçue de la société indienne de construction AFCONS pour la réalisation du projet sur financement d'EXIMBank Inde par crédit acheteur,

Le chronogramme est ainsi en cours d'exécution : les études APS et toute la documentation technique disponibles et souhaitées par AFCONS ont été transmises,

Une requête préliminaire, dont le formulaire a été dûment renseigné par les Etats et transmise à EXIMBank Inde, le 16 mars 2017, par les soins d'AFCONS, conformément aux dispositions du MoU.

Une visite conjointe SOGENAV-Afcons des sites des ouvrages à réaliser dans le cadre de phase I du projet navigation.

Afcons a déposé ses offres techniques et financières le 19 février 2018. Elles ont fait l'objet d'une évaluation préliminaire par une commission de marché les 22 et 23 février 2018.