

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple – Un But – Une Foi



Chambre des Affaires Administratives

**CONTROLE DE LA GESTION DES EQUIPEMENTS DE LA
PECHE ARTISANALE PAR LE MINISTERE DE LA PECHE
ET DE L'ECONOMIE MARITIME**

GESTIONS 2019-2021

RAPPORT DEFINITIF

Décembre 2023

SOMMAIRE

SIGLES ET ABREVIATIONS.....	- 6 -
SOMMAIRE	- 2 -
Introduction.....	7
1. Contexte et justification.....	7
2. Méthodologie.....	9
3.1. Revue documentaire.....	9
3.2. Entretiens	10
3.3. Visite des lieux.....	10
3. Plan du rapport.....	11
I. Les Services centraux	12
1. La Direction des Pêches maritimes (DPM).....	12
2. La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP).....	16
3.1. Une insuffisance de crédits alloués au CRODT.....	19
3.2. Anomalies dans la gestion des crédits alloués au CRODT	20
3. Détournement d'objectifs du CEPIA	22
3.1. Détournement d'objectifs du CEPIA	22
3.2. Faible niveau d'exécution des dépenses d'investissement	23
II. Des services déconcentrés insuffisamment dotés de moyens humains et matériels.....	25
III. Des organes de cogestion non fonctionnels en raison de l'indisponibilité du Fonds d'appui au Fonctionnement des CLPA (FAF) :	33
Chapitre 2 : La gestion des équipements de production	37
I. Absence de maîtrise du parc piroguier	37
1. Faiblesse du taux d'immatriculation des pirogues.....	37
2. Faiblesse du nombre de permis de pêche délivrés.....	40
3. Détournement d'objectif du Projet de motorisation des pirogues.....	42
II. Suspension irrégulière de l'interdiction des filets en mono-filament.....	47
III. La gestion des équipements et infrastructures de sécurité	50
1. Des appels d'offres pour l'acquisitions de gilets de sauvetage infructueux	50
2. Gestion peu transparente du marché relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis	52

3.	Programme de géolocalisation	57
Chapitre 3 : La modernisation des équipements de valorisation 59		
I.	Non-respect des normes d'aménagement et de construction des quais de pêche	59
1.	Aménagement sommaire des quais de pêche	59
2.	Difficultés dans l'exécution des marchés de construction de quais de pêche :.....	61
3.	Non-respect des règles de délégation de service public dans la gestion des quais	63
II.	Anomalies dans la mise en place des sites de transformation artisanale.....	65
III.	Défaut de résultat du Programme Froid	68
1.	Dépérissement des investissements de la phase 1	68
2.	Exécution timide de la Phase II	69
IV.	Exécution mitigée des Projets d'acquisition de camions frigorifiques et de construction du Complexe frigorifique à Hann.	71
	Annexe n°1 :	74
	Annexe n° 2 :	75
	Annexe n° 3 :	78
	Annexe n° 4 :	81
	Annexe n° 5	81
	Annexe n°6	82
	Annexe n°7 :	82
	Annexe n° 8 :	83
	Annexe n°9 :	83
	Annexe 10 :	84

AVERTISSEMENT

Le présent rapport définitif est issu de la procédure écrite et contradictoire prévue par les dispositions de l'article 64 de la loi organique n° 2012-23 du 27 décembre 2012 abrogeant et remplaçant la loi organique n° 99-70 du 17 février 1999 sur la Cour des Comptes. Il tient compte des réponses produites dans les délais par les personnes destinataires des observations et des projets de recommandations.

Ce rapport définitif est strictement confidentiel et ne doit en aucun cas être communiqué en dehors des destinataires choisis par la Cour des Comptes.

DELIBERE

Le présent rapport définitif est adopté par la Chambre des Affaires administratives, en sa séance du 06 décembre 2023, conformément aux dispositions des articles :

1. 3, 31, 43, 44, 45 et 49 de la loi organique n° 2012-23 du 27 décembre 2012 abrogeant et remplaçant la loi organique n° 99-70 du 17 février 1999 sur la Cour des Comptes ;
2. 12, 14, 15 et 16 du décret n° 2013-1449 du 13 novembre 2013 fixant les modalités d'application de la loi organique n° 2012-23 du 27 décembre 2012 abrogeant et remplaçant la loi organique n° 99-70 du 17 février 1999 sur la Cour des Comptes.

Ont assisté à la séance :

1. Monsieur Papa Gallo LAKH, Conseiller maitre, Chef de section, président de séance
2. Madame Takia Nafissatou Fall CARVALHO, Conseiller référendaire, chef de section
3. Monsieur Papa Demba DIAO, Conseiller, rapporteur ;

Avec l'assistance de Maître Ngoné DIOP SY, Greffier de la chambre.

SIGLES ET ABREVIATIONS

AIS	<i>Système d'Identification automatique (SIA)</i>
ANAM	<i>Agence nationale des Affaires maritimes</i>
CEPIA	<i>Caisse d'encouragement à la pêche et ses industries annexes</i>
CLPA	<i>Conseil local de Pêche Artisanale</i>
CRODT	<i>Centre de Recherches océanographiques de Dakar-Thiaroye</i>
DPM	<i>Direction des Pêches maritimes du Ministère de la Pêche et de l'Économie maritime</i>
DPSP	<i>Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches</i>
FAF	<i>Fonds d'appui au Fonctionnement des CLPA</i>
INN	<i>Illicite, non déclarée et non réglementée (INN)</i>
LPS/PA	<i>Lettre de Politique sectorielle des Pêches et de l'Aquaculture</i>
LPSDPA	<i>Lettre de Politique sectorielle de Développement de la Pêche et de l'Aquaculture</i>
SIRN	<i>Société des Infrastructures de Réparation Navale</i>
VMS	<i>Système de surveillance des navires par satellite (Vessel Monitoring System en anglais)</i>
DAGE	<i>Directeur de l'Administration générale et de l'Équipement)</i>
OD	<i>Ordonnateur délégué</i>

Introduction

Par ordonnance n°03-2019/CC/CA du 19 mars 2019, Monsieur Papa Demba DIAO, Conseiller, assisté par Messieurs Guellé DIACK et Papa Sambou NDIAYE, assistants de vérification, a été désigné pour contrôler la gestion des équipements de la pêche artisanale par le Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime pour les exercices 2019 à 2021.

Ce contrôle est réalisé en vertu de l'article 30 de la loi organique n°2012-23 du 27 décembre 2012 sur la Cour des Comptes qui dispose, en son alinéa 2, que la Cour « contrôle la régularité et la sincérité des recettes et des dépenses décrites dans les comptabilités publiques. Elle s'assure du bon emploi des crédits, fonds et valeurs gérés par les services de l'Etat et par les autres organismes publics ».

L'article 8 du décret n° 2013-1449 du 13 novembre 2013 fixant les modalités d'application de la loi organique n° 2012-23 du 27 décembre 2012 dispose en outre que « *la Chambre des Affaires administratives est chargée de juger les comptes des établissements publics dotés d'un comptable public et de contrôler la gestion des établissements publics à caractère administratif et des services de l'Etat autres que les services financiers* ».

1. Contexte et justification

Au Sénégal, le secteur de la pêche occupe une place importante dans les politiques et stratégies de développement économique et social par sa contribution significative à la sécurité alimentaire. La pêche assure près de 70% des apports en protéines d'origine animale à travers une consommation annuelle moyenne de 29 kg par habitant, un chiffre qui fait du Sénégal un des plus grands consommateurs du monde de produits halieutiques.

La pêche artisanale représente en moyenne 80% des captures de produits halieutiques soit 451 964 tonnes en 2019 et 182 297 197 FCFA en valeur commerciale (ANSD SES 2019) contre 20% pour la pêche industrielle dont les captures annuelles s'élèvent à 106 118 tonnes en 2019. L'économie de la pêche est donc essentiellement portée par la pêche artisanale qui contribue à hauteur de 1,5% du PIB de l'année 2019 et 10% de la valeur ajoutée du secteur primaire.

L'évolution des politiques publiques de développement de la pêche artisanale sénégalaise est marquée essentiellement par deux phases : une politique productiviste et une politique de gestion durable des pêcheries artisanales.

1. Une politique productiviste

Au lendemain des indépendances, les pouvoirs publics avaient assigné à la pêche artisanale un rôle d'approvisionnement du marché local compte tenu de l'importance des produits d'origine halieutique dans la consommation des populations. Les interventions des autorités publiques sont axées essentiellement sur des mesures tendant à augmenter la production avec :

1. l'introduction de moteurs hors-bord et de la senne tournante ;
2. la politique de détaxe des équipements de pêche ;
3. la péréquation sur le carburant-pêche (réduction du prix à la pompe).

Cette politique productiviste aura pour conséquence une surexploitation des principaux stocks halieutiques qui se traduit par l'éloignement des zones de pêche et la baisse des rendements. La crise s'installe ainsi dans le secteur de la pêche avec des conséquences économiques et sociales.

4. Une politique de gestion durable des pêcheries artisanales

Devant la crise du secteur de la pêche, l'Etat va abandonner la logique productiviste pour s'orienter progressivement vers une gestion participative et durable des ressources.

Cette nouvelle orientation va transparaître dans la Lettre de Politique sectorielle de la Pêche et de l'Aquaculture (LPS/PA) 2008-2013 et se confirmer dans la Lettre de Politique sectorielle de Développement de la Pêche et de l'Aquaculture (LPSDPA) qui couvre la période 2016-2023. L'objectif global de développement du secteur est de contribuer au renforcement de la sécurité alimentaire, à la croissance économique et au développement local.

Le cadre juridique de la pêche maritime est fixé par la loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime et le décret n°2016-1804 du 22 novembre 2016 portant application dudit Code.

Au plan institutionnel, l'article premier du décret n° 2019-1854 du 07 novembre 2019 relatif aux attributions du Ministre des Pêches et de l'Economie maritime, dispose que « *sous l'autorité du Président de la République qui détermine la politique de la Nation, le Ministre des Pêches et de l'Economie maritime prépare et met en œuvre ladite politique dans les domaines de la pêche, de la pisciculture, de la mise en valeur des fonds marins, des infrastructures portuaires et des transports maritimes* ».

Ainsi, l'Etat favorise le développement de la pêche artisanale compte tenu de sa vitalité, de son importance socio-économique, notamment, sa contribution à la lutte contre la pauvreté, à la sécurité alimentaire et à la croissance. Il appuie la création de conditions favorables avec la mise en place d'équipements et d'infrastructures nécessaires pour la mise à niveau et la mise aux normes du secteur et pour atteindre les objectifs de développement fixés dans la LPSDPA.

Objectifs du contrôle

L'objectif général de ce contrôle est de vérifier si les infrastructures et équipements prévus pour améliorer les conditions d'exercice de la pêche artisanale et pour valoriser ses produits sont mis en place et gérés conformément à la réglementation.

De manière spécifique, ce contrôle vise à :

1. apprécier le cadre de gouvernance de la pêche artisanale ;
2. examiner la gestion des infrastructures et équipements de productions ;
3. contrôler la gestion des équipements de valorisation.

4. Méthodologie

L'approche d'audit retenue dans le cadre de ce contrôle est celui d'un audit de conformité comportant des éléments de performance. La démarche méthodologique empruntée comprend une revue documentaire, des entretiens et des visites de terrain.

1. Revue documentaire

L'équipe a analysé la documentation relative aux textes législatifs et réglementaires ci-après :

1. loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime ;
2. décret n°2016-1804 du 22 novembre 2016 portant application du Code de la Pêche maritime ;
3. décret n° 2018-1292 du 16 juillet 2018 portant organisation du Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime (MPEM) ;
4. décret 2018-1967 du 14 novembre 2018 portant affectation du produit des redevances des permis et des autorisations de pêche ;
5. décret n°2019-1854 du 07 novembre 2019 relatif aux attributions du Ministère des Pêches et de l'Economie maritime ;
6. arrêté ministériel n° 1718 du 19 mars 2007 portant immatriculation et marquage des embarcations de type artisanal ;
7. arrêté interministériel n° 003733 du 11 avril 2011 portant création des FAF ;
8. arrêté n°03411 du 29 mars 2011 relatif aux conditions techniques et sanitaires minimales applicables aux sites de débarquement des produits halieutiques ;
9. arrêté n°21136 du 21 novembre 2017 portant conditions d'ouverture, de fonctionnement et de clôture des comptes de dépôt auprès des comptables directs du Trésor ;
10. arrêté n°14117 du 26 juin 2018 modifiant l'arrêté n°21136 du 21 novembre 2017 portant conditions d'ouverture, de fonctionnement et de clôture des comptes de dépôt auprès des comptables directs du Trésor ;

11. arrêté n° 13394 du 20 juin 2018 fixant les normes de fabrication et de sécurité applicables aux embarcations en fibre de verre ;
12. arrêté n° 012984 du 23 mars 2023 fixant la liste des équipements de sécurité nécessaires aux embarcations de pêche artisanale.

1. Entretien

Pour s'assurer du bon déroulement de la mission, l'équipe de vérification a procédé à des entretiens avec :

1. le Directeur de la Pêche maritime ;
2. le Directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches
3. le Directeur de la Pêche continentale
4. le Directeur de l'Administration générale et de l'Équipement (DAGE) ;
5. le Contrôleur budgétaire ministériel (CBM) ;
6. l'Ordonnateur délégué (OD) ;
7. le Directeur général de la Société des Infrastructures de Réparation navale (SIRN) ;
8. le Directeur général de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ;
9. le Directeur du Centre de Recherche océanographique de Dakar Thiaroye (CRODT).

1. Visite des lieux

Les visites des lieux ont porté notamment sur les locaux des services régionaux et les quais de pêches et les installations de valorisation ou de traitement des produits halieutiques. Dans chaque région, des rencontres ont été organisées avec les autorités administratives (Gouverneur, Préfet, Sous-préfet), les services déconcentrés du MPEM (Service régional, Service départemental, Centre de surveillance secondaires), les GIE Interprofessionnel et les CLPA. Des visites ont été également effectuées au niveau des sites de débarquement et des aires de transformation.

Durant la période sous revue, les fonctions de ministre chargé de la pêche ont été occupées respectivement par :

1. Monsieur Oumar GUEYE (septembre 2017 à avril 2019) ;
2. Madame Aminata Mbengue NDIAYE (avril 2019 à novembre 2019) ;
3. et Monsieur Alioune NDOYE (2019 à 2022).

Dans la même période, les fonctions de Directeur des Pêches maritimes ont été exercées par :

1. Monsieur Mamadou GOUDIABY (2019 au 03 Juin 2020) ;
2. et Monsieur Diène NDIAYE (depuis 03 juin 2020).

Les fonctions de Directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) ont été occupées par le capitaine de vaisseau Mamadou NDIAYE.

3. Plan du rapport

Le présent rapport s'articule autour de trois chapitres portant sur :

4. le cadre de gouvernance de la pêche artisanale ;
5. la gestion des équipements de production ;
6. la modernisation et la mise aux normes des équipements de valorisation.

CHAPITRE 1 : Le cadre de gouvernance de la pêche artisanale

L'objectif de la revue est d'apprécier le cadre de gouvernance de la pêche artisanale. Ce cadre fait intervenir plusieurs acteurs à des échelons différents. Ces acteurs sont constitués des services centraux, des services déconcentrés et des acteurs de la cogestion.

1. Les Services centraux

La responsabilité de la gestion et du développement de la pêche artisanale est partagée entre une structure de gestion (la Direction des Pêches maritimes PM), un service de contrôle et de surveillance (la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches), un service de recherche (le Centre de Recherche océanographique de Dakar-Thiaroye) et un organe de financement (la Caisse d'Encouragement à la Pêche et à ses Industries annexes) qui y interviennent, chacune en fonction de son champ de compétence.

1. La Direction des Pêches maritimes (DPM)

La DPM est régie par le décret n° 2018-1292 du 16 juillet 2018 portant organisation du Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime (MPEM) et l'arrêté n°002466 du 19 avril 2006. Elle est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de pêche maritime artisanale et industrielle. A ce titre, elle s'occupe notamment :

1. de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'aménagement des pêcheries maritimes, en relation avec les structures publiques et les organisations professionnelles privées concernées ;
2. de la gestion des pêcheries maritimes exploitées conformément aux plans d'aménagement ;
3. de la coopération en matière de pêche maritime au niveau sous-régional, régional et mondial ;
4. de l'application de la réglementation relative à l'exercice de la pêche maritime ;
5. de l'instruction des dossiers de demande d'autorisations de pêche ;
6. de l'élaboration et de l'exécution des projets et programmes de développement des pêches maritimes ;
7. du contrôle de la salubrité et de la qualité des produits de la pêche artisanale maritime ;
8. d'assister les organisations professionnelles des pêches maritimes ;
9. de veiller au perfectionnement des professionnels de la pêche artisanale maritime ;
10. d'assurer l'expérimentation, la vulgarisation des équipements, des techniques et des résultats de la recherche dans le domaine de la pêche maritime.

Outre les services rattachés au Directeur, la DPM comprend :

1. la Division de la Gestion et de l'Aménagement des Pêches maritimes ;
2. la Division de la Pêche industrielle ;
3. la Division de la Pêche Artisanale chargée notamment :
 1. du suivi de l'application de la réglementation en matière de pêche artisanale maritime ;
 2. du suivi de la gestion du carburant et du matériel de pêche ;
 3. de la délivrance des cartes de mareyeurs ;
 4. du contrôle de qualité des produits de la pêche artisanale ;
 5. de l'instruction des dossiers de demande de permis de pêche artisanale ;
 6. de participer à la prévention et à la gestion des conflits dans le sous-secteur de la pêche artisanale maritime ;
 7. de la mise en place, de l'encadrement et du suivi des conseils locaux de pêche artisanale maritime.

1.1. Une absence injustifiée du chef de la division de la pêche artisanale

Il a été constaté à la DPM, une absence prolongée et injustifiée du chef de division de la pêche artisanale. En effet, monsieur Ibrahima LO, ingénieur des pêches, matricule n°513.971/D, Chef de division de la pêche artisanale, a été bénéficiaire d'une autorisation d'absence et de sortie du territoire national par lettre n°0561/MPPEM/DAGE/DRH en date du 16 novembre 2020 pour raisons de santé. Ladite autorisation couvrait la période du 02 novembre 2020 au 31 décembre 2020. Toutefois, jusqu'en décembre 2022, ce dernier n'avait toujours pas repris service. Cette absence irrégulière n'a pas été signalée par le DPM et aucune diligence n'a été effectuée pour procéder à son remplacement.

1.2. Perception de rémunérations indues :

Sur la base de la circularisation du Directeur de la Solde, les bulletins de solde de M. Ibrahima LO révèlent, qu'au-delà de la période d'absence autorisée, il a continué à bénéficier de son salaire jusqu'au 31 décembre 2022 sans avoir repris service.

Tableau n° 1 : Montants bruts des rémunérations indues

	2021	2022
Janvier	365 070	320 529
Février	320 529	320 529
Mars	320 529	320 529
Avril	320 529	320 529
Mai	320 529	338 391
Juin	420 529	438 391
Juillet	320 529	338 391
Août	320 529	588 391
Septembre	320 529	632 771
Octobre	320 529	588 391
Novembre	320 529	677 151
Décembre	320 529	1 458 648
total annuel	3 990 889	6 342 641
TOTAL PERIODE	10 333 530	

Source : Direction de la Solde

Selon Monsieur Diène FAYE, Directeur de la Pêche maritime, Monsieur Ibrahima LO a effectivement bénéficié d'une autorisation d'absence et de sortie du territoire national pour des raisons de santé mais il n'a regagné son poste à la date prévue pour la reprise de service. En vue d'éviter la vacance du poste qu'il occupait, Monsieur Sidiya DIOUF a été chargé d'assurer l'intérim du Chef de la Division de la Pêche artisanale par note de service du 04 novembre 2020. L'état de santé de Monsieur LO ne lui permettant plus d'exercer sa profession, il vient d'être remplacé par Monsieur Sidiya DIOUF par arrêté n° 027141 du 16 août 2023

Concernant le défaut de signalement de l'absence du Chef de la Division de la Pêche artisanale, il résulte selon lui du fait qu'il avait considéré que le suivi du dossier de Monsieur LO était conjointement assuré par le Bureau des Ressources humaines de la Direction des Pêches maritimes et par la Division des Ressources humaines du Ministère des Pêches et de l'Economie maritime et que les procédures prévues en la matière étaient mises en œuvre. S'agissant du retard accusé pour la nomination d'un nouveau chef de la Division de la Pêche artisanale, il a été motivé par le souci de trouver un meilleur profil que celui de l'intérimaire, tenant compte nombreux défis auxquels le sous-secteur de la pêche artisanale est confronté.

La Cour estime que le Directeur de la Pêche maritime est l'autorité hiérarchique directe du Chef de la Division de la Pêche maritime, il lui appartient à ce titre de constater les absences irrégulières et de faire les diligences nécessaires pour la prise de décision. Monsieur Diène FAYE, Directeur de la Pêche maritime a manqué à ses obligations de contrôle en s'abstenant de signaler l'absence irrégulière pendant une année de M. Ibrahima LO, ingénieur des pêches, Chef de division de la pêche artisanale.

Recommandation n°1

La Cour demande à :

- 1. Monsieur Diène FAYE, Directeur de la Pêche maritime d'assumer correctement ses responsabilités dans la gestion des ressources humaines en signalant, le cas échéant, les absences irrégulières des agents placés sous son autorité ;**
- 2. au Directeur de la Solde de faire les diligences nécessaires pour l'émission d'un ordre de recettes à l'encontre de Monsieur Ibrahima LO, ingénieur des pêches, matricule n°513.971/D pour les sommes perçues durant la période d'absence irrégulière.**

1.3. Défaut de nomination du gestionnaire du compte de dépôt « Appui sectoriel » :

Dans le cadre des accords de pêche entre le Sénégal et l'Union européenne, il est attribué au MPEM des fonds sous forme d'une dotation annuelle dénommée « appui sectoriel ». Ces fonds sont versés sur le compte de dépôt n°368.8.028 « Appui sectoriel » est géré par Monsieur Diéne FAYE, Directeur de la Pêche maritime.

Ce dernier n'a pas été nommé par arrêté du Ministre chargé des finances. En effet, selon les dispositions de l'article 11 alinéa 2 de l'arrêté n°21136 du 21 novembre 2017, les gestionnaires des comptes de dépôt des services non personnalisés de l'Etat sont nommés par le Ministre chargé des Finances sur proposition de leur autorité hiérarchique.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, l'article 4 alinéa 9 du protocole relatif à la mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre la République du Sénégal et l'Union européenne met « l'Appui sectoriel à la disposition de la Direction des pêches maritimes aux fins de sa mise en œuvre ».

Sur la base de cette disposition les Directeurs des pêches maritimes qui se sont succédé ont, toujours, en rapport avec le Trésor public, exécuté les dépenses prévues dans le cadre de l'Appui sectoriel, sans que son attention ne soit appelée sur une irrégularité relativement à l'obligation de nomination d'un gestionnaire.

La Cour estime que le Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime doit se conformer à la nouvelle réglementation qui est intervenue en 2017 et qui prescrit la nomination des gestionnaires des comptes de dépôt par le Ministre des Finances et du Budget sur proposition de leur autorité hiérarchique.

Recommandation n° 2 :

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, de faire les diligences nécessaires pour la nomination des gestionnaires du compte de dépôt par le Ministre chargé des Finances.

1.4. Non report du solde du compte de dépôt n°368.8.061 « Appui à la politique sectorielle Pêche »

L'examen du compte de dépôt « Appui sectoriel », fait état d'un solde créditeur d'un montant de 587 902 093 FCFA à la clôture de la gestion au 31 décembre 2019. Les crédits de l'appui sectoriel ne sont pas des crédits budgétaires. Par conséquent, ils ne peuvent pas faire l'objet de

ponction. L'article 23 de l'arrêté n°14117 du 26 juin 2018 modifiant l'arrêté n°21136 du 21 Novembre 2017 précité prévoit que « à l'exception de dépôt de régies d'avances, qui doivent être soldes en fin d'année, les soldes créditeurs des comptes de dépôt ouverts au nom des services non personnalisés de l'Etat conformément à l'article 9 du présent arrêté sont reportables ».

Ce solde créditeur de 587 902 093 FCFA n'a pas été reporté dans le compte. En effet, au 1^{er} janvier 2020 marquant l'ouverture de la nouvelle gestion, le compte affichait un solde nul. *Le Trésorier général reconnaît que le compte de dépôt n°368.8.028 « Appui sectoriel » présentait effectivement un solde créditeur d'un montant de 587 902 093 FCFA à la clôture de la gestion au 31 décembre 2019. Il soutient qu'aucun prélèvement n'a été opéré en fin d'année sur le solde du compte au profit du budget de l'Etat. Il justifie le défaut de report en gestion 2020 par une omission de la Direction de l'Informatique qui assure le positionnement automatique des soldes reportables. Il assure que les dispositions seront prises pour le rétablissement des soldes dans les plus brefs délais.*

La Cour prend acte des engagements de Monsieur Abdoulaye FALL, Trésorier général. Elle estime que la persistance du défaut de report du solde du compte de dépôt n°368.8.061 « Appui à la politique sectorielle Pêche » de 2020 à 2023 résulte d'un défaut de contrôle des comptes de dépôt.

Recommandation n°3

La Cour demande à Monsieur Abdoulaye FALL, Trésorier général, de :

- 1. rétablir le solde créditeur de 587 902 093 FCFA constaté à la clôture de la gestion au 31 décembre 2019 sur le compte de dépôt n°368.8.028 « Appui sectoriel » ;**
- 2. veiller au report effectif, le cas échéant, des soldes des comptes de dépôts des services non personnalisés.**

3. La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP)

La DPSP est régie par l'arrêté n°2210 du 06 février 2019. Elle a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre la politique de l'Etat en matière de surveillance des pêches maritimes et continentale ainsi que du contrôle et du renforcement de la sécurité de la pêche artisanale. Elle veille notamment à :

1. l'application de la réglementation en matière de police des pêches et de sécurité des pêcheurs artisans ;
2. identifier, élaborer et exécuter des projets et programmes en matière de suivi, contrôle et surveillance des pêches ;

3. mettre en œuvre les accords de coopération en matière de suivi, contrôle et surveillance des pêches ;
4. certifier l'origine licite des produits de pêche.

La DPSP compte une division des opérations de surveillance, une division des inspections et du contrôle et une division de la sécurité des pêcheurs artisans. Les moyens techniques et logistiques dont elle dispose pour exécuter convenablement ses missions, sont constitués d'un centre opérationnel, d'un aéronef et de six (06) vedettes de surveillance.

Montant onéreux de la refonte des six vedettes de surveillance de la DPSP

En mars 2021, le MPEM a signé un marché par entente directe avec la société MARTEL LTD établie à Port-Louis (République de Maurice) portant sur la refonte des six vedettes de surveillance de la DPSP (02 vedettes de types RPB 20 et 04 vedettes de type RPB 12). Le coût du marché s'élève à 5 600 000 000 FCFA hors taxes soit un cout total de 6 608 000 000 F CFA TTC.

Les six vedettes de surveillance et l'aéronef précité ont été acquis par l'Etat du Sénégal en 2006 à 4 000 000 000 FCFA.

Le coût de la refonte des six vedettes de surveillance est plus onéreux que le coût d'acquisition initiale. Il s'y ajoute que la facture détaillée des prestations n'est pas jointe au contrat en violation de l'article 13 du Code des marchés publics « ... *les marchés passés en application des dispositions de l'article 76.2 (9) du présent décret peuvent revêtir une forme simplifiée comprenant au moins les indications ci-après : 4. Les obligations des parties y compris la remise de toutes les informations financières et comptables permettant le contrôle spécifique des prix ; ...* ».

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, les vedettes en question ont été commandées en 2002 et leur rénovation est intervenue presque 20 ans après. Une augmentation des coûts après autant d'années se justifie largement pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, l'indice des prix de la construction navale, qui reflète les coûts moyens de l'industrie à augmenter de manière significative, au cours des dernières années. De 2002 à 2022, cet indice est passé de 93,1 à 160,1 soit une augmentation de plus de 72 %.

En guise d'exemple d'application de l'évolution de l'indice des prix de la construction navale, un contrat d'un montant de 4.385.000.000 FCFA en 2002 aurait un coût, en 2023, d'environ 7.542.200.000. FCFA.

La remise en état des vedettes permet donc une économie d'environ 25%, soit 1.942.200.000 FCFA, par rapport à l'acquisition des mêmes vedettes en état neuf, selon les standards de 2023. Cette hausse

des prix est principalement due à la combinaison de plusieurs facteurs tels que : l'inflation, l'augmentation des coûts des matières premières, l'augmentation des coûts de main-d'œuvre et l'avancement technologique dans ce domaine.

Selon le Ministre, le coût des vedettes patrouilleurs achetées en 2002 pour environ 4 milliards devrait avoisiner les 6,56 milliards en 2020, simplement pour suivre l'inflation et les augmentations des coûts de l'industrie navale. L'option prise, après avis unanimes des techniciens, de procéder à la rénovation pour un coût de 5,6 milliards en lieu et place de l'acquisition de vedettes neuves a, ainsi, permis à l'Etat du Sénégal de réaliser des économies significatives.

En outre, il note que la rénovation des vedettes patrouilleurs ne se limite pas à une simple remise à neuf. Elle comprend également des améliorations et des mises à niveau afin de répondre aux normes technologiques actuelles, ainsi qu'aux exigences en matière de sécurité et d'efficacité énergétique. Ces normes, qui étaient absentes ou moins strictes en 2002, entraînent des coûts supplémentaires inévitables.

La Cour constate que la société MARTEL LTD n'a livré que deux vedettes et envisagerait la refonte des quatre autres vedettes au Sénégal (au lieu de la France) en violation des dispositions du contrat relatives au transport et à la supervision des travaux de refonte.

La Cour rappelle que le cout de la refonte des six vedettes de surveillance de la DPSP s'élève bien à 6 608 000 000 F CFA TTC et qu'avec ce montant le Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime pouvait bien s'équiper avec des vedettes neuves.

La Cour retient que Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime n'a pas respecté le principe d'économie et d'efficacité des marchés publics.

Recommandation n°4

La Cour recommande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de veiller :

- 1. à la rationalisation des dépenses pour l'entretien des matériels de surveillance ainsi qu'aux principes d'économie et d'efficacité ;**
- 2. au respect des stipulations contractuelles notamment en ce concerne le transport des vedettes jusqu'en France ainsi que les frais de supervision.**
- 3. de veiller à ce que les marchés par entente directe soient accompagnés de la facture détaillée des prestations.**

3. Centre de Recherche océanographique de Dakar-Thiaroye (CRODT)

Le CRODT a été créé en 1961 et placé sous la tutelle administrative de la Direction de l'Océanographie et des Pêches maritimes (DOPM)). A la création de l'ISRA en 1974, il y a été

rattaché comme la structure nationale de référence de l'ISRA spécialisée sur les problématiques de recherche océanographique, halieutique et aquacole.

Le Centre a pour mandat de contribuer au développement du secteur des pêches, de l'économie maritime et continentale ainsi que de l'aquaculture par :

1. l'amélioration des connaissances et la création de nouvelles technologies dans les secteurs des pêches et de l'aquaculture ;
2. l'accompagnement des gestionnaires, décideurs et professionnels du secteur de la pêche et de l'aquaculture ;
3. la veille scientifique et technologique ;
4. la formation académique et professionnelle des étudiants, des cadres et des techniciens de pêche et d'aquaculture.

Le CRODT mènent trois catégories d'actions scientifiques :

5. **les actions d'intérêt prioritaire (AIP)** qui correspondent à la mission institutionnelle première du CRODT, c'est-à-dire fournir à l'Administration des Pêches et aux autres acteurs un diagnostic régulier de l'état des différentes ressources exploitées et l'environnement dans lequel elles sont exploitées à travers des rapports statistiques et d'analyses établis de façon périodique ;
6. **les actions de recherche thématique (ART)** qui correspondent à des recherches dites stratégiques qui débouchent sur des publications scientifiques accompagnées de notes de synthèse à destination des utilisateurs ;
7. **les actions d'appui à des projets de développement ou de démonstration (APP)** sanctionnées par des rapports techniques répondant aux normes du donneur d'ordre.

1. Une insuffisance de crédits alloués au CRODT

Le CRODT est actuellement une structure de l'ISRA qui est un établissement public à caractère scientifique sous la tutelle du Ministère de l'Agriculture et de l'Équipement rural. Toutefois, le Ministère chargé des pêches est le principal utilisateur des travaux du CRODT.

En effet, le CRODT mène des activités de recherches océanographiques et aquacoles dont les résultats sont essentiellement destinés au MPEM, notamment en ce qui concerne l'état des ressources et de leur environnement. C'est à ce titre que le CRODT reçoit des crédits du MPEM pour son fonctionnement. En outre, le MPEM a mis à la disposition du CRODT le navire dénommé ITAF DEME. Il s'agit d'un navire de recherches pour une meilleure maîtrise de l'état des ressources halieutiques et la disposition de statistiques fiables pour les prises de décisions. Toutefois, le CRODT ne dispose pas de ligne de crédits d'entretien et de maintenance du navire malgré son importance stratégique alors qu'il s'agit du seul navire dont dispose le Sénégal dans

le cadre de la recherche océanographique. Aujourd'hui, le navire connaît des pannes récurrentes qui le retiennent longtemps à quai, du fait d'un défaut de maintenance régulière.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, à sa prise de service, en novembre 2019, le navire de recherche ITAF DEME était immobilisé à quai depuis 2016, année à laquelle remontaient les dernières évaluations directes (campagnes d'évaluation des stocks) qui permettent de mettre à la disposition du secteur des données scientifiques fiables. La remise en état dudit navire était, des lors, une priorité. Ainsi des arbitrages pouvant être opérés dans le cadre de la mise en œuvre de l'appui sectoriel, devraient permettre de mobiliser l'enveloppe nécessaire au carénage dudit navire.

Il soutient que le fait que le navire ITAF DEME soit immobilisé depuis plusieurs années, combiné avec la possibilité de recourir à l'appui sectoriel pour financer son carénage, rendait ainsi absolument inopportune et injustifiée toute idée d'inscription, au titre de ces deux années budgétaires, de crédits destinés à son entretien et sa maintenance.

La Cour constate que le navire ITAF DEME est à l'arrêt depuis février 2021 pour des réparations estimées à vingt millions. Elle estime que l'entretien et la maintenance de façon constante du navire ITAF DEME est une exigence pour son maintien en condition opérationnelle.

Recommandation n°5

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de prévoir dans le budget du Ministère des crédits destinés à l'entretien et à la réparation du navire ITAF DEME.

2. Anomalies dans la gestion des crédits alloués au CRODT

Le CRODT bénéficie de crédits de transferts du MPEM sous forme d'appui budgétaire. Ces crédits sont inscrits dans le budget du MPEM annuellement à titre de subvention. Dans le cadre du suivi des ressources halieutiques, le CRODT bénéficie également de transferts de crédits de l'Union européenne au titre de l'appui à la politique sectorielle.

L'examen des documents budgétaires fait ressortir les montants alloués au CRODT au cours de la période sous revue :

Tableau n° 2 : Montants alloués au CRODT au titre de l'Appui budgétaire

ANNEES	2019	2020	2021
MONTANTS	---	150 000 000	100 000 000
TOTAL		250 000 000	

Source : extraits du compte appui sectoriel

L'examen de la situation d'exécution budgétaire du MPEM révèle qu'en 2020, une enveloppe de (150 000 000 FCFA) a été inscrite dans le budget du MPEM et entièrement exécutée au profit du CRODT. Toutefois, ce montant n'a pas été retracé dans la comptabilité de la structure.

Au cours des entretiens, les services du CRODT ont déclaré ne pas avoir reçu ce montant.

La revue du compte de dépôt « Aires de transformation n°368.8.036 » révèle que ce montant de 150 000 000 a été crédité dans le compte de dépôt mais seul un montant de 50 000 000 FCFA a été exécuté à destination du CRODT mais toujours non reçu selon la structure.

Au titre du compte de dépôt n°368.8.028 « Appui sectoriel », il a été constaté qu'un montant de 50 millions FCFA a été débité du compte de dépôt au profit du CRODT, mais toujours non reçu par ce dernier.

Pour Monsieur Boubacar DIOUF, gestionnaire compte de dépôt Aires de transformation n°368.8.036, la subvention est accordée au CRODT par le Ministère des Pêches en vue de produire des statistiques en lien avec la pêche. A la suite d'un défaut de production des statistiques et des rapports de recherche, le ministre a instruit le DAGE, d'annuler le versement de la subvention jusqu'à ce que le CRODT accepte de produire les statistiques de la recherche.

Il explique que la combinaison de ces deux facteurs aurait prévalu à l'annulation de la subvention du CRODT sur décision de l'autorité. De même, s'agissant de l'utilisation des crédits par le ministère, il affirme que pour éviter de s'exposer à la clôture annuelle des comptes par le Trésor public, l'autorité par le billet du DAGE, leur a instruit d'utiliser ces fonds pour le paiement de dépenses qu'il juge urgentes et incompressibles.

Selon Monsieur Diène FAYE, Directeur des Pêches maritimes, dans le cadre de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable signé entre l'Union européenne (UE) et la République du Sénégal pour la période 2019-2024, il est prévu, notamment à la première tranche, un montant de cinquante millions (50 000 000) FCFA pour deux (02) campagnes d'évaluation des stocks halieutiques dans les eaux sous juridiction sénégalaise. A cet effet, le chèque n° 633777 du 15 décembre 2021 d'un montant de cinquante millions (50 000 000)

FCFA, a été déposé le 31 décembre 2021 auprès du Trésorier général pour l'obtention du visa Cour des Comptes / CAA RD Gestion des équipements de la pêche artisanale 2019-2021 décembre 2023

requis. Par lettre n°0520/MPEM/DPM/MC/mga du 07 juillet 2023, le chèque dûment visé a été transmis au Centre de Recherche océanographiques de Dakar Thiaroye et remis au Chef comptable de ladite structure.

S'agissant de l'appui budgétaire, la Cour considère, d'une part que le MPEM n'a pas la compétence d'annuler une subvention votée par l'Assemblée nationale au profit d'une structure publique, et d'autre part, constate que le Directeur du CRODT a produit les statistiques de la pêche.

Concernant l'appui sectoriel, la Cour estime que le fait de garder le cheque n° 633777 du 15 décembre 2021 comportant la mention « vue bon à payer », établi au profit du CRODT pendant sept mois ne se justifie pas.

Recommandation n°6

La Cour demande respectivement au DAGE et au Directeur des Pêches maritimes de :

- 1. veiller au transfert effectif des dotations budgétaires prévues pour le CRODT ;**
- 2. transmettre les chèques de l'Appui sectoriel destinés au CRODT dès leur approbation par le Trésorier général.**

3. Gestion du CEPIA

3.1. Détournement d'objectifs du CEPIA

La Caisse d'Encouragement à la Pêche et à ses Industries annexes a été créée en 1960 par l'ordonnance n°58 sous la forme d'un établissement public entre l'Etat, la Chambre de commerce et les industriels du secteur de la pêche.

Pendant longtemps, la CEPIA a fonctionné comme une caisse de péréquation destinée à soutenir les exportations de conserves de thon hors zone franc.

En vertu de la loi de finances n°67-01 du 30 Janvier 1967, la CEPIA a été dissoute et son patrimoine transféré à l'Etat. Ainsi, elle est devenue depuis 1967 un compte d'affectation spécial du Trésor ouvert dans les livres du Payeur général et inscrit annuellement dans la loi de finances. Le fonctionnement de la CEPIA est assujéti au respect strict des rubriques du compte prévisionnel qui est établi en début de chaque année budgétaire. Son contenu se décline en poste de dépenses et de recettes.

La CEPIA regroupe plusieurs activités spécifiques s'inscrivant dans la mise en œuvre de la politique arrêtée en matière de pêche. Outre, les dépenses du programme de soutien des produits

de la pêche et les dépenses de fonctionnement, d'encadrement et de contrôle, les dépenses d'investissement imputables sur le compte CEPIA sont :

3. la création de structures d'accueil, d'ouvrages portuaires et d'ateliers de réparation ;
4. la subvention aux coopératives de pêche et de construction ou de réparations navales ;
5. la création de structures destinées à faciliter la commercialisation des produits de la pêche, routes de pêche, installations frigorifiques, équipement en matériel de pêche ;
6. la réfection des installations frigorifiques et des ateliers de traitement des produits de la pêche ;
7. la contribution aux frais de fonctionnement des unités de la marine nationale affectées à la surveillance des zones de pêche.

1. Faible niveau d'exécution des dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement prévues par le décret n°82-87 abrogeant et remplaçant les dispositions de l'article 9 du décret 80-518 du 21 mai 1980 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du compte CEPIA, ont connu un faible niveau de réalisation. L'essentiel des crédits est orienté vers le fonctionnement et les dépenses de personnel. Ainsi, sur la période sous revue, les dépenses de personnel ont grevé près de la moitié du budget de la CEPIA (43% en moyenne).

Les dépenses d'investissement représentent seulement 12% en moyenne des crédits du CEPIA sur la période sous revue, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 3 : Part des dépenses d'investissement sur les crédits CEPIA

ANNEES	BUDGET	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	RATIOS
2019	1 000 000 000	116 000 000	12%
2020	1 300 000 000	95 000 000	7%
2021	1 300 000 000	206 000 000	16%
TOTAL	3 600 000 000	417 000 000	12%

Sources : budgets CEPIA 2019 à 2021

1. Des dépenses de fonctionnement déjà prises en compte dans les budgets annuels du MPEM

Les budgets annuellement approuvés pour le compte CEPIA, comprennent des dépenses de fonctionnement déjà prévues et inscrites dans le budget du Ministère pour le compte des différentes structures du MPEM. La réinscription de ces dépenses sur le compte CEPIA constitue un double emploi et impacte les crédits de ce compte qui pouvaient servir à l'investissement. Sur la période sous revue, ces dépenses de fonctionnement sur le CEPIA ont

atteint un montant global de 459 000 000 FCFA compte non tenu des dépenses liées à l'organisation de séminaires et cérémonies.

Le tableau ci-dessous fait la situation des dépenses de fonctionnement sur les crédits du CEPIA.

Tableau n° 4 : Situation des dépenses de fonctionnement sur les crédits CEPIA

ANNEES	2019	2020	2021
Fournitures bureau	14 000 000	3 000 000	8 500 000
Mat & Pdts entretien	10 000 000	1 000 000	3 000 000
Conso informatiques	14 000 000	1 000 000	10 000 000
Carburant	30 000 000	50 000 000	25 000 000
Autres mat & fournitures	10 000 000	2 000 000	2 000 000
Entretien maint informatique	5 000 000	1 000 000	3 000 000
Entretien maint mob bureau	5 000 000	20 000 000	
Entretien Rép véhicules	14 000 000	3 000 000	13 000 000
Ent. Maint. Mat adfs	14 000 000	25 000 000	15 000 000
Frais impression et pub	14 000 000	30 000 000	10 000 000
Serv ext gardiennage	14 500 000		10 000 000
Autres prest service	14 000 000	50 000 000	15 000 000
TOTAUX SUR LA PERIODE	158 500 000	186 000 000	114 500 000

Source : CEPIA

2. Prépondérance des dépenses de personnel sur le compte CEPIA

Comme illustré dans le tableau n°5 ci-dessous, les dépenses de personnel occupent une part prépondérante, non seulement du budget de fonctionnement, mais surtout du budget général du CEPIA. Cette part remonte à 51 % en 2019 pour se stabiliser autour de 40 % sur les exercices 2020 et 2021.

Tableau n° 5 : Part des dépenses personnel dans le budget du CEPIA

ANNEES	BUDGET	DEPENSES DE PERSONNEL	RATIOS
2019	1 000 000 000	507 000 000	51%
2020	1 300 000 000	515 000 000	40%
2021	1 300 000 000	515 000 000	40%
TOTAL	3 600 000 000	1 537 000 000	43%

Sources : budgets CEPIA 2019 à 2021

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, en novembre 2019, la CEPIA avait un effectif estimé à 170 agents pour une masse salariale autorisée de 507 000 000 FCFA soit 50,70 % du budget total alloué. Ce personnel était composé d'agents titulaires de CDI pour l'essentiel et de CDD pour une petite minorité.

Il expose des instructions destinées à veiller à ce que les effectifs n'augmentent pas afin de mieux rationaliser la masse salariale et d'orienter les ressources dans d'autres catégories de dépenses. Ces mesures ont ainsi commencé à produire des résultats, relativement appréciables, au cours des années budgétaires 2020 et 2021. Ainsi les effectifs sont d'abord passés à 154 en 2020 pour atteindre, par la suite, 146 en 2021 soit 39, 61% du budget total alloué, pour chacune des deux années.

Concernant l'évolution des dépenses d'investissement, il souligne leurs augmentations en 2020 et 2021 avec des montants exécutés qui s'élèvent respectivement à 183 000 000 (soit 88 000 000 de plus) et à 221 000 000 (soit 126 000 000 de plus).

Il souligne que la Caisse vient toujours en appui aux différents services du MPEM en participant à leur fonctionnement afin de les accompagner dans l'exécution de leurs missions. Ce procédé est exécuté en strict respect des dépenses éligibles conformément aux dispositions de l'article 9, tel que modifié par le décret n° 82-87 du 24 février 1982, abrogeant et remplaçant celles du décret 80-518 du 21 mai 1980 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du compte spécial du Trésor « CEPIA ».

Recommandation n°7

La Cour invite le Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime :

- 1. à poursuivre les efforts enclenchés pour la rationalisation des dépenses de personnel et le rehaussement des niveau d'exécution des dépenses d'investissement ;**
- 2. de faire cesser la pratique de la double imputation de crédits sur les budgets du ministère et sur celui de la CEPIA.**
- 3. Des services déconcentrés insuffisamment dotés de moyens humains et matériels**

Les services déconcentrés du MPEM comprennent les services régionaux, les services départementaux, les postes de contrôle et les centres de surveillance des pêches.

- 1. Manque de moyens humains, matériels et logistiques des services régionaux et départementaux**

Les services régionaux des pêches et de la surveillance sont régis par l'arrêté n°10 266 du 31 décembre 2003. Sous la direction du chef de service régional nommé par arrêté du Ministre de la Pêche, ils sont chargés d'exécuter les actions initiées par les directions centrales du MPEM.

Il s'agit notamment :

1. de suivre et de coordonner la mise en œuvre des politiques en matière de pêche maritime et continentale, d'aquaculture ainsi que des activités liées à la surveillance des pêches et à la sécurité de la pêche artisanale ;
2. de promouvoir les activités de pêche et d'aquaculture ;
3. de suivre les dossiers de demandes d'autorisation de pêche artisanale et d'exploitation aquacole ;
4. du contrôle de l'application des règles prescrites pour le marquage des embarcations de pêche artisanale ;

5. d'instruire les dossiers de demandes de financement ;
6. d'assister les organisations professionnelles de la pêche artisanale et de l'aquaculture ;
7. de suivre les projets de pêche et d'aquaculture dans la région ;
8. de contrôler la salubrité et la qualité des produits de la pêche et de l'aquaculture ;
9. de suivre l'armement, de collecter et traiter les statistiques ainsi que les informations socio-économiques.

Au terme de l'arrêté précité, les services régionaux peuvent comprendre :

1. un bureau chargé du financement ;
2. un bureau chargé de la pêche continentale et de l'aquaculture ;
3. un bureau chargé de la pêche maritime ;
4. un ou plusieurs stations de surveillance.
5. des services départementaux des Pêches et de la Surveillance ;
6. des postes de contrôle des pêches et de la surveillance.

Les services départementaux sont chargés, sous l'autorité du chef du service régional, de l'application, au niveau du département, des programmes de développement durable de la pêche et de l'aquaculture. Les chefs des services départementaux sont nommés par note du Ministre de la pêche, sur proposition du chef du service régional.

Il existe toutefois, un réel contraste entre l'importance de ces missions dévolues aux services déconcentrés du MPEM et les moyens mis à leur disposition. Il est ressorti des visites effectuées dans les services déconcentrés notamment à Pikine, Rufisque, Cayar, Joal, Mbour, Saint-Louis, qu'au plan des ressources humaines, matérielles et logistiques, les services régionaux et départementaux, les postes de contrôle et centres de surveillance sont très démunis. Ce manque de moyens constitue un obstacle majeur dans l'accomplissement de leurs missions.

Les tableaux n° 6 et 7 ci-dessous renseignent respectivement sur la situation des ressources humaines du service départemental de Pikine et sur l'état des lieux de certains services déconcentrés concernant les moyens généraux.

Tableau n° 6 : Ressources humaines au service départemental de Pikine :

Service	Nombre d'agents	Fonctions
SDPS	01	Chef de service
SDPS	01	Secrétaire
CP de Thiaroye sur mer	01	Chef de poste
CP de Thiaroye sur mer	01	ASP
CP Petit Mbao	01	Chef de poste
CP Bada Lo à Dalifort	Néant	Néant

Source : SDPS Pikine

Tableau n° 7 : Moyens généraux de certains services déconcentrés du MPEM

SERVICES PECHES	DES MOYENS HUMAINS		MOYENS ROULANTS		
	Agents dédiés	Bénévoles	Pirogues	Voitures	Moto squad
Pikine	04 dont malades	02 04	01	00	0
Département Dakar	de 08	--	--	00	02
CAYAR	03	03	Hors service	Hors service	
Centre surveillance CAYAR	02	01	Hors service	00	01
JOAL	05	--	---	00	
Centre surveillance Mbour	02	04 stagiaires	01 vétuste	00	00

Sources : services concernés

La vétusté et/ou le manque de mobiliers de bureau et de matériels informatiques est aussi une difficulté commune aux services déconcentrés des pêches. Il se pose également le besoin d'une maintenance préventive du peu de matériels informatiques et techniques disponibles, en raison de leur exposition à la brise marine.

L'équipe de vérification a pu constater, durant les missions de terrain, l'état de vétusté de certains services déconcentrés du MPEM, comme les services régionaux de Dakar, de Saint-Louis, de Thiès ainsi que les services départementaux où les bâtiments sont vétustes et inappropriés pour un service administratif. Les centres de surveillance également se trouvent pour la plupart dans la même situation.

Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, souligne que le gap des moyens humains au niveau des services déconcentrés est en train d'être progressivement résorbé avec le recrutement annuel, par la Fonction publique, de personnels techniques et administratifs mis à la disposition du ministère. Ces derniers, dans leur écrasante majorité, sont systématiquement redéployés dans les services déconcentrés à l'intérieur du pays.

Concernant les moyens matériels et logistiques des services déconcentrés, il précise que l'exécution des possibilités budgétaires a souvent, permis de mettre à la disposition desdits services des équipements et matériels de diverses natures en vue d'améliorer leurs conditions de travail. Il reconnaît que des efforts devront, néanmoins, continuer à être fait dans ce sens.

La Cour constate que malgré cette mise à disposition d'équipements et de matériels diverses, les visites des services déconcentrés ont révélé un état de dénuement et surtout de vétusté desdits équipements ; ce qui entrave leur performance.

Recommandation n°8

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de veiller à ce que les services régionaux et départementaux des pêches soient dotés de moyens humains, matériels et logistique suffisants et adéquats.

Des défaillances dans l'exécution du programme de reconstruction, de réhabilitation et d'équipement des services régionaux

Le MPEM a initié un programme de reconstruction, de réhabilitation et d'équipement des services régionaux. Pendant la période sous revue, comme illustré dans le tableau n° 8 ci-dessous, des dépenses d'un montant de 293 228 389 FCFA ont été exécutées à cet effet :

Tableau n° 8 : Programme de réhabilitation, de construction des services régionaux

BUDGET	2019	2020	2021	TOTAL
BCI	60 968 647	23 824 395	24 935 347	109 728 389
CEPIA	25 000 000	67 500 000	91 000 000	183 500 000
Total				293 228 389

Toutefois, plusieurs chantiers du MPEM portant sur la construction de locaux administratifs pour les services déconcentrés sont à l'arrêt. Certains ont fini par faire l'objet de résiliation comme en atteste le tableau ci-dessous :

Tableau n° 9 : Marchés de construction de services déconcentrés résiliés

N° Marché	Services déconcentrés	Montants TTC	Attributaire
T1757/16	Fatick	67 638 696	BD Global Business
T1758/16	Thies (Joal)	67 638 696	BD Global Business
T1759/16	Sédhiou	70 588 696	BD Global Business
T1989/16	Aire de Kafountine	211 465 002	BD Global Business

À Mbour, les travaux de construction du service départemental sont à l'arrêt. Une visite sur les lieux a permis de constater que les travaux de finition n'ont pas été parachevés (cf photos en annexe). Dans ce sens, monsieur Abdoul Karim MARICO, ancien DAGE du MPEM avait servi une lettre de mise en demeure n°376/MPEM/DAGE/SP du 26 août 2021 à monsieur Abib SY, Directeur général de l'entreprise OZE SUARL le sommant de « *terminer les travaux sous huitaine* ».

Pourtant, la revue du dossier de marché fait constater que ces travaux ont fait l'objet d'un paiement intégral en 2018 pour un montant de 69 387 706 FCFA au profit de l'entreprise OZE SUARL. Les titres de créance et de certification émis dès le 14 août 2018 ainsi que la facture définitive font ressortir une entorse à la règle du service fait.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, au moment de sa prise de fonction, la totalité des marchés attribués, depuis plusieurs années, n'étaient pas totalement exécutée. Certains dont ceux de Fatick, Joal, Mbour, Sédhiou et Kafountine étaient même déjà résiliés en 2018.

Il précise que n'ayant pas pu obtenir, au cours des gestions 2020 et 2021, suffisamment de crédits pouvant permettre, à la fois ; de lancer de nouveaux marchés, de relancer les marchés déjà résiliés et couvrir l'exécution des nombreux chantiers qui n'étaient pas encore résiliés, un arbitrage s'imposait afin d'optimiser les ressources mises à la disposition du ministère. La priorité à l'achèvement des travaux objets des marchés toujours en cours d'exécution était, en l'occurrence. C'est ce qui explique que durant ces deux années les marchés des travaux déjà résiliés n'ont pas été relancés.

Monsieur Seydina Oumar BA, administrateur suppléant du budget, explique que dans le cadre du traitement des dépenses, il était nécessaire pour les services de la Direction de l'Administration Générale et de l'Équipement (DAGE) du Ministère de procéder à la signature des dossiers de liquidation pour leur permettre de sécuriser les crédits et la saisie du dossier de liquidation dans le SIGFIP étant donné qu'on était à quelques semaines de la clôture des opérations. En agissant ainsi, il était question pour les services de la DAGE de sécuriser les crédits destinés au paiement du marché portant sur la construction du service départemental des pêches de Mbour afin d'éviter les gels ou ponction de crédits que le Ministère avait

l'habitude de connaître.

Il souligne, toutefois, qu'il n'a jamais été question pour lui de valider un dossier de paiement dans la mesure où qu'un marché ne peut être payé qu'après service fait.

Il informe que pour remédier à cette situation, l'entreprise OZE SUARL, titulaire du marché, après avoir été convoqué par les services de la DAGE, a repris les travaux de finition sous la supervision du chef de service départemental et des équipes chargés du suivi des travaux du Ministère. L'entreprise déjà présente sur le site s'engage dans un délai de quatre semaines au plus à finir les travaux et livrer le service départemental conformément aux dispositions du marché.

La Cour estime que Monsieur Seydina Oumar BA administrateur suppléant du budget a commis une irrégularité en délivrant à l'entreprise un certificat de service fait alors que les travaux ne sont pas terminés.

Recommandation n°9

La Cour demande au :

- 1. Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de faire les diligences appropriées pour la reprise urgente des travaux des chantiers de Fatick, Joal, Mbour, Sedhiou et aire de Kafountine ;**
- 2. l'Agent judiciaire de l'Etat d'engager des poursuites contre Monsieur Abib SY, Directeur général de l'entreprise OZE SUARL ;**
- 3. Directeur de l'Agence de Régulation de la Commande publique, d'engager les diligences nécessaires pour exclure l'entreprise OZE SUARL des marchés publics au Sénégal.**

4. Dénuement au niveau des centres de surveillance des pêches

Les centres de surveillance ont pour mission de veiller à l'application de la politique relative aux questions de surveillance des pêches et de sécurité en mer.

Le chef du Service régional est chargé de la gestion administrative des stations de surveillance. Il participe à la gestion opérationnelle des stations assurée par la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches.

Les centres de surveillance ont souvent un personnel mixte composé d'agents du MPEM et de personnels militaires relevant de la Marine nationale. Ils peuvent surveiller en mer, à quai ou à partir de leurs locaux, l'activité des acteurs de la pêche. En cas de violation de la réglementation

sur la pêche, l'embarcation est identifiée et arraisonnée pour être verbalisée. Les centres doivent être équipés en matériels techniques, notamment :

5. **les Automatic Identification System (AIS)** : qui sont des installations permettant de voir la situation géographique des bateaux (si la zone de pêche est interdite ou pas) de les identifier et de communiquer avec eux au besoin ;
6. **le Vessel Monitoring System (VMS)** : il s'agit d'un système de prévention de la pêche illégale permettant de suivre et de surveiller les activités des navires de pêche dans les eaux territoriales d'un pays ;
7. **les radars** : ils permettent également de voir par échos la position des embarcations.
8. **les radios VHF(very high frequency)** : les postes radios VHF permettent de communiquer avec les acteurs en mer et de leur notifier leurs positions par appel téléphonique.

Il a été constaté que les centres de surveillance ne parviennent pas à effectuer leurs missions convenablement du fait de plusieurs difficultés :

9. des bâtiments vétustes et délabrés : de manière générale, les locaux des centres de surveillance sont dans un état de délabrement et de vétusté très avancé. C'est le cas du centre de surveillance de Yoff abandonné et de celui de Mbour qui menace ruines ;
10. des moyens techniques inexistantes ou en panne : les équipements techniques des centres de surveillance (radio VHF, VMS, AIS...) sont en panne ou hors d'usage ;
11. des moyens roulants insuffisants : les centres utilisent des quads pour la surveillance terrestre et des vedettes pour la surveillance en mer mais ces moyens logistiques font défaut dans la plupart des centres.

Le manque de moyens dissuasifs pour les agents de contrôle constitue également une grande difficulté. Au niveau des centres de surveillance, les personnels militaires sont insuffisants (un seul marin pour les centres qui en disposent). Les agents sont aussi dépourvus de moyens répressifs pour asseoir leur autorité, ce qui les expose souvent à des résistances, voies de fait et même des kidnappings par des pêcheurs artisans notamment à Thiaroye.

Tableau n° 10 : Etat du matériel dans les centres de surveillance

Localité	Etat du Bâtiment	Vedette de contrôle	Squad	Radar	AIS	Radio	VMS	Equipement de sauvetage
Saint Louis	Vétuste			En panne	En panne	En marche	Inexistant	Insuffisant
Fass Boye	Vétuste			En panne	Inexistant	En marche	Inexistant	Insuffisant
Yoff	Ruine			inexistant	Inexistant	En marche	Inexistant	Insuffisant
Cayar	Vétuste	En panne	01	En panne	En panne	En marche	Inexistant	Insuffisant
Joal	Vétuste				En panne	En marche	Inexistant	Insuffisant
Mbour	Ruine	vétuste		En panne	En panne	En marche	inexistant	Insuffisant

Il s'y ajoute un manque criard de moyens de surveillance. De l'avis du Directeur de la DPSP, ces centres manquent de personnel qualifié notamment les techniciens en transmission et détection, raison pour laquelle, il n'est pas nécessaire à l'heure actuelle de les en doter. Il s'y ajoute que même si ce matériel était disponible, les centres ne disposent pas de moyens de poursuites pour intervenir en cas de nécessité.

Pour Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, le personnel affecté dans les centres de surveillance est mis à disposition du ministère par la Fonction publique. A ce titre, la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) est dotée de personnel en cours de recrutements.

Un protocole d'accord signé avec le ministère des Forces armées met à disposition deux (02) militaires par centre. Cette disposition est respectée pour certains centres de surveillance, les autres se contentant d'un militaire.

Il souligne, qu'en 2002, le recrutement de plus de 100 stagiaires, inspecteurs des pêches, pour la majorité, dont 34 destinés exclusivement au renforcement des centres de surveillance.

Selon le Directeur de la DPSP, les centres secondaires ont été équipés de matériels radio et de détection (radar, VHF et HF). Les moyens de communication fonctionnent, les moyens de détection sont en avarie pour la plupart.

L'érosion côtière contribue à leur dysfonctionnement. La DPSP ne dispose pas de budget d'investissement pour leur remplacement ou pour assurer leur entretien périodique.

La Cour prend acte des explications fournies par les ministres mais souligne la nécessité de prendre les dispositions utiles pour améliorer la situation des centres de surveillance des pêches.

Recommandation n° 10 :

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, de veiller à ce que les centres de surveillance des pêches soient dotés de moyens humains et de matériels techniques suffisants et adéquats pour la conduite de leurs missions.

12. Des organes de cogestion non fonctionnels en raison de l'indisponibilité du Fonds d'appui au Fonctionnement des CLPA (FAF) :

La mise en place des comités locaux de pêche artisanale (CLPA) prévue par la loi n°2015-18 du 13 juillet portant Code de la pêche en son article 22, et par son décret d'application n°2016-1804 du 22 novembre 2016, vise à promouvoir la cogestion de la pêche artisanale entre le ministère et les acteurs concernés en vue d'une gestion participative de l'activité, des infrastructures et des équipements. Il s'agit en effet d'un cadre de concertation pour une plus forte implication des acteurs à la base dans la réglementation de la pêche au niveau local (pêcheurs, mareyeurs, femmes transformatrices...), une implication des élus locaux, mais également, le soutien nécessaire des structures déconcentrées de l'administration (préfectures, services régionaux et départementaux des pêches...).

Les CLPA constituent aussi des relais efficaces pour diffuser les informations relatives aux conditions météorologiques (marées hautes et marées basses) et de sensibiliser les acteurs sur les mesures de sécurité que requiert l'exercice de la pêche (port du gilet de sauvetage, utilisation de GPS...).

La pêche artisanale étant culturellement l'apanage de certaines communautés, les CLPA permettent aussi de prévenir et de régler les conflits entre pêcheurs de localités différentes notamment sur les questions liées au respect du repos biologique et de l'utilisation du mono-filament.

Pour assurer un fonctionnement régulier des CLPA, le décret n° 2018-1967 du 14 novembre 2018 portant affectation du produit des redevances des permis et des autorisations de pêche affecte 60% des produits des redevances des permis et des autorisations de pêche au Fonds d'appui au Fonctionnement des CLPA (FAF). Ces ressources sont destinées à couvrir les frais de fonctionnement des CLPA. L'arrêté interministériel n° 003733 du 11 avril 2011 portant création des FAF, prévoit pour sa gestion, l'installation de comités départementaux (CGD) regroupant l'autorité administrative, les services techniques (Trésor et pêche) et les acteurs membres du CLPA.

Toutefois, malgré la création depuis 2015 des comptes de dépôt pour chaque CLPA (voir tableau n° 11 ci-dessous), leur fonctionnement reste toujours entravé par des difficultés liées au décaissement de ces fonds.

Tableau n° 11 : Comptes de dépôt des différents CLPA

N°	CODIFICATIONS	INTITULES	POSTES COMTABLES
1	368.8.062	FAF CLPA DMPT DAKAR	RGT
2	368.8.063	FAF CLPA DMPT PIKINE	PERCEPTION PIKINE
3	368.8.064	FAF CLPA DMPT RUFISQUE	PAIERIE RUFISQUE
4	368.8.065	FAF CLPA DMPT MBOUR	PERCEPTION MBOUR
5	368.8.066	FAF CLPA DMPT THIES	TPR THIES
6	368.8.067	FAF CLPA DMPT TIVAOUANE	PERCEPTION TIVAOUANE
7	368.8.068	FAF CLPA DMPT FOUNDIIOUGNE	PERCEPTION FOUNDIIOUGNE
8	368.8.069	FAF CLPA DMPT FATICK	TPR FATICK
9	368.8.070	FAF CLPA DMPT ZIGUINCHOR	TPR ZIGUINCHOR
10	368.8.071	FAF CLPA DMPT OUSSOUYE	PERCEPTION OUSSOUYE
11	368.8.072	FAF CLPA DMPT BIGNONA	PERCEPTION BIGNONA
12	368.8.073	FAF CLPA DMPT KEBEMER	PERCEPTION KEBEMER
13	368.8.074	FAF CLPA DMPT LOUGA	TPR LOUGA
14	368.8.075	FAF CLPA DMPT ST LOUIS	TPR ST LOUIS

Source : lettre n°1247/MEFP/DGCPT/DCP/DAPC du 23 avril 2015

Il ressort de l'exploitation des échanges de correspondances entre les services déconcentrés des pêches et ceux du Trésor, une divergence dans l'interprétation des textes relatifs, aux conditions de nomination des gestionnaires des FAF. L'arrêté n°03733 précité dispose en son article 6 que le gestionnaire du FAF doit être recruté. Or, l'arrêté n°21136 du 21 novembre 2017 portant conditions d'ouverture, de fonctionnement et de clôture des comptes de dépôt dispose en son article 11 que « *les gestionnaires des comptes de dépôt des services non personnalisés de l'Etat sont nommés par le Ministre chargé des finances* ».

Il s'y ajoute également que l'article 9 de l'arrêté n° 03733 dispose que les dépenses engagées liquidées et payées par le Chef du Service départemental des Pêches et de la Surveillance, administrateur du Fonds au moyen de chèques du Trésor, doivent être contresignées par le gestionnaire/comptable du FAF.

À ce jour, sur les 14 CLPA titulaires de comptes de dépôt, seuls les CLPA des départements de Fatick et de Ziguinchor parviennent à faire des décaissements réguliers. Pourtant, une modification des dispositions de l'arrêté interministériel n°03733 précité, mettant en cohérence ledit arrêté à celui n°21136 notamment sur les conditions de nominations des gestionnaires du FAF, aurait permis de décanter la situation.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, l'arrêté interministériel n° 003733 du 11 avril 2011 a été adopté pour la prise en charge de certaines dépenses de fonctionnement des Conseils locaux de Pêche artisanale institués par le Code de la Pêche maritime.

Toutefois, depuis son adoption, des difficultés de mise en œuvre sont apparues, relativement à la mobilisation et à l'utilisation des ressources. Ces difficultés ont conduit au ralentissement du fonctionnement des CLPA et proviennent essentiellement des dispositions de l'article 13 de l'arrêté n°

003733 du 11 avril 2011 qui prévoit le versement des ressources dans le compte du Payeur général du Trésor, basé dans la capitale (Dakar), causant ainsi une contrainte pour la mobilisation et l'utilisation des ressources des CLPA.

Ainsi, sur la base des échanges techniques plusieurs fois menés entre les services compétents du ministère des pêches et du ministère des finances et du budget, il a été retenu de procéder à la modification de l'arrêté de 2011 en ses articles 8, 9 et 13 en vue de la prise en charge des différentes préoccupations soulevées.

Pour le **Directeur général de la Comptabilité publique et du Trésor (DGCPT)**, aucun dossier de dépense n'a été déposé au niveau des services de la Recette générale du Trésor (RGT) pour le compte du FAF/CLPA, depuis la gestion de 2018. En effet, d'après l'administrateur du compte, les différents projets soumis à son Ministère de tutelle durant ces quatre années passées, n'avaient pas été validés.

Il souligne qu'en application de l'arrêté interministériel du 31 mai 2023 fixant la composition, les attributions et les modes et moyens de fonctionnement des Conseils locaux de Pêche artisanale (CLPA), il est attendu la nomination du gestionnaire du compte.

Ce même raisonnement est valable pour la région de Thiès dont le TPR signale que les comptes de dépôts ouverts pour le compte des FAF/CLPA n'ont enregistré aucun décaissement depuis leur création. Selon lui, cette situation n'est pas imputable à la Trésorerie Paierie régionale de Thiès et à ses postes comptables rattachés dans la mesure où aucune demande de paiement n'a été adressée sur ces comptes suivant les constatations et informations revues.

En ce qui concerne la région de Saint-Louis, des propositions de décaissement au profit de la structure ont fait l'objet de suspension de paiement pour le motif de l'inobservance du principe de l'habilitation en matière de deniers publics.

La prise d'actes de nomination des gestionnaires par le Ministre des Finances et du Budget constitue une solution appropriée à la situation décrite supra conformément aux dispositions de l'article 11 du décret n°21136 du 21 décembre 2017 précité.

La Cour constate la prise de l'arrêté interministériel n°19590 du 31 mai 2023 fixant la composition, les attributions et les modes et moyens de fonctionnement des conseils locaux de pêche artisanale (CLPA). Cet arrêté fixe, entre autres, les conditions d'utilisation des financements de l'Etat affectés au CLPA.

Toutefois, aucun acte n'a été pris pour la nomination des gestionnaires des comptes de dépôt.

Recommandation n 11

La Cour demande Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de faire les diligences nécessaires pour la prise d'actes de nomination des gestionnaires des comptes de dépôt des FAF au niveau des CLPA par le Ministre des Finances et du budget.

Chapitre 2 : La gestion des équipements de production

Le premier objectif de la Lettre de Politique sectorielle de Développement de la Pêche (LPSDP) porte sur la gestion durable de la ressource halieutique. Il vise à régénérer la ressource halieutique et à la pérenniser afin que la pêche soit en mesure de contribuer efficacement et durablement aux objectifs de développement économique et social du Sénégal.

C'est dans cette optique que le MPEM a adopté des mesures visant la régulation de l'accès aux ressources avec des actions sur les équipements de production qui sont constitués par les pirogues, les engins de pêche et les divers équipements de sécurité.

L'objectif de vérification de ce secteur d'examen est d'examiner la conformité la gestion des infrastructures et équipements de production aux dispositions législatives et réglementaires.

1. Absence de maîtrise du parc piroguier

Les opérations de pêche sont effectuées à l'aide d'embarcations de pêche artisanale. L'embarcation de pêche artisanale est définie par l'article 2 du Code de la Pêche comme « *tout navire non ponté qui utilise des moyens de capture non manœuvrés mécaniquement et dont le seul moyen de conservation est la glace ou le sel* ».

Pour atteindre les objectifs de la régulation de l'accès aux ressources, le MPEM a adopté des mesures sur la maîtrise des capacités de pêche et le contrôle de l'accès à la ressource avec deux instruments essentiels que sont l'immatriculation (1) et le permis de pêche artisanale (2).

1. Faiblesse du taux d'immatriculation des pirogues

L'immatriculation est une mesure d'ordre réglementaire qui vise à mieux maîtriser la capacité de pêche artisanale pour une gestion durable des ressources, en tenant compte du potentiel de captures permises.

L'immatriculation des embarcations de la pêche artisanale est prévue par l'article 32 de la loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime qui dispose que « *le Ministre chargé de la Pêche maritime fixe par arrêté les conditions de création, d'organisation et de fonctionnement des registres des embarcations de pêche artisanale au niveau de chaque région de pêche maritime et au niveau national. Les embarcations de pêche artisanale sont inscrites sur les registres après leur immatriculation selon les règles prévues par arrêté du Ministre chargé de la Pêche maritime. Les informations requises lors de l'immatriculation des embarcations de pêche artisanale sont utilisées pour l'inscription sur les registres* ».

L'immatriculation est organisée par l'arrêté n°1718 du 19 mars 2007 portant immatriculation et marquage des pirogues de type artisanal.

Une carte d'immatriculation est délivrée au propriétaire de l'embarcation par le Chef du Service régional. La carte doit être présentée au début de chaque année aux Chefs de Services régionaux des pêches maritimes pour validation.

Les embarcations de pêche artisanale immatriculées doivent porter de façon apparente et permanente les marques extérieures d'identification.

Le tableau n°12 ci-dessous résume la situation des pirogues immatriculées dans les régions maritimes de Dakar, Thiès et Saint Louis.

Tableau n° 12 : situation des immatriculations de Dakar, Thiès et Saint-Louis

Région	Nombre de pirogues récentes	Taux % pirogues immatriculées
Dakar	4861	20%
Thiès	7231	30%
Saint-Louis	4493	18%

Source DPM

Ces taux d'immatriculation corroborent une faiblesse du nombre d'embarcations immatriculées à l'échelle nationale. Les pirogues non immatriculées sont largement supérieures, **70 à 80% des pirogues qui débarquent ne sont pas immatriculées.**

L'analyse de cette situation fait ressortir plusieurs causes.

D'abord, il y a lieu de relever l'inertie des centres de surveillance qui n'opèrent aucun contrôle sur les immatriculations au niveau des sites de débarquement et une quasi-absence de sanctions dissuasives.

Ensuite, il faut noter l'incidence négative de la mesure portant sur le gel des immatriculations prise par le MPEM en 2012 par arrêté n° 12-6397 du 29 août 2012. En effet, l'arrêté stipule « *l'immatriculation de toute nouvelle embarcation de pêche artisanale devant exercer dans les eaux sous juridiction sénégalaise est gelée à des fins de limitation de la capacité de pêche artisanale et de l'accès à la ressource. A cet effet, toute délivrance de nouvelles cartes d'immatriculation est gelée sauf dans les cas de force majeure ...* ». Cette mesure était corrélée à l'interdiction de construction de toutes nouvelles embarcations pendant la durée du gel.

Cependant, l'administration des pêches n'a pris aucune disposition pour faire respecter cette interdiction. Depuis 2012, les charpentiers ont continué à fabriquer et à mettre en service des pirogues sans immatriculation.

Le défaut d'immatriculation de la plus grande partie de la flotte artisanale ne permet pas de déterminer avec exactitude l'étendue du parc piroguier, et par conséquent, de mesurer l'effort de pêche. Il remet en cause fondamentalement les objectifs de gestion durable.

Parmi les conséquences du défaut d'immatriculation, il faut citer en outre, la fraude sur le carburant détaxé. En effet, la présentation de la carte d'immatriculation est exigée au moment de l'achat du carburant au niveau des stations de pompes de carburant exonéré des droits de douane et destiné à la pêche artisanale. Du fait d'un manque de contrôle, des pirogues non immatriculées parviennent sans peine à s'approvisionner en carburant détaxé en violation de la réglementation.

Pour M. Ismaila NDIAYE, chef de service des pêches de Dakar, plusieurs facteurs expliquent la non immatriculation de ces embarcations :

- 1. construction de nombreuses pirogues sans suivi, depuis la dernière réactualisation du gel des immatriculations en 2018 ;*
- 2. déplacement des chantiers navals vers le sud (Casamance) et la Gambie où le bois est plus accessible sans possibilité de contrôle par les ports d'attache ou d'origine ;*
- 3. déplacement récurrent des pirogues en campagne de pêche ;*
- 4. Non accessibilité dans certaines localités du Fonds d'Appui au Fonctionnement (FAF) des Conseils Locaux de Pêche Artisanale (CLPA) rend les pêcheurs réticents au paiement des redevances des permis de pêche ;*
- 5. complexité du système : Le système de suivi des immatriculations et des permis de pêche est complexe, en particulier dans le cas de la pêche artisanale où il y a un grand nombre de pirogues et sites de débarquement. Cela rend le contrôle plus difficile, notamment lorsqu'il n'y a pas de mécanismes de suivi efficaces en place ;*
- 6. manque de moyens humains, financiers et logistiques ce qui entraine des difficultés à couvrir tous les aspects de la réglementation ;*
- 7. manque de coordination avec d'autres organismes gouvernementaux chargés de la réglementation maritime comme la Gendarmerie de l'environnement, la Direction des aires marines communautaires protégées et la Marine nationale.*

Monsieur Aziz LY chef de service des pêches de Thiès, quant à lui, n'a pas donné de justifications à ce problème. Il s'est contenté dans sa réponse à expliquer l'importance de l'immatriculation et du marquage des embarcations.

Les réponse d'Amadou Lamine DIAGNE chef de service des pêches de Saint-Louis ne sont pas parvenues.

Recommandation n°12

La Cour demande :

- 1. au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de mettre fin au gel de l'immatriculation des pirogues ;**

2. **-aux Chefs de Service régional des Pêches de Dakar, Thiès et Saint-Louis, d'engager les contrôles nécessaires pour faire observer l'obligation d'immatriculation des embarcations de pêche artisanales et d'appliquer, le cas échéant, les sanctions prévues.**

3. **Faiblesse du nombre de permis de pêche délivrés**

L'article 57 de la loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime prévoit que *« l'exercice de la pêche artisanale commerciale à pied ou à partir d'une embarcation dans les eaux sous juridiction sénégalaise est subordonné à l'obtention d'un permis de pêche en cours de validité délivré par les services compétents du Ministère chargé de la pêche maritime. Le Ministre chargé de la pêche maritime fixe dans un arrêté les différentes catégories de permis de pêche artisanale commerciale ainsi que les procédures de demande et d'attribution du permis de pêche artisanale. »*

L'exercice de la pêche artisanale dans les eaux sous juridiction sénégalaise est règlementée par l'arrêté ministériel n° 5308 en date du 07 avril 2015 abrogeant et remplaçant l'arrêté n° 5916 du 25 octobre 2005 portant instauration d'un permis de pêche artisanale.

Le permis de pêche artisanale est exigé à tous les nationaux et étrangers qui veulent exercer dans les eaux sous juridiction sénégalaise. Concernant les pêcheurs artisans étrangers autorisés à pêcher sous le couvert d'un Accord de réciprocité, les conditions d'exercice de leurs activités sont définies dans le Protocole liant leur Etat à celui du Sénégal.

Le permis de pêche artisanale est accordé pour une année calendaire et doit être renouvelé chaque année. L'obtention du permis de pêche artisanale est subordonnée à certaines conditions, notamment :

1. faire immatriculer la pirogue ;
2. disposer de matériels de sécurité minimum exigés par la réglementation en vigueur ;
3. disposer d'engins de pêche en conformité avec la réglementation en vigueur.

Le permis de pêche artisanale est réparti en trois (03) catégories :

4. le permis A pour la pêche à pied ;
5. le permis B pour les pirogues de 0 à 13 mètres ;
6. le permis C pour les pirogues de plus de 13 mètres.

La délivrance du permis de pêche artisanale est assujettie au paiement d'une redevance annuelle forfaitaire dont le montant et les modalités sont fixés par l'arrêté interministériel du Ministre chargé de la Pêche et du Ministre chargé des Finances n°001808 du 15 mars 2006 fixant les redevances et les modalités de paiement.

Le tableau n° 13 ci-dessous relève les nombres de permis par catégorie pour les régions de Dakar, Thiès et Saint-Louis.

Tableau n°13 : Situation du permis de pêche pour les régions de Dakar, Thiès et Saint-Louis en 2019, 2020 et 2021

2019						
REGION	Base PNI au 31/ 12/2019	NB.PERM ISA	NB. PERMIS B	NB.PERMIS C	TOTAL	TAUX
<i>Thiès</i>	7 240	0	3 027	498	3 525	48%
<i>Dakar</i>	4 856	0	1 146	381	1 527	31%
<i>Saint-Louis</i>	4 477	0	966	774	1 740	38%
2020						
REGION	Base PNI au 31/ 12/2020	NB. PERMIS A	NB. PERMIS B	NB. PERMIS C	TOTAL	TAUX
<i>Thiès</i>	7 231	0	2 008	437	2 445	34%
<i>Dakar</i>	4 861	0	836	292	1 128	23%
<i>Saint-Louis</i>	4 493	0	421	311	732	16%
2021						
REGION	Base PNI au 31/ 12/2021	NB. PERMIS A	NB. PERMIS B	NB.PERMIS C	TOTAL	TAUX
<i>Saint-Louis</i>	4 496	2	638	639	1 279	28,45%
<i>Thiès</i>	7 229	1	2 274	399	2 674	37%
<i>Dakar</i>	4 863	0	943	233	1 176	24 %

Sources : services régionaux des pêches

Il a été constaté sur la période sous revue que le nombre de permis de pêche délivrés est très faible, avec une tendance baissière pour la région de Saint-Louis où le taux est passée de 38% de permis délivrés en 2019 à 28,45 % en 2021.

Cette situation s'explique en grande partie par l'inefficacité du contrôle effectué au niveau des centres de surveillance. Il s'y ajoute également que le contrôle participatif des CLPA qui devait venir en appoint, reste handicapé par le défaut de mobilisation FAF et l'inexistence d'un cadre légal pouvant garantir leur déploiement.

Le défaut de permis fait encourir une amende de 200 000 à 300 000 francs CFA ainsi que la confiscation des engins de pêche et des captures.

Les contreperformances notées dans la délivrance des permis de pêche constituent une remise en cause du principe d'autorisation pour l'accès aux ressources halieutiques consacré par le Code de la pêche maritime et sonne comme un retour aux politiques d'accès libre et gratuit en vigueur jusqu'en 2004. Le défaut de permis constitue un manque à gagner important pour le Trésor public du fait du non-paiement de la redevance.

Recommandation n° 13

La Cour demande aux Chefs de Service régional des Pêches d'engager les contrôles nécessaires pour faire respecter l'obligation de détention d'un permis de pêche à tous les nationaux et étrangers qui veulent exercer dans les eaux sous juridiction sénégalaise.

7. Détournement d'objectif du Projet de motorisation des pirogues

La motorisation des pirogues, entamée au début des années 50, est à l'origine de changements manifestes et immédiats des espaces halieutiques : les pirogues motorisées donnent accès à de nouveaux fonds de pêche et donc, à de nouvelles espèces-cibles notamment les espèces démersales ou pélagiques offshore. Les sorties de pêche sont plus longues (2-3 jours, au lieu d'une journée), surtout si les pirogues motorisées sont équipées d'une glacière, qui permet de conserver les prises à bord), et plus éloignées du littoral. Les pirogues motorisées glacières vont jusqu'à plus de 50 miles (un mail nautique équivaut à 1852 m) des côtes, quand les pirogues à rame et/ou à voile des années 40-50 n'allaient pas au-delà de 6 miles.

En 2016, une subvention individuelle d'un million a été accordée pour l'acquisition de moteurs hors-bord.

L'exécution de cette subvention est gérée au plan technique par la DPM et les services déconcentrés et au plan budgétaire par le DAGE du MPEM qui en est l'administrateur de crédits.

Tout pêcheur qui dispose d'une embarcation et qui est en règle avec l'administration des pêches peut prétendre à la subvention.

Les dossiers sont déposés au niveau du service départemental des pêches qui après vérification les transmet au Service régional.

Le Service régional des pêches et de la surveillance centralise toutes les demandes de la région et après instruction les transmet à la DPM.

La Direction des Pêches marines (DPM) s'assure de la conformité des dossiers présentés, accorde la subvention et délivre un « acquit de subvention » nominatif en quatre exemplaires.

Après chaque livraison, le concessionnaire fait parvenir à la DPM les factures définitives, les bordereaux de livraison comportant les contacts téléphoniques du bénéficiaire, la copie de la carte d'Identité nationale (CIN) et la version originale de l'acquit.

La DPM, après vérification de la conformité des documents précités, engage la procédure de règlement en faveur du concessionnaire.

La DPM transmet à la Direction de l'Administration Générale et de l'Équipement (DAGE) du MPEM, les dossiers complets en vue de l'établissement du chèque du Trésor ou de la Banque agricole portant mention exacte du montant de subvention correspondant.

Les crédits consacrés à la subvention sont inscrits au niveau du titre 6 (Projet de motorisation des pirogues de la pêche artisanale) du budget du MPEM. Ils sont mobilisés par des décisions de versement du MPEM sur les comptes de dépôt n°368.8.036 et n°368.8.016 logés au niveau de la Trésorerie générale et intitulés « Aires de transformations produits pêches ». Le tableau n° 14 ci-dessous retrace la situation des crédits payés pour la période sous revue.

Tableau n° 14 : Situation des crédits payés de 2019 à 2021

Années	Crédits exécutés	Subventions Payées	Ecart
2019	750 000 000	484 000 000	266 000 000
2020	700 000 000	543 560 000	156 440 000
2021	1500 000 000	1 345 502 300	154 497 000
Total	2 950 000 000	1 511 560 000	576 937 000

La revue du compte de dépôt fait apparaître, au titre des gestions 2019, 2020 et 2021 le paiement d'un montant total de 2 950 000 000 FCFA. Ce montant des dépenses devrait correspondre à une subvention de 2950 moteurs.

Cependant, il a été constaté que l'intégralité des crédits n'est pas consacrée à la subvention, des dépenses d'un montant global de 576 937 000 F CFA sont effectuées sur le compte de dépôt et n'ont pas de lien direct avec l'objet du compte. Il apparaît ainsi un détournement d'objectif des crédits destinés à la subvention pour la couverture de charges de salaires, d'achats de matériels informatiques, de diverses prestations de services etc.

Pour Monsieur Boubacar DIOUF, gestionnaire, le compte de dépôt Aires de transformation n°368.8.036 n'est pas uniquement réservé au chapitre « projet motorisation des pirogues ». Ledit compte est alimenté par les différents chapitres de transferts courants suivants : Fonds de redéploiement industriel ; Suivi à la ressource halieutique ; Projet de motorisation des pirogues ; Projet d'appui à la pêche artisanale.

Cette organisation a été effectuée dans le but d'asseoir une unité de caisse pour éviter l'éparpillement de la trésorerie affectée aux paiements des dépenses éligibles.

Pour le fonctionnement du compte de dépôt, les ressources sont mobilisées par tranches trimestrielles ou semestrielles et les paiements sont effectués sur ressources disponibles dans le compte sans tenir compte du niveau de mobilisation du chapitre concerné, selon le principe de l'unicité de caisse.

En effet, tant que le compte affiche un solde créditeur assez important, les tranches suivantes ne sont pas autorisées pour être mobilisées. Les services du Ministère en charge des Finances demande d'utiliser d'abord les ressources disponibles pour effectuer les paiements d'autant plus que le Trésor public est souvent confronté à une forte pression de trésorerie. Il ne peut pas réserver des ressources pour la subvention des moteurs alors qu'il y'a des paiements urgents à faire sur les autres chapitres (salaires). Les paiements sont donc effectués en fonction des urgences, étant entendu que les tranches suivantes des autres chapitres viendront combler le gap des moteurs, le cas échéant. Malheureusement, il arrive très souvent que ces chapitres subissent des annulations de crédits en cours de gestion. Il S'ajoute à cela que le solde créditeur du compte au 31 décembre de l'exercice n'est pas reporté.

La Cour estime que les développements de Monsieur Boubacar DIOUF, sur la notion d'unité de caisse au niveau des ressources des comptes de dépôt sont dénués de tout fondement juridique. En effet la règle de l'unité de caisse est prévue pour les recettes du budget général mais ne s'applique pas à des crédits déjà affectés par la loi de finances.

C'est ainsi que la revue des pièces justificatives produites par le gestionnaire du compte de dépôt a révélé qu'un montant de 303 349 000 a été utilisé pour effectuer des paiements des différents déplacements du Ministre de la Pêche alors que ces dépenses ne sont pas prévues dans le budget du Ministère. Ceci contrevient aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2020-978 portant Règlement général sur la Comptabilité publique qui stipule clairement « ... Aucune dépense publique ne peut être engagée ou payée si elle n'a été au préalable prévue au budget de l'Etat et n'est pas couverte par des crédits régulièrement ouverts ».

Recommandation n° 14

La Cour demande au gestionnaire du compte de dépôt de cesser d'imputer des dépenses de fonctionnement sur les crédits destinés au Projet de motorisation des pirogues.

1. Contreperformances du projet de modernisation des embarcations de pêche artisanale

Les services de pêche distinguent trois types de pirogues traditionnelles en bois que sont :

1. les pirogues monoxyles (5 à 7 m) ;
2. les pirogues monoxyles améliorées et les pirogues en planches (9 à 25 m) ;
3. les pirogues à membrures.

Le MPEM a développé un projet de modernisation des embarcations de la pêche artisanale confié à la Société des Infrastructures de Réparation navale (SIRN) qui est une société anonyme à participation publique majoritaire, placée sous la tutelle technique du MPEM.

La modernisation des embarcations de la pêche artisanale consiste à remplacer les pirogues en bois par des pirogues en fibre de verre, avec pour objectifs de lutter contre la déforestation et d'améliorer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que le revenu des acteurs.

L'embarcation en fibre de verre est construite en résine de plastique armée de verre textile. Les avantages de la pirogue en fibre sont relatifs à :

1. sa durée de vie de trente ans contre 10 pour la pirogue en bois ;
2. le coût d'exploitation ;
3. les facilités d'entretien ;
4. la sécurité : elle respecte les normes de stabilité d'insubmersibilité et de solidité.

Pour la réussite de ce projet le MPEM a pris des dispositions au niveau réglementaire et budgétaire.

Au niveau réglementaire, le MPEM a pris l'arrêté n° 13394 du 20 juin 2018 fixant les normes de fabrication et de sécurité applicables aux embarcations en fibre de verre.

Sur le plan budgétaire le MPEM a, sur la période sous revue, transféré à la SIRN des crédits d'un montant total de 660 000 000 FCFA comme le récapitule le tableau ci-dessous.

Tableau n° 15 : Situation des crédits transférés à la SIRN

Année	2019	2020	2021	TOTAL
Crédits budgétaire	166 000 000	250 000 000	250 000 000	666 000 000

Dans la perspective de la mise en œuvre de ce projet, la SIRN a exécuté un certain nombre de diligences consistant à :

5. développer des prototypes d'embarcations en fibre de verre et a obtenu, à cet effet, un brevet d'invention au niveau de l'OAPI. ;

6. faciliter l'installation de sociétés étrangères privées spécialisées dans la fabrication de pirogues en fibres de verre au niveau de Ouakam (CFAO), Bayakh (Emirates Pirogues modernes SAU) et Mbour (African Fiberglass Solution) ;
7. organiser aux niveau des régions des ateliers de partage pour vulgariser la pirogue en fibre de verre ;
8. faciliter l'octroi par la CFAO de 39 pirogues en fibre de verre au profit des CLPA.

Cependant, il a été constaté que malgré les efforts fournis, le projet de modernisation des embarcations de pêche artisanale n'a pas produit les résultats escomptés. En dehors des dons par l'Etat et certains promoteurs, le taux d'acquisition des pirogues en fibre de verre par les pêcheurs artisanaux est quasi nul. Cette contreperformance est due à plusieurs facteurs.

D'abord, le prix très élevé de la pirogue en fibre de verre est le principal handicap. La pirogue nue en fibre de verre de 8 à 5 m coute environ 4 500 000 FCFA HTHD contre 750 000 à 900 000 FCFA pour la pirogue en bois de même dimension.

Ensuite, il a été relevé l'absence d'un schéma clair de modernisation formulée par la tutelle pour indiquer la stratégie (remplacement) et le financement (subvention ou achat direct). Le MPEM n'a pas assigné à la SIRN des objectifs clairs en terme de nombre de pirogues à construire et à remplacer.

Le MPEM a aussi manqué de définir et proposer des prototypes de pirogues en fibre de verre adaptées aux différents types de pêche pratiqués par les pêcheurs artisans. Par exemple, le modèle fabriqué par les concessionnaires, long de 13m ne convient pas aux acteurs utilisant les sennes tournantes.

Enfin, des insuffisances ont été notées au niveau de la SIRN pour le pilotage du projet de modernisation. La SIRN est une société plutôt spécialisée dans la construction navale, et n'a pas de proximité avec les acteurs et suffisamment de ressources pour à la fois s'acquitter des missions nouvelles qui lui sont confiées. Il s'y ajoute qu'elle n'a pas été en mesure de fournir un compte d'emploi des transferts reçus du MPEM.

Il s'y ajoute la non implication des charpentiers locaux dans ce projet. Les charpentiers sénégalais, habituellement chargés de la construction et de la maintenance des pirogues en bois, ne sont pas intéressés à la fabrication des pirogues en fibre de verre.

Il faut rappeler que, l'arrêté réserve cette activité uniquement aux nationaux et aux ressortissants des pays membres de la CEDEAO.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, le programme de modernisation des embarcations de pêche artisanale constitue la première phase du Projet de Construction Navale (PCN), piloté par la Société des Infrastructures de Réparation navale (SIRN). Ainsi, la SIRN pour traduire les orientations des pouvoirs publics
Cour des Comptes / CAA RD Gestion des équipements de la pêche artisanale 2019-2021 décembre 2023

avait élaboré un Plan stratégique de développement 2018-2022 et signé avec l'Etat du Sénégal un Contrat de Performance (CDP 2018-2020). Sur un montant de 10 milliards de FCFA prévu dans le PTIP (hors FONAMOF), la SIRN n'a reçu que 666 millions FCFA. Ces écarts ont négativement impacté l'atteinte des objectifs fixés dans le contrat de performance, notamment, la production de 2100 pirogues au minimum sur les trois ans.

La SIRN a pu, toutefois, sur la base des montants alloués annuellement, renforcer ses effectifs et mettre en œuvre d'importantes activités. Il demeure toutefois constant que malgré tous les efforts consentis par la SIRN, la commercialisation des pirogues en fibre de verre, auprès des acteurs de la pêche artisanale, tarde à démarrer convenablement. Les Sociétés partenaires disposent, en effet, de stocks qu'elles ne parviennent pas à écouler.

L'un des principaux facteurs explicatifs de ladite situation demeure le manque d'appropriation du projet par la plupart des acteurs concernés qui évoquent des difficultés de trésorerie qui seraient liées à la rareté de la ressource halieutique et le caractère, assez peu approprié, de certains types d'embarcations, à la pêche pratiquée par certains d'entre eux.

La Cour estime que le fait de continuer d'accorder une subvention annuelle de 250 000 000 F CFA à la SIRN pour le Projet de modernisation des embarcations de pêche artisanale, sans lui fixer des objectifs précis à atteindre est contreproductif. Ce montant doit être inclus dans un schéma claire de modernisation qui indique la stratégie (remplacement) et le financement (subvention ou achat direct). Il s'y ajoute que la stratégie de remplacement des pirogues en bois doit inclure la mise en place d'embarcations adaptées selon le type pêche pratiqué et à des couts accessibles aux pêcheurs artisanaux.

Recommandation n° 15

La Cour demande

- 1. au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de formuler une stratégie de modernisation des pirogues qui indique les modalités de leur remplacement et leur financement (subvention ou achat direct) ;**
- 2. de prendre les mesures nécessaires pour impliquer de manière effective les charpentiers locaux dans le projet de modernisation des embarcations de pêche artisanale.**
- 3. Suspension irrégulière de l'interdiction des filets en mono-filament**

Les engins utilisés par les pêcheurs artisanaux peuvent être répartis en quatre groupes :

1. la ligne à main et la palangre : parmi cette catégorie, figure l'ensemble des engins qui utilisent un hameçon ou une turlutte pour la capture d'un poisson ou d'un céphalopode.
2. le filet maillant droit : constitué par une nappe de filet placée entre deux ralingues, l'une étant plombée, l'autre flottante.
3. le filet maillant encerclant : c'est un engin principalement mis en œuvre pour la capture des petits pélagiques.
4. la senne tournante coulissante : son utilisation est similaire à celle du filet maillant encerclant. Cet engin est très volumineux et son déploiement nécessite deux pirogues de grande taille et de nombreux marins pour fermer la senne (plus d'une vingtaine).

Les filets de ces différents engins de pêche sont pour la plupart fabriqués à partir d'éléments mono filaments ou multimonofilaments en nylon.

Les filets en mono filament offrent certes des avantages puisque, selon les acteurs, ils sont plus performants, plus légers et moins chers. Cependant, ils présentent également beaucoup d'inconvénients car ces instruments de capture, non-biodégradables, sont fréquemment perdus ou abandonnés sur les lieux de pêche aux abords des épaves et des fonds rocheux, où la concentration de poissons est importante.

Lorsqu'ils sont perdus ou abandonnés par les pêcheurs, les filets en mono-filament restent dans l'eau plus de 600 ans et continuent de capturer et tuer des poissons ou d'autres espèces marines. Ce phénomène est communément appelé pêche fantôme.

Pour prévenir ce phénomène et lutter contre la non biodégradabilité des filets mono-filaments l'article 66 de la loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime dispose que « *sont interdits l'importation, la mise en vente, l'achat, la détention et l'utilisation des nappes et filets maillants fabriqués à partir d'éléments mono filaments ou multimonofilaments en nylon sauf dérogation spéciale.* »

Cependant, cette disposition a été suspendue par le Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime qui, par lettre en date du 23 décembre 2015, a demandé au Gouverneur de la Région de Dakar « *de faire prendre à l'ensemble des services impliqués dans le contrôle de l'activité ...les mesures nécessaires pour surseoir à l'exécution de l'interdiction de l'utilisation des filets mono filaments par les pêcheurs artisans.* »

Bien que le Code de la pêche prévoit une possibilité de dérogation aux dispositions de l'article 66, celle-ci mais, cette dérogation ne peut se faire que par un acte de même nature.

Pour Monsieur Oumar GUEYE, ancien Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, l'article 66 de la loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la pêche maritime interdit l'utilisation des filets monofilaments. Cependant, la lecture de cet article indique que cette interdiction n'est pas absolue parce qu'elle laisse clairement apparaître la possibilité d'une
Cour des Comptes / CAA RD Gestion des équipements de la pêche artisanale 2019-2021 décembre 2023

dérogation.

À la mise en œuvre de cet article, il a été constaté un regain de tension dans le secteur de la pêche maritime créant des troubles graves à l'ordre public.

Les rencontres avec les différents acteurs du secteur en présence de toute l'administration des pêches, avaient permis de noter l'existence de ces mono-filaments dans la quasi-totalité des zones de pêche et les représentants des pêcheurs étaient disposés à respecter cette interdiction mais sollicitaient de l'Etat, le remplacement de ces monofilaments par des filets conformes aux dispositions du Code de la pêche.

L'idée retenue était donc de sursoir à l'application de cet article et de trouver des ressources nécessaires pour récupérer l'ensemble des filets monofilaments et de procéder à une première remise gratuite de filets aux normes : à l'époque l'estimation était aux alentours de l'ordre de 2 milliards de francs CFA ; ce montant devrait être mobilisé avec les partenaires au développement pour la stabilité du secteur.

C'est ainsi, qu'en vertu de l'article 66 cité supra, envoyé une lettre à l'ensemble des Gouverneurs de région pour une suspension à titre de dérogation spéciale, de l'application de l'article 66 de la loi 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la pêche maritime.

***Pour Monsieur Alioune NDOYE Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime,** l'application de l'interdiction de l'utilisation des filets monofilaments est une question extrêmement sensible pour la stabilité du secteur eu égard à ses implications directes et ses conséquences profondes sur la grande majorité des acteurs de la pêche artisanale. Son traitement mérite une attention toute particulière. Il explique qu'il lui a paru plus opportun et judicieux de maintenir le régime dérogatoire mis en œuvre en considération des conclusions issues des concertations entre l'Administration des pêches et les acteurs de la profession et qui était déjà en application, à ma prise de service.*

La Cour maintient que le Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime ne peut suspendre l'application d'une disposition législative par un acte réglementaire. Il s'y ajoute que s'il peut être envisagé des difficultés dans une suppression des filets monofilaments, il serait plus indiqué de prévoir des modalités de retrait progressive de ces filets.

Recommandation n° 16 :

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de prendre les dispositions nécessaires pour un respect de l'interdiction des filets mono filaments.

5. La gestion des équipements et infrastructures de sécurité

Les questions de sécurité représentent un objectif extrêmement important dans la gestion de la pêche artisanale. La revue de la gestion des équipements de sécurité a concerné les gilets de sauvetage, le programme de géolocalisation et la question de la brèche de Saint-Louis.

1. Des appels d'offres pour l'acquisitions de gilets de sauvetage infructueux

Dans le souci de préserver la sécurité des pêcheurs artisans, l'Etat a d'abord défini dans l'arrêté n°012984 du 23 mars 2023, la liste les équipements de sécurité nécessaires aux embarcations de pêche artisanale. Cette liste est donnée dans le tableau n°16 ci-dessous.

Tableau n° 16 : Récapitulatif des divers matériels de sécurité.

Matériel de sécurité	Pack 1	Pack 2	Pack 3
	Basique	Côtier	
Équipement individuel de flottabilité par personne embarquée 1	X	X	X
Dispositif d'assèchement fixe ou mobile	X	X	X
Dispositif coupe circuit en cas de d'éjection du conducteur	X	X	X
Dispositif de remorquage	X	X	X
Ligne de mouillage ou ancre flottante sauf embarcation de capacité < 5 adultes	X	X	X
3 feux rouges automatiques à main	X	X	X
Miroir de signalisation sonore		X	X
Moyen de signalisation sonore	X	X	X
Moyen de repérage lumineux 2		X	X
Un réflecteur radar approuvé par l'ANAM		X	X
Compas magnétique et GPS		X	X
Réglementation international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		X	X
Document de synthèse du balisage		X	X
3 fusées à parachute		X	X
2 fumigènes flottants		X	X
Trousse de secours de premier soin de base		X	X
Un deuxième moteur de même puissance que le moteur principal			X
Trousse de secours de réparation mécanique			X
Réservoir d'eau			X
Radio VHF/ASN 4			X

Par arrêté n°007503 du 10 septembre 2004, il a été rendu obligatoire l'embarquement et le port du gilet de sauvetage à bord des embarcations non pontées.

Au-delà de ces mesures réglementaires, l'Etat applique une politique incitative avec la constitution d'un stock annuel de plus de 20 000 gilets de sauvetage, cédés à 2 500 francs CFA l'unité.

Cependant, depuis 2019, le MPEM peine à acquérir des gilets de sauvetage. Le ministère a lancé en 2019 et en 2021, deux appels d'offres relatifs à l'acquisition de gilets de sauvetage, respectivement demeurés sans suite et infructueux.

Le défaut d'acquisition de gilet de sauvetage résulte principalement d'un problème de capacité dans la passation des marchés publics au sein du MPEM.

Cette situation a mis un frein à la politique d'incitation initiée par l'Etat et est susceptible d'entraîner un relâchement et une démobilisation des acteurs sur les questions de sécurité.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, le département a obtenu des crédits dans le cadre du budget général de l'Etat du Sénégal, afin de mettre en œuvre son PROGRAMME PECHE ET AQUACULTURE. Ainsi, il a décidé, dans le cadre dudit programme, l'acquisition de vingt mille (20000) gilets de sauvetage, en un lot unique à travers le marché n°2021/MPEM/DI/F-0AGE-060.

*La commission des marchés avait constaté que seule l'offre de la **SOCIÉTÉ EQUIPEMENT PLUS SARL** était conforme et répondait aux critères de qualification. Cependant, elle dépassait largement l'enveloppe des **250 000 000 francs CFA TTC** prévue pour ce marché. Elle avait par conséquent proposé le classement sans suite de la procédure dans la mesure où les crédits prévus pour le ledit marché sont insuffisants pour assurer son exécution.*

Toutefois, avant la relance du marché, les crédits ont été annulés par la LFR1.

La Cour soutient que le défaut de maîtrise de toutes les possibilités offertes par le Code des marchés est à l'origine des nombreux marchés du MPEM déclarés infructueux. Dans le cadre de l'acquisition des gilets de sauvetage, il est plus pertinent de passer un marché à prix forfaitaire conformément aux dispositions de l'article 16 du Code des marchés publics qui prévoit que « les marchés peuvent être passés soit à prix global forfaitaire, soit à prix unitaires, soit par une combinaison des deux, soit, exceptionnellement, sur la base de dépenses contrôlées.

Les prix unitaires sont fixés pour un élément déterminé des fournitures, services ou travaux à réaliser et sont appliqués aux quantités effectivement livrées ou exécutées desdits éléments, pour déterminer le montant à régler. »

Recommandation n° 17

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime dans le cadre de l'acquisition des gilets de sauvetage de :

- 1. mettre en avant les quantités à acquérir en utilisant au besoin les marchés à prix unitaire ;**
- 2. veiller à renforcer les capacités des personnels chargés de la passation des marchés publics au sein du ministère.**

- 3. Gestion peu transparente du marché relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis**

La Langue de Barbarie est une longue bande sablonneuse séparant la mer et le fleuve sur une trentaine de kilomètres, du nord au sud de Saint-Louis. Les autorités sénégalaises, craignant une inondation de Saint-Louis, ont décidé en octobre 2003 d'y ouvrir un canal de délestage. A l'origine, le canal était profond de 1,5 mètres et avait une largeur de 4 mètres. Au fil du temps, la brèche s'est élargie à sept kilomètres.

Les pêcheurs des quartiers de Guet Ndar, Ndar Toute, Goxumbacc ou Santiaba passent par le canal de délestage qui rend la navigation plus aisée et plus sûre et évite aux petites pirogues de devoir traverser la barre (rouleau de vagues proches du rivage) qui rendait les conditions d'embarquement, d'accostage et de débarquement très difficiles pour les grandes pirogues. Cependant, le passage de la brèche constitue un danger permanent du fait d'un ensablement. Plus de cinq cent pêcheurs (500) y ont perdu la vie depuis son ouverture.

Face à cette situation, le Gouvernement a décidé de prendre les mesures urgentes pour la stabilisation de la brèche.

Le MPEM s'est chargé de la mise en œuvre des mesures avec des travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint Louis. Il a d'abord décidé de lancer un appel à la concurrence internationale relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis. Ce premier appel d'offres international a été déclaré infructueux au motif que les montants des offres sont trop élevés par rapport à la valeur estimée du marché.

Par la suite, le MPEM a modifié le premier DAO en supprimant les prestations relatives à l'entretien après dragage et procédé à un appel à la concurrence internationale en procédure d'urgence. Cette deuxième procédure aboutit à la conclusion, le 28 octobre 2020, du contrat n°T2112/20-DK entre le MPEM et China Hambourg Engineering Company LIMITED pour un montant de 7 242 343 927 FCFA.

Sur demande du MPEM, ce contrat est finalement résilié par arrêté n°002261 MFB du 11 février 2021 pour manquement du titulaire à ses obligations contractuelles techniques et celles relatives au délai.

Il faut noter à ce niveau que le MPEM n'a pas saisi la garantie d'avance de 127 515 920 FCFA au niveau de la Société générale puisque China Hamburg Engineering Company LIMITED s'y est opposée en saisissant la justice.

Marché par entente directe exécuté à un coût onéreux

Le MPEM après avoir obtenu un avis de non objection de la DCMP, a conclu par entente directe avec la société DREDGING International, un marché avec le même objet que le précédent pour un montant de 8 209 806 147,66 francs CFA TTC.

Cependant, l'examen du contrat entre le MPEM et DREDGING International révèle des irrégularités par rapport au prix du marché.

En effet, par lettre n°00469/MPEM/DAGE/sp du 07 juin 2021 (*cf annexe n°1*), le Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime a saisi la DCMP d'une demande de passer, par entente directe avec la société DREDGING international, un marché relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis. Il a soutenu dans cette lettre que ladite société propose des prix unitaires inférieures à ceux du marché résilié.

C'est sur la base de ces affirmations que la DCMP a délivrée au MPEM un avis de non objection pour la conclusion d'une entente directe (*cf annexe n°3*).

Il est donc incompréhensible, qu'à l'arrivée, le MPEM puisse conclure avec DREDGING un contrat plus onéreux que celui qui était attribué à China Hamburg Engineering Company, avec un écart de 967 462 220 FCFA, comme illustré dans le tableau n° 7 ci-dessous.

Tableau n° 17 : Ecart de prix entre China Hamburg Engineering Company et DREDGING International

Marché	Montant francs CFA TTC
China Hamburg Engineering Company LIMITED	7 242 343 927
DREDGING international	8 209 806 147,66
Ecart de prix	967 462 220 , 3

Sources : Marchés conclus avec China Hamburg Engineering Company LIMITED et Dredging International

Il faut également relever que la société DREDGING International a participé à la procédure d'appel à la concurrence internationale en procédure d'urgence. La commission des marchés ne l'avait pas retenu parce que son offre technique n'était pas conforme par rapport au DAO en

ce qui concerne les délais d'exécution, bien que son offre financière de 6 183 421 802,24 FCFA était moins-disante.

Il s'y ajoute que, par lettre en date du 14 septembre 2020 (cf annexe n°2), le Responsable de projets Afrique de l'Ouest fait un recours gracieux auprès du Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime contre l'attribution provisoire du marché relatif au dragage et balisage de la brèche de Saint-Louis à l'entreprise China Hambourg Engineering Company LIMITED en soutenant que « son offre est moins disante avec une différence de 15%, soit une économie de près de neuf cent millions CFA (1,5 millions d'euros). ». Les tableaux n° 18 et 19 ci-dessous récapitulent les deux offres de la société DREDGING.

Tableau n°18 : Première Offre de la société DREDGING International septembre 2020

Désignation des taches	Unité	Quantité	Prix Unitaire HTVA (Francs CFA)	Prix total
Installation de chantier				
Installation de chantier	F	1	61 256 400	61 256 400
Levée bathymétrique de l'embouchure et d'autre zone de dragage	F	1	Inclus dans 1.01	
Amenée du gros matériels de dragage	F	1	101 631 100	101 631 100
Démobilisation du matériel de dragage	F	1	65 916 200	65 916 200
Démobilisation, autres	F	1	37 336 100	37 336 100
Dragages et travaux				
Dragage de l'embouchure, de la brèche et du chenal de navigation jusqu'au port Polonais de tous matériaux confondus et dépôt dans la zone de clamping au-delà d'un rayon de 2Km et sur une distance n'excédant pas 10Km, au sud de l'embouchure, dans une zone qui sera déterminée d'un commun accord par les parties au contrat.	M3 M3	676704 637 693	3 190 3 656	2 158 685 760 2 331 405 608
Fourniture et pose de bouées d'atterrissage	U	2	6 721 700	13 443 400
Fourniture et pose de bouées lumineuses dont (10) en réserve	U	70	6 721 620	470 513 400
			Prix Total HTVA	5 240 187 968
			TVA 18%	943 233 834,24
			Prix Total TTC	6 183 421 802,24

Tableau n°19 : Deuxième Offre de la société DREDGING International avril 2021

Désignation des taches	Unité	Quantité	Prix Unitaire HTVA (Francs CFA)	Prix total (Francs CFA)
Installation de chantier				
Installation de chantier	F	1	61 256 400	61 256 400
Levée bathymétrique de l'embouchure et d'autre zone de dragage	F	1	Inclus dans 1.01	
Amenée du gros matériels de dragage	F	1	376 889 927, 77	376 889 927, 77
Démobilisation du matériel de dragage	F	1	65 916 200	65 916 200
Démobilisation, autres	F	1	37 336 100	37 336 100
Dragages et travaux				

Dragage de l'embouchure, de la brèche et du chenal de navigation jusqu'au port Polonais de tous matériaux confondus et dépôt dans la zone de clappage au-delà d'un rayon de 2Km et sur une distance n'excédant pas 10Km, au sud de l'embouchure, dans une zone qui sera déterminée d'un commun accord par les parties au contrat.	M3 M3	960 651 361 584	4330 4902	4 159 618 830 1 772 484 768
Fourniture et pose de bouées d'atterrissage	U	2	6 721 700	13 443 400
Fourniture et pose de bouées lumineuses dont (10) en réserve	U	70	6 721 620	470 513 400
			Prix Total HTVA	6 957 462 837
			TVA 18%	1 252 343 310,66
			Prix Total TTC	8 209 806 147,66

Il a été constaté que la société DREDGING International a, entre la première et la seconde offre, procédé à des augmentations importantes des prix de certaines prestations. Ainsi, le poste « *Amenée du gros matériel de dragage* » est passé de 101 631 100 à 376 889 927, 77 FCFA ; celui du « *mètre cube Dragage de l'embouchure* », de 3 190 à 4330 F CFA et celui dragage du chenal de navigation de 3 656 F à 4902 FCFA.

Au total, entre la première et la deuxième offre la différence est de 2 026 484 345,42 FCFA. Ce montant correspond à une augmentation de 32,77 %.

Il résulte de cette comparaison que le prix payé à la société DREDGING International sur le marché relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis, est excessif. En conclusion, l'autorité contractante, en acceptant une augmentation anormale de l'offre initiale de la société DREDGING International sur le marché relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis à contracter de manière onéreuse.

*Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, Après un premier marché déclaré infructueux et un deuxième résilié à la suite de graves manquements notés dans son exécution, les travaux ont été confiés à l'entreprise Société **DREDGING international**, après d'intenses négociations ayant nécessité la tenue de plusieurs rencontres. La question des coûts était, à chaque fois, au cœur des débats. Les prix unitaires qui ont été finalement retenus, à la suite d'après discussions entre l'entreprise et les équipes techniques, se justifient largement.*

Il souligne, que la variation des prix du mètre cube dragué qui est passé de 3190 à 4330 FCFA pour l'embouchure et de 3656 à 4902 FCFA pour le chenal, plus éloigné de la zone de clapage, s'explique :

1. *d'une part, par l'augmentation drastique du prix du fuel et du taux de change entre le dollar et l'Euro, entre les deux offres ;*
2. *d'autre part, par le changement des conditions d'accès au fleuve avec l'installation d'un banc de sable, découvert à travers des données bathymétriques plus récentes, qui allait nécessiter, pour l'entreprise, de reconsidérer sa méthodologie initiale d'action et de s'adapter aux circonstances nouvelles. Ceci induit nécessairement des charges et un coût supplémentaire.*

Relativement à l'amené du matériel, la variation s'explique par le fait du changement du lieu de départ de la drague. Dans le premier cas, la drague proposée était en opération dans la sous-région ouest africaine (en Guinée) et dans le cas du contrat elle devait quitter à partir des Pays-Bas. Ainsi, au regard des distances de transit le montant a évolué de 101 631 000 FCFA à 376 889 927 FCFA.

Il note que dans le cadre de l'exécution de ce marché, le montant total payé, pour solde de tout compte, est de 7 725 000 000 FCFA sur les 8 209 806 147, 66 FCFA soit un reliquat, au Trésor public, de 475 797 577 FCFA.

La Cour relève que l'argument de l'augmentation du prix du fuel n'est par corroboré par les données statistiques de la Commission nationale des Hydrocarbures. La Drague utilisée par la société DREDGING International utilise le gasoil de mer (MDO). De 2020 à 2021 le prix du MDO n'a pas connu d'évolution il est resté constant à 486 894 F CFA / Tonne.

Le second argument portant sur l'augmentation du taux de change entre le dollar et l'Euro, entre les deux offres, ne peut pas prospérer puisque la société DREDGING International n'apporte pas de financement. Elle fait des prestations et reçoit en contrepartie une rémunération.

Par ailleurs dans le cadre l'exécution du marché, le MPEM soutient que le montant payé à la société DREDGING International s'élève à 7 725 000 000 FCFA.

Cependant au vu des pièces, il a été constaté que le montant payé pour solde de tout compte s'élève à 7 211 522 870 F CFA (2021 : 1 391 492 571 F CFA TTC en 2022 : 5 820 000 000 FGFA TTC).

Une comparaison entre le montant inscrit sur le contrat et montant effectivement payé révèle une différence de 998 283 269 F CFA (8 209 806 147, 66 -7 211 522 870).

Pourtant, le contrat conclu par le Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime est un contrat à prix ferme non révisable. Aucun avenant n'a été conclu entre les deux parties.

Le renoncement de la société DREDGING International à un montant de 998 283 269 F prouve à suffisance le coût onéreux contrat.

Recommandation n° 18 :

La Cour demande au :

- 1. Premier ministre d'envisager les voies et moyens pour assurer un dragage d'entretien régulier de la brèche Saint-Louis ;**

2. **Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime d'envisager l'aménagement d'un site de débarquement au niveau de la côte à Goxu Mbacc ou Guet ndar avec l'aménagement d'un port artisanal ;**
3. **au Directeur général de l'ARCOP de diligenter une enquête sur le marché relatif aux travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis liant le Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime et la société DREDGING International.**

4. Programme de géolocalisation

Le Ministère de la Pêche et de l'Economie Maritime (MPEM), à travers la DPSP, a entamé un programme de géolocalisation des embarcations de pêche artisanale avec le concours des acteurs et des partenaires techniques. Cette géolocalisation consiste à installer des balises à bord des pirogues qui permettent de fournir, avec précision, à la plateforme de la DPSP, des informations actualisées sur la position, l'identité, le type de pêche, le cap, la vitesse de la pirogue, la date, l'heure et d'autres paramètres liés à la sécurité.

La DPSP pour finaliser le choix d'un système de géolocalisation a organisé des tests à vraie grandeur, du 28 septembre au 02 octobre 2020, avec la participation de quatre opérateurs. Les tests avaient pour objectif de choisir le ou les dispositifs de géolocalisation aptes à assurer une sécurisation optimale des pêcheurs et à contribuer à l'amélioration de la gestion durable des ressources.

Au terme de ses tests, un classement des différents opérateurs a été établi comme suit :

1. Premier choix : TSS ;
2. Deuxième choix : AGUILA ;
3. Troisième choix : AGILTECH ;
4. Quatrième choix : OROLLA.

Cependant, il a été constaté que ces tests sur la géolocalisation ont été organisé en dehors des procédures de marchés publics. Par conséquent, leurs résultats ne peuvent nullement servir de base pour une contractualisation éventuelle.

Selon Directeur de la DPSP, les systèmes de géolocalisation adaptés à la pêche artisanale n'existent pas sur le marché. La DPSP a organisé des tests d'évaluation technique pour la recherche de solutions dans le seul but de s'assurer de leur adaptation aux pirogues (manque de source d'électricité pour l'alimentation des balises proposées, problèmes de fixation à bord, autonomie, etc.). Ces tests ne sont nullement inclus dans une procédure de passation de marché. Le moment venu, le ministère se chargera de lancer le marché de géolocalisation et les tests permettront de rédiger un cahier de charges précis répondant aux besoins spécifiques des

Cour des Comptes / CAA RD Gestion des équipements de la pêche artisanale 2019-2021 décembre 2023

pirogues. Enfin, est-il important de noter que les tests étaient organisés par la DPSP (structure technique) et qu'un marché de ce type est lancé et piloté par la tutelle.

Ces tests ont été faits avec l'adhésion des opérateurs sur la base du volontariat et la participation des acteurs de la pêche artisanale. Les paramètres à tester ont été arrêtés d'un commun accord. Aussi, toutes les administrations compétentes y avaient pris part.

La Cour considère que les administrations publiques pour satisfaire leurs besoins en matière de fournitures, services ou travaux doivent utiliser des procédures prévues par les lois et règlements au lieu de faire appel à des procédures ad hoc.

Le Code des marchés prévoit le recours à un marché en deux étapes dans le cas de marchés d'une grande complexité ou lorsque la personne responsable du marché souhaite faire son choix sur la base de critères de performance et non de spécifications techniques détaillées. Les candidats sont d'abord invités à remettre des propositions techniques, sans indication de prix. Lors de la seconde étape, les candidats retenus sont invités à présenter des propositions techniques définitives assorties de prix.

Recommandation n° 19

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, dans le cadre du programme de géolocalisation, de veiller à utiliser les procédures prévues par le Code des marchés publics pour les marchés de haute complexité.

Chapitre 3 : La modernisation des équipements de valorisation

La revue de ce secteur d'examen a eu pour objectif d'apprécier la gestion des équipements de valorisation. La valorisation de la production halieutique est un objectif spécifique important de la LPSDPA. Elle constitue un enjeu prioritaire pour le Gouvernement au regard des orientations du PSE qui insiste particulièrement sur le développement de filières intégrées compétitives, à haute valeur ajoutée.

Il s'y ajoute qu'avec la raréfaction de la ressource halieutique, la politique de développement de la pêche ne peut plus être axée sur l'augmentation des captures, mais sur une meilleure valorisation de la production et une promotion des produits aquacoles.

L'Etat a engagé au niveau de toutes les régions maritimes des programmes pour réaliser des infrastructures qui valorisent la production et permettent aux professionnels de la pêche artisanale d'exercer leurs activités dans de meilleures conditions. Ces infrastructures sont constituées par des sites de débarquement (1), des aires transformations (2), le programme froid (complexes frigorifiques) (3), et les camions frigorifiques (4).

1. Non-respect des normes d'aménagement et de construction des quais de pêche

Le quai de pêche est un site de débarquement aménagé où les produits de la pêche sont débarqués en vue de la première vente. Les quais de pêche ont une importance stratégique dans l'exploitation des ressources.

1. Aménagement sommaire des quais de pêche

Le MPEM a, par arrêté n°03411 du 29 mars 2011, défini les conditions techniques et sanitaires minimales applicables aux sites de débarquement des produits halieutiques. L'agrément des sites de débarquement est assujéti au respect des conditions techniques et sanitaires minimales, notamment :

1. un environnement immédiat salubre ;
2. une plateforme facile à laver et à désinfecter, disposant de points d'eau ;
3. un système d'évacuation des eaux usées adéquat ;
4. des toilettes et vestiaires hygiéniques ;
5. des équipements de manutention, en matériau imputrescible et inoxydable ;
6. une régulation de l'accès, permettant la mise en œuvre des bonnes pratiques d'hygiène et de manutention.

Les sites doivent disposer de chambres froides de capacité suffisante pour les besoins de l'entreposage des produits de la pêche qui ne sont pas, sans délai, exposés à la vente ou acheminés vers d'autres destinations. Les locaux d'entreposage doivent présenter les caractéristiques suivantes :

1. une température en tout point comprise entre 0°C et 2°C ;
2. des murs lisses, résistants et imperméables ;
3. un sol imperméable, facilement nettoyable et disposé de façon à permettre un écoulement facile de l'eau ou pourvu d'un dispositif destiné à évacuer l'eau ;
4. des dispositifs d'éclairage et d'évacuation des buées suffisantes.

Les sites visités au niveau des régions maritimes de Dakar, Thiès et Saint-Louis ne respectent pas les règles fixées par l'arrêté n°03411 du 29 mars 2011. Ils sont vétustes et rudimentaires. Il a été constaté au niveau de ces sites des manquements caractérisés par :

5. l'absence de clôture et d'un accès réglementé qui favorise de multiples intrusions de non professionnels et d'animaux errants porteurs de flore de contamination ;
6. un défaut de sécurisation des réserves foncières ;
7. l'inexistence au niveau de tous les quais, d'aires d'accostage aménagées (jetée, ponton etc.) reliés directement ou indirectement à la plateforme de débarquement ;
1. l'absence d'infrastructures de débarquement et de manutention (treuils, chariots) ; ce qui justifie le transfert par des porteurs en paniers ou bacs des pirogues à la plateforme ;
2. la non fonctionnalité des blocs sanitaires qui sont insuffisants en nombre et connaissent des problèmes de pénuries d'eau, de manque d'entretiens périodiques, d'absence de distributeurs de savon, de robinets à commande non manuelle et de distributeurs de papiers hygiéniques ;
3. le manque d'hygiène notoire dans les quais et la transformation de certains endroits de la plage en toilettes ;
4. l'absence de toitures au niveau de certains quais (Saint-Louis et Joal) ; ce qui expose les produits halieutiques frais entreposés à un ensoleillement source de contaminations microbiennes et de réchauffement entraînant la perte de qualité (*cf annexe n°4*) ;
5. l'absence de complexes frigorifiques à trois compartiments (fabrique de glace, tunnel de congélation, chambres de stockage et hall de travail) au niveau des quais de Hann, Ouakam, Joal et Cayar ;
6. l'absence totale d'infrastructures au niveau des quais de pêche de Mboro et de Fass Boye ;

7. une situation rudimentaire au niveau du quai Afrique de Hann où les femmes sont entassées dans une zone insalubre non couverte et sans assainissement.

Pour Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, l'exploitation et la gestion des sites de débarquement se font suivant le schéma national de gestion des infrastructures de pêche avec une concession des ouvrages aux collectivités territoriales par l'Etat et leur rétrocession aux organisations professionnelles de la pêche artisanale par la collectivité.

Il souligne que la dégradation de certaines infrastructures relève principalement d'un défaut d'entretien. Les fonds de réserve ne sont pas systématiquement orientés aux opérations de maintenance et de réparation des infrastructures.

Il renseigne que l'Etat, dans le cadre, notamment, du programme de modernisation des infrastructures de pêches, consent beaucoup d'efforts pour l'amélioration des sites de débarquement dont la plupart sont agréés, et donc aux normes.

La Cour estime que la situation actuelle des sites de débarquement des produits halieutiques n'est pas à la hauteur des ambitions du pays dans le secteur et nécessite une mise aux normes par la mise en œuvre d'investissements en infrastructures modernes.

Recommandation n° 20

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de prendre les dispositions pour :

1. **la mise en place de sites de débarquement conformes aux normes prescrites par l'arrêté n°03411 du 29 mars 2011 ;**
2. **la mobilisations des fonds de réserve pour l'entretien et la sécurisation des sites de débarquement ;**
3. **d'engager la mise en place de ports de pêche artisanale, répondant aux ambitions du secteur.**
4. **Difficultés dans l'exécution des marchés de construction de quais de pêche :**

Le MPEM a engagé des travaux de construction de quais de pêche à Mboro, en 2018, et à Bargny en 2020. Le tableau n° 20 ci-dessous récapitule la situation des marchés relatifs à l'aménagement des quais de pêche de Bargny et de Mboro.

Tableau n°20 : Situation des marchés relatifs à l'aménagement des quais de pêche de Bargny et de Mboro

Marché	Année	Titulaire	Montant	Observation
Travaux d'aménagement d'un quai de 2018 pêche à Mboro		LAMP FALL BTP	179 665 025	Marché résilié
Travaux d'aménagement d'un quai de 2020 pêche à Bargny		CGI	279 951 021	Réceptionné et payé mais équipement non utilisé

Le quai de pêche de Bargny a été réceptionné depuis 2021, mais les acteurs refusent de débarquer sur le site. Ils justifient leur position par le manque d'inclusion noté dans la réalisation de ce projet (*cf annexe n°9*).

De l'avis des acteurs locaux, le MPEM n'a pas pris en compte leurs préoccupations lors du choix du site devant abriter le quai de pêche. Ils soutiennent avoir attiré l'attention des responsables du Ministère de la Pêche sur le fait que le site retenu a une côte rocheuse qui présentent des dangers pour l'accostage des pirogues chargées. Ils avaient proposé le site de Bargny Guedj qui disposent selon eux, de conditions plus favorables pour accueillir le quai de pêche.

Cette attitude des autorités du MPEM n'est pas conforme au principe de la cogestion prévue à l'article 5 du Code de la pêche qui stipule clairement que « *lors de la définition des politiques de développement durable et de gestion des activités de pêche maritime, l'Etat prend les mesures appropriées pour faciliter la concertation et la participation des organisations des professionnels du secteur, des communautés de la pêche maritime et de tous les autres acteurs concernés* ».

Le MPEM n'a pas engagé avec les acteurs, des concertations et diligences nécessaires pour la mise en service du quai.

A Mboro, les travaux d'aménagement du quai de pêche sont à l'arrêt (*voir en annexe n° 5 le niveau d'exécution et annexe n°6 local des pêcheurs à Mboro*). Le contrat a été résilié par arrêté du Ministre n°017597 du 28 avril 2021. Cependant, l'exploitation des documents budgétaires permet de constater que l'entrepreneur a encaissé la totalité du montant dû soit la somme de 179 665 025 FCFA.

Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, estime que la concertation avec les acteurs dans toutes les questions et initiatives qui les intéressent, n'a jamais fait défaut, ces derniers sont à chaque fois au cœur des schémas de mise en œuvre de tout projet porté par le ministère.

Il considère, toutefois, que les difficultés qui y sont notées résident plus dans les rapports heurtés entre la municipalité et le GIE Interprofessionnel que dans un quelconque défaut de concertation de la tutelle avec ses acteurs.

La Cour considère que les difficultés notées dans l'exécution des travaux de construction de quais de pêche procèdent surtout d'un défaut d'inclusion dans la conception de ces projets.

Recommandation n°21

La Cour demande :

- 1. au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, de faire les diligences nécessaires pour la mise en service du quai de pêche de Bargny et de veiller à une meilleure inclusion des populations pour le choix des quais de pêche à implanter ;**
- 2. -à l'Agent judiciaire de l'Etat d'engager des poursuites contre monsieur Ibrahima FALL, Directeur général de l'entreprise LAMP FALL BTP pour non-respect de ses engagements contractuels dans le cadre du marché Travaux d'aménagement d'un quai de pêche à Mboro ;**
- 3. au Directeur général de l'ARCOP d'engager les diligences nécessaires pour exclure l'entreprise LAMP FALL BTP des marchés publics au Sénégal pour non-respect de ses engagements contractuels dans le cadre du marché Travaux d'aménagement d'un quai de pêche à Mboro.**
- 4. Non-respect des règles de délégation de service public dans la gestion des quais**

Le secteur de la pêche ne fait pas partie des domaines de compétences transférées aux collectivités territoriales. Pour impliquer les collectivités territoriales et les acteurs de la pêche dans la gestion des sites de débarquement qui sont installés sur leurs territoires, le MPEM utilise la concession de service public. La concession est un contrat par lequel une personne publique charge le concessionnaire soit d'exécuter un ouvrage public ou de réaliser des investissements relatifs à un tel ouvrage et de l'exploiter en vue d'assurer un service public, soit uniquement d'exploiter un ouvrage ou des équipements publics en vue d'assurer un service public.

Le MPEM a mis en place un schéma qui se structure en deux étapes. Dans un premier temps, le MPEM signe une concession d'une durée de trente ans avec la collectivité territoriale. Dans une seconde étape, la mairie signe un contrat de sous-concession d'une durée de dix ans avec le GIE interprofessionnelle composée des représentants des différentes organisations professionnelles du secteur de la pêche.

Par le contrat de sous-concession, la collectivité territoriale confie au GIE l'exploitation et la gestion des ouvrages concédés par l'Etat sur le quai de pêche.

Au vu des contrats liant la collectivité territoriale et l'exploitant, la sous-concession d'exploitation et de gestion s'entend de :

1. l'administration et de la gestion des infrastructures, des installations et des espaces ainsi que tous les supports et moyens des ouvrages concédés ;
2. la maintenance et de l'entretien des biens concédés ;
3. l'organisation du périmètre concédé ;
4. la prise en charge de toutes les obligations qui ressortiraient de la responsabilité directe et contractuelle de l'autorité concédant (la Mairie) et ce, dans le périmètre du site.

Le GIE est attributaire des pouvoirs les plus étendus à l'effet de substituer la Mairie dans les aspects liés à l'exploitation, à la gestion et à la meilleure conservation des ouvrages concédés, dans le respect des dispositions et spécifications contenues dans le cahier des charges. En contrepartie de ses prestations, le GIE percevra 25% des bénéfices mensuels réalisés par le quai de pêche après règlement de toutes les dépenses prévues par le budget.

Pour la gestion de la sous-concession, il est prévu la mise en place deux organes :

1. un Conseil restreint de Gestion, composé d'environ 5/6 opérateurs par site, mandatés
2. un organe de supervision composé du Maire ou son représentant, du Président du Comité Directeur du GIE interprofessionnel ou son représentant et du Chef de service départemental des pêches ou son représentant.

Les manquements constatés sur la gestion des quais de pêche portent essentiellement sur :

1. l'inexistence d'un encadrement juridique du schéma de concession et sous-concession : les procédures mises en place par le département ne sont encadrées par aucun texte réglementaire. La procédure de mise en place d'une concession de service public est prévue et réglementée par l'article 82 du Code des marchés publics qui détermine les dispositions spécifiques aux contrats portant participation à l'exécution du service public ;
2. de nombreux dysfonctionnements au niveau de plusieurs quais résultant du défaut de mise en place de l'organe de supervision chargé d'identifier les mesures nécessaires au bon déroulement de l'exploitation du quai de pêche, notamment l'attribution des espaces dans le domaine concédé, le plan de circulation, le paiement des redevances, l'approbation des dépenses, l'identification des activités annexes, les modalités de taxation de certains opérateurs, et toute autre question soumise par les parties ;

3. le défaut de communication des états financiers qui doivent permettre à l'autorité concédant et au service des pêches de vérifier les comptes et écritures relatifs à la redevance d'équipement et de tout autre compte ;
4. l'insuffisance du fonds de réserve pour assurer la maintenance des équipements.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, l'Etat du Sénégal a mis en place des infrastructures pour le débarquement des produits halieutiques en vue de la première vente. L'exploitation et la gestion de ces ouvrages se font suivant le schéma national de gestion des infrastructures de pêche avec une concession des ouvrages aux collectivités locales par l'Etat et leur rétrocession aux organisations professionnelles de la pêche artisanale par la collectivité locale.

A cet effet, pour chaque site, l'Etat a concédé les ouvrages à la collectivité locale, à charge pour elle de les rétrocéder à son tour à un GIE interprofessionnel regroupant les organisations professionnelles locales reconnues. La durée des conventions de concession et de sous concession est de 30 ans pour la concession et 10 ans pour la sous concession, renouvelables d'accord parties.

La Cour soutient que la procédure qu'utilise le MEPA pour la mise en concession des infrastructures de pêche n'est pas conforme à la réglementation en vigueur. Elle rappelle que les dispositions du Code des Obligations de l'Administration (COA) sont claires sur le fait qu'« aucune réglementation ou procédure particulière à un acheteur public, à une catégorie d'acheteurs ou à une catégorie de fournitures, services ou travaux ne peut déroger aux règles fixées par le code des marchés publics ... ».

Recommandation n° 22

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime d'examiner en rapport avec l'ARCOP les voies et moyens pour conformer la mise en concession des infrastructures de pêche avec la réglementation sur les marchés publics.

5. Anomalies dans la mise en place des sites de transformation artisanale

La transformation artisanale des produits halieutiques s'impose comme moyen relativement simple pour conserver et reporter la partie de la production artisanale et industrielle qui n'a pas pu intégrer la consommation en frais. Elle joue une fonction de régulation économique et sociale et revêt aussi une importance culturelle. Elle contribue à la réduction des pertes après capture par les surplus de production, les invendus et rebuts des industries de transformation industrielle de poisson. Selon le CRODT, 40% des débarquements de la pêche artisanale vont

à la transformation traditionnelle. C'est une filière à fort potentiel de main d'œuvre notamment féminine.

Les produits transformés artisanalement sont constitués de produits fermentés séchés, des produits braisés séchés, des produits salés séchés, des produits fumés. Les quantités de produits de la transformation artisanale s'élèvent à 56 860,91 tonnes en 2019 pour une valeur de 53,150 milliards de FCFA (Résultats Généraux des Pêches Maritimes 2019).

Le MPEM, pour soutenir la transformation artisanale s'est engagé dans la construction d'aires de transformation et de fours de fumage FTT.

Le tableau n°21 ci-dessous récapitule la situation des marchés relatifs à la construction de aux sites de transformation et des fours FTT.

Tableau n°21 : Situation des marchés relatifs à la construction de aux sites de transformation et des fours FTT

Marché	Année	Titulaire	Montant	Observation
Travaux de construction d'une aire de transformation à Thiaroye/mer	2016	EERI	304 377 142	Réceptionné et payé mais équipement non utilisé
Travaux de construction d'une aire de transformation à Rufisque	2016	MDC	151 522 121	Marché résilié
Travaux de construction d'une aire de transformation à Cayar	2021	SARRE	569 423 230	Réceptionné et payé mais équipement non utilisé
Travaux de construction d'une aire de transformation à Fass Boye				Réceptionné et payé mais équipement non utilisé
Travaux de construction d'une aire de transformation à Guet Ndar				Réceptionné et payé mais équipement non utilisé
Travaux de construction de fours de fumage FTT à Thiaroye	2018	PERMFORMAT	38 133 963	Marché résilié
Travaux de construction de fours de fumage FTT à Rufisque	2020	G.COM	46 433 348	Marché résilié
Travaux de construction de fours de fumage FTT à Mballing	2020	ETIC	45 925 412	Réceptionné et payé mais équipement non utilisé

Les visites effectuées sur les différents sites ont permis de constater, de manière générale, que les aires de transformation et les fours de fumage FTT ne fonctionnent pas malgré les moyens importants investis.

Les aires de transformation de Thiaroye sur mer, Cayar, Fass-Boye, Guet-Ndar sont réalisées, réceptionnées et payées, mais les femmes bénéficiaires refusent d'intégrer ces équipements.

Elles soulèvent des griefs et manquements sur la conception et la réalisation des ouvrages. Les femmes transformatrices préfèrent rester sur des sites inappropriés, insalubres, vétustes et non assainis plutôt que de rejoindre des infrastructures flambant neuves.

Devant cette situation, il n'a pas été constaté une dynamique inclusive développée par le MPEM pour renverser la tendance.

L'aménagement des fours FTT connaît le même sort que les aires de transformation du fait de la non maîtrise par les entreprises des techniques de construction de ces fours. Des griefs portant sur des malfaçons, sur l'utilisation de matériaux inadéquat (du fer en lieu et place de l'inox) sont relevés par les acteurs.

Dans plusieurs sites, ces infrastructures et équipements laissés en rade par les acteurs, commencent à se détériorer. C'est le cas notamment dans les sites de Fass Boye et de Rufisque (cf annexes n° 7 et 8).

S'agissant de l'observation relative au « défaut de mise en service des aires de transformations et des fours FTT », Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, note que l'état des lieux faisant suite à une tournée effectuée au niveau des différents sites qui abritent lesdits ouvrages avait permis de constater des malfaçons et des manquements dans la presque totalité des ouvrages.

Il était, dès lors, impossible, en considération de la situation ainsi décrite, d'autoriser, dans des conditions pareilles, la mise en service des ouvrages concernés, sans auparavant, arriver à faire rectifier tout ce qui pouvait l'être.

Concernant « l'absence de diligences pour relancer les marchés résiliés concernant les aires de transformation et les fours FTT » il estime que le défaut de relance, durant la période concernée par ladite mission de contrôle, des marchés déjà résiliés, s'explique essentiellement par un arbitrage qui mettait l'accent sur l'achèvement des marchés en cours d'exécution. Toutes les diligences appropriées ont été toutefois enclenchées dès le début de la gestion suivant.

Recommandation n° 23 :

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de faire les diligences nécessaires pour :

- 1. la mise en service aires de transformation et des fours FTT déjà réceptionnés (Thiaroye sur mer , Cayar ,Guet Ndar Fass Boye et Mballing);**

2. relancer les travaux de remise en état de l'aire de transformation à Rufisque et des fours de fumage FTT à Rufisque, Mballing et Thiaroye.

III. Défaut de résultat du Programme Froid

1. Dépérissement des investissements de la phase 1

Le Gouvernement du Sénégal a bénéficié en 2008 d'un financement du Gouvernement de l'Inde, d'un crédit remboursable d'un montant de 10 millions de dollars, pour la réalisation du Programme de Développement de la Pêche (Programme Chaîne de Froid). Les objectifs visés dans ce programme sont :

1. l'amélioration des conditions de débarquement, de conservation et de commercialisation des ressources halieutiques dans le tout le pays ;
2. la lutte contre la pauvreté en générant des emplois ;
3. le renforcement de la santé des populations en améliorant la qualité et la disponibilité du poisson destiné aux populations urbaines et rurales, ainsi que les revenus des acteurs.

La première phase du Programme Froid (phase I) mis en œuvre entre 2009 et 2013, porte sur la réalisation de quinze (15) complexes frigorifiques et la fourniture de (15) camions frigorifiques. Ces complexes frigorifiques sont réalisés dans (15) communes : Yoff, Joal, Guinguinéo, Koussanar, Kolda, Kédougou, Kidira, Tambacounda, Linguère, Dagana, Darou Mousty, Touba, Tivaouane, Diourbel et Matam. Ils comportent :

1. trois (3) complexes frigorifiques de 50 tonnes de capacité de stockage (2 chambres de stockage de 25 tonnes chaque) et un tunnel de congélation de capacité de 300 kg par heure ;
2. 12 complexes frigorifiques de capacité de 20 tonnes (2 chambres de stockage de 10 tonnes chaque) et un tunnel de congélation de capacité de 300 kg par heure ;
3. trois (3) camions frigorifiques de capacité de charge de 10 tonnes ;
4. 12 camions frigorifiques de 5 tonnes.

Il a été constaté que les quinze (15) complexes frigorifiques conçus durant la première phase n'ont pas du tout fonctionné. Certains complexes sont démontés (à Yoff) d'autres sont reconvertis et laissés en gestion à des privés sans aucun formalisme (Joal). Les camions frigorifiques n'ont jamais eu de certificat de mise en circulation. Ils sont à l'arrêt et subissent des dégradations très avancées (*cf annexe n°10*). Certains camions frigorifiques ont disparu.

Dans ces conditions, la signature de la Phase II s'avère problématique alors que la première n'a pas fait l'objet d'une évaluation.

5. Exécution timide de la Phase II

Malgré les difficultés notées dans la première phase du Programme Froid, le Gouvernement du Sénégal, sans aucune évaluation a signé, en 2013, une nouvelle convention avec le Gouvernement de l'Inde pour la mise en œuvre de la seconde phase du Programme de Développement de la Pêche.

Le 26 novembre 2015, le MPEM signe avec le groupement d'entreprises composé de EXPOTEC INTERNATIONAL PVT LTD et de NEER ENTREPRISE, un marché portant sur la réalisation clés en main de dix-neuf complexes frigorifiques pour la conservation, la congélation et le stockage de poissons, de fruits et de légumes pour un montant de 17 900 000 dollars HD/HT.

L'objet de ce marché est la réalisation de 19 complexes frigorifiques et la fourniture de 72 camions frigorifiques dans dix-neuf (19) communes dont :

1. neuf (9) complexes frigorifiques sans tunnel de congélation. Chaque complexe a une capacité de stockage de 60 tonnes et possède une fabrique de glace de 6 tonnes/jour ;
2. dix (10) complexes frigorifiques avec tunnel de congélation. Chaque complexe a une capacité de stockage de 60 tonnes et possède une fabrique de glace de 6 tonnes/jour ;
3. soixante-seize (76) camions frigorifiques dont dix-neuf (19) de 10 tonnes et cinquante-sept (57) de 5 tonnes ;
4. la fourniture de pièces de rechange pour les complexes frigorifiques ;
5. la formation de trois techniciens en Inde.

Les localités concernées par la deuxième phase sont : Bargny, Cayar, Mbour, Fatick, Kaolack, Foundiougne, Kafountine, Potou, Kaffrine, Bakel, Médina Gounass, Sédhiou, Vélingara, Bounkiling, Louga, Podor, Aéré Lao, Thilogne et Kanel.

Le délai d'exécution du marché est arrêté à 20 mois.

Cependant, six années après la signature de ce marché, aucune activité significative n'a été réalisée en dehors de la livraison par anticipation de 20 camions frigorifiques qui sont garés à Mballing où ils subissent déjà des dégradations.

Dans certaines communes, les maires ont désaffecté les parcelles de terrains qui devaient recevoir les complexes frigorifiques.

Des paiements à hauteur 2 414 983 dollars soit près de 1 200 000 000 FCFA ont été déjà effectués. Le tableau n°22 suivant retrace la situation des décaissements de la Phase II :

Tableau n° 22 : Situation des décaissements du programme froid

Bénéficiaire	Montant ordonnance en USD	N° décompte	Date
EXPOTEC INT PVT LTD	691 579	Décompte 1	04/05/2018
EXPOTEC INT PVT LTD	622 787	Décompte 2	26/12/2018
NEER	266 000	Décompte 3	26/12/2018
EXPOTEC INT PVT LTD	706 666	Décompte 4	10/01/2019
EXPOTEC INT PVT LTD	127 951	Décompte 5	26/02/2019
Total	2 414 983		
Montant convention	19 000 000		
Taux d'ordonnancement	13%		

Selon Monsieur Oumar GUEYE, Ministre de le Pêche et de l'Economie à sa prise de service, la première phase (15 complexes frigorifiques) était déjà exécutée sur le plan administratif et financier avant 2012 et que la deuxième phase (19 complexes frigorifiques) avez fait l'objet d'un appel d'offres.

L'entreprise la moins disante était celle qui avait « réalisé » la première phase.

Il souligne qu'il avait refusé de signer l'attribution de ce marché à cette entreprise du fait qu'aucun complexe de la première phase ne fonctionnait (non-raccordement à l'électricité, non-raccordement à l'eau, la qualité des installations de froid laisse à désirer etc.).

Usant de son droit de recours à la DCMP, l'ARMP et à la Cour suprême, l'entreprise a pu obtenir le marché.

Néanmoins, l'entreprise s'était engagée à terminer les travaux de la première phase et que cela serait une conditionnalité de décaissement des paiements. Autrement dit suivant un planning retenu, un couplage entre la réalisation des nouveaux sites de la deuxième phase et la finition de la première phase.

Il précise également qu'il y'a eu bel et bien évaluation complète de la première phase et les documents d'évaluation préparés par le Coordonnateur du Programme Froid existent au niveau du ministère.

Pour Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, la résiliation d'une telle convention avec toutes les conséquences qu'elle pouvait avoir n'était pas forcément la meilleure option possible pour l'Etat du Sénégal. Il était plutôt question, durant la période indiquée, de tenter, en rapport avec les différentes parties prenantes, de remettre le programme en bonne marche pour espérer une exécution devant permettre la remise en état des complexes de la première phase par, ceux-là même qui les avaient installés, l'achèvement des travaux démarrés dans certains sites au titre de la seconde phase.

Concomitamment une attention particulière était réservée au paiement des décomptes durant la période indiquée afin qu'aucun montant ne soit versé sans que les engagements initialement pris ne soient entièrement respectés.

La Cour considère qu'il serait par conséquent contreproductif de continuer à investir dans le programme Froid dans la mesure où les résultats assignés sont incertains dans leur réalisation.

Recommandation n°24

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de :

- 1. faire les diligences nécessaires pour la résiliation du contrat pour la réalisation de 19 complexes frigorifiques ;**
- 2. trouver des modalités d'emploi des investissements réalisés dans le cadre de la phase I du programme Froid.**

IV. Exécution mitigée des Projets d'acquisition de camions frigorifiques et de construction du Complexe frigorifique à Hann.

Le Gouvernement du Sénégal dans le cadre de la coopération a reçu deux prêts compacts de la Banque des Exportations et des Importations de la Corée financé par le Fonds de Développement Economique (FDE) de la République de Corée pour la fourniture de camions frigorifiques, incluant le transfert de la technologie de réfrigération et pour la construction d'un Complexe frigorifique à Hann. L'Agence nationale des Affaires maritimes a été désignée comme agence d'exécution des deux projets.

Concernant la fourniture de camions frigorifiques, les principaux objectifs du projet sont :

1. moderniser le système de pêche et de congélation ;
2. assurer la pérennité et l'interopérabilité avec le système de livraison du réfrigérant et établir la valeur ajoutée avec les infrastructures ;
3. améliorer la structure du système de maintenance des camions frigorifiques
4. et accroître la compétitivité et les capacités de l'éducation ainsi que les transferts de technologies de pointe.

Après un appel d'offres ouvert international, l'ANAM a conclu, pour un montant de 4 652 300 USD HT/HD avec le Groupement Younan Gonnet Corporation / Koen Yang Industries Co. Ltd, le contrat N°F2417/20, approuvé le 04 décembre 2020 et portant sur la fourniture de 55 camions frigorifiques répartis comme suit :

5. Vingt (20) camions frigorifique de 3,5 T ;

6. Trente (30) camions frigorifiques de 5 T ;
7. Cinq (05) camions frigorifiques de 11,5 T.

Ledit Groupement a livré les camion frigorifiques et l'ANAM s'est acquittée de toutes formalités douanières et fiscales.

Il a été constaté des manquements dans la gestion du projet d'acquisition des camions frigorifiques. Il faut d'abord noter que la désignation de l'Agence nationale des Affaires maritimes comme structure devant piloter ce projet n'est pas conforme au principe de spécialisation.

En effet, l'ANAM est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de Marine marchande. Elle n'a pas de compétence dans la gestion de la pêche maritime et elle s'éloigne très largement de ses compétences en s'occupant des questions qui concernent in fine les mareyeurs. Cette même remarque peut être formulée en ce qui concerne la construction d'un complexe frigorifique à Hann.

L'élaboration et l'exécution des projets et programmes de développement des pêches maritimes relève plutôt de la DPM qui gère en même temps le fichier des mareyeurs.

Ensuite, malgré l'attente exprimé par les acteurs, il a été constaté que les cinquante- cinq (55) camions frigorifiques ne sont toujours pas mis en service. Ils sont toujours stationnés au niveau du CICES avec comme conséquences des surcoûts sur le gardiennage et des risques de dégradations de certains équipements.

Selon l'ANAM ce retard s'explique par le fait le MPEM n'a pas encore arrêté le mode de gestion des camions frigorifiques.

S'agissant de la construction du Complexe frigorifique à Hann, il vise à doter les mareyeurs et pêcheurs, d'un outil de conservation des produits halieutiques, d'accroître la compétitivité, de réduire les pertes et d'augmenter les revenus des populations.

Après un appel d'offres ouvert international l'ANAM a conclu avec le Groupement KUNWOO CO, LTD-ACR TECH CO, LTD JOONGWON ENGINEERING et CONSTRUCTION CO, LTD, le contrat NT0A432/21 approuvé le 15 mars 2021 pour un montant de 4 743 000 USD HT/HD. L'ordre de service de démarrage a été délivré le 15 avril 2021 Les travaux devaient durer 12 mois mais jusqu'en décembre 2022, ils n'ont pas été réceptionnés.

Selon Monsieur Alioune NDOYE, Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, Il a été retenu, concernant les 55 camions frigorifiques, de démarquer des schémas habituels de mise à disposition aux acteurs qui se sont soldés par des séries de dysfonctionnements ayant lourdement impactés le bon déroulement des opérations.

Ainsi un nouveau modèle ciblant de jeunes acteurs regroupés en GIE de dix personnes était

préconisé. Beaucoup d'espoir était porté sur ce modèle qui, en plus d'offrir à plus de 550 jeunes du secteur une importante source de revenus, devrait permettre un meilleur approvisionnement des localités de l'intérieur du pays, en produits halieutiques de qualité.

La Cour prend acte des explications fournies par les ministres mais souligne la nécessité de prendre les dispositions utiles pour la mise en service des cinquante-cinq (55) camions frigorifiques.

Recommandation n° 25 :

La Cour demande au Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime de faire les diligences nécessaires pour la mise en service des cinquante-cinq (55) camions frigorifiques.

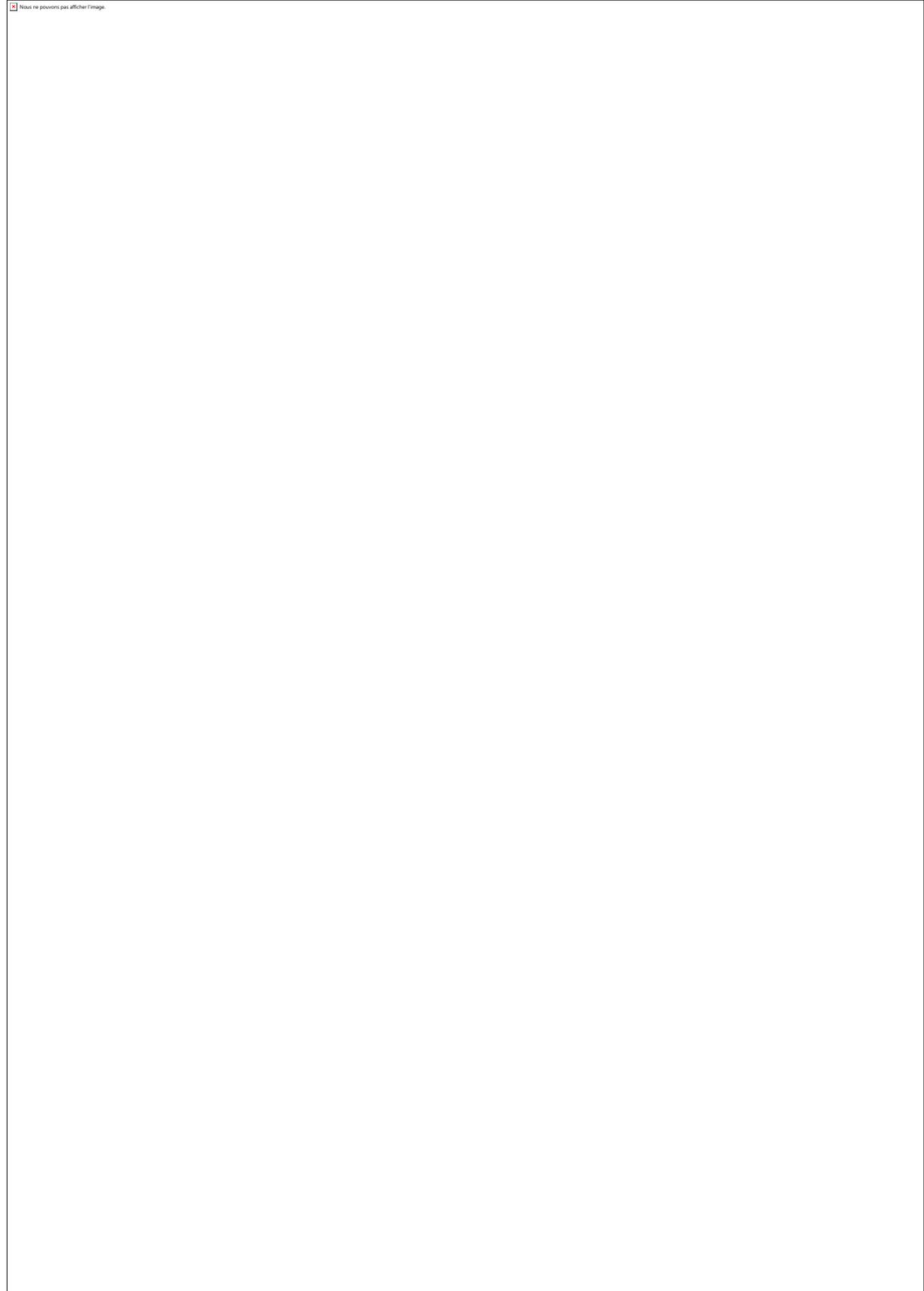
Le Président de Chambre

Mamadou THIAO

Annexe n°1 :



 Nous ne pouvons pas afficher l'image.



Annexe n° 2 :

Cour des Comptes / CAA RD Gestion des équipements de la pêche artisanale 2019-2021 décembre 2023

 Nous ne pouvons pas afficher l'image.

 Nous ne pouvons pas afficher l'image.

 Nous ne pouvons pas afficher l'image.

Annexe n° 3 :

MINISTRE DES FINANCES
ET DU PLAN



LE DIRECTEUR

Objet : Votre demande de passer un marché par entente directe

Référence : Votre lettre n° 00469/MPEM/DAGE/Sp du 07 juin 2021

Monsieur le Ministre,

Par courrier visé en référence, reçu le même jour et enregistré sous le numéro 04674, vous avez bien voulu solliciter l'avis de la Direction centrale des Marchés publics (DCMP) pour passer par entente directe le marché relatif aux « travaux de dragage et de balisage de la brèche de Saint-Louis ».

Pour rappel, le présent marché a fait l'objet de deux (02) appels à la concurrence internationaux marqués en premier par une procédure infructueuse et finalement par la conclusion du contrat n° T 2112/20-DK entre le Ministère des Pêches et de l'Economie maritime (MPEM) et China Hambour Engineering Company (CHEC).

Toutefois, par arrêté n° 002261 du 11 février 2021, la résiliation dudit marché est prononcée en raison de la défaillance du titulaire pour des manquements constatés lors de l'exécution.

A l'appui de votre requête, vous invoquez les conditions actuelles de navigation, à l'origine des multiples accidents occasionnant des centaines de perte en vies humaines qui requièrent une intervention urgente pour sécuriser les pêcheurs qui sont confrontés, à l'embouchure, aux obstacles liés à l'ensablement de la brèche.

Il est rappelé aussi le rôle de premier plan joué par la pêche dans la région de Saint-Louis et l'importance du parc de trois mille six cents (3 600) pirogues qui n'ont que l'embouchure comme lieu de passage à l'aller et au retour. Ce point de passage obligé constitue un danger permanent, du fait d'un ensablement qu'il urge de draguer pour arrêter les morts enregistrés et au nombre de cinq cents (500) pêcheurs depuis l'ouverture de la brèche.

En sus, vous avez bien voulu insister sur l'opportunité des travaux pendant la période du mois de juin à octobre, au cours de laquelle les conditions météorologiques sont favorables pour optimiser le temps de travail du fait de l'inversion des courants marins.

Cette requête pour la souscription du marché par entente directe est motivée par le souci d'apporter une réponse à cette situation difficile et faire face à la recrudescence des accidents.

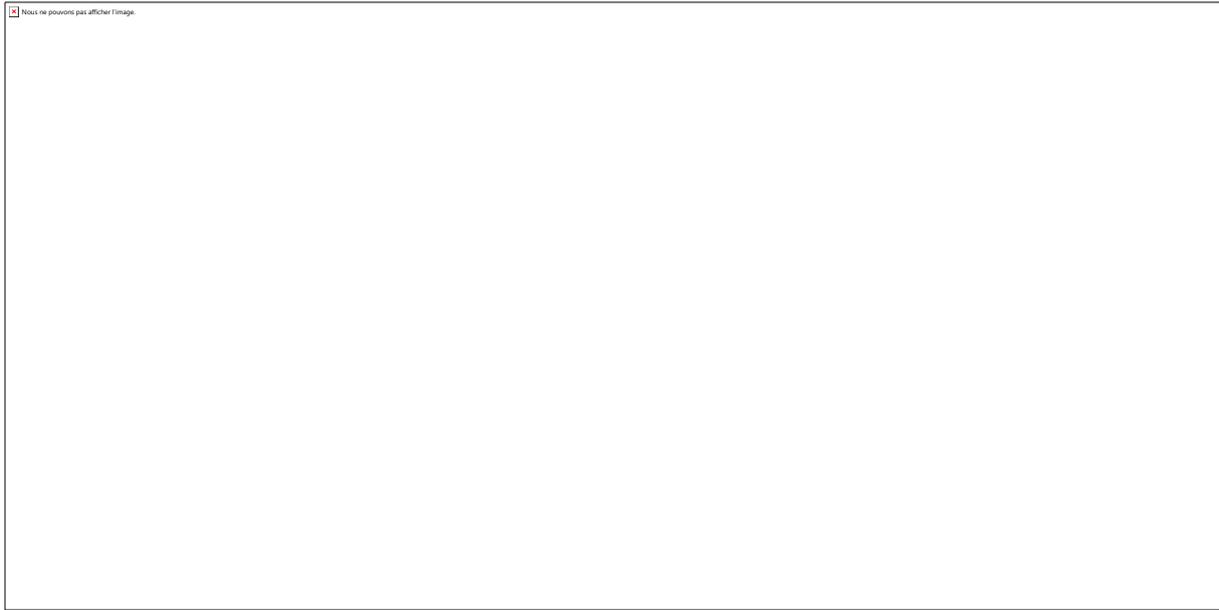
à
**Monsieur le Ministre des Pêches
et de l'Economie Maritime (MPEM)**

- Dakar -

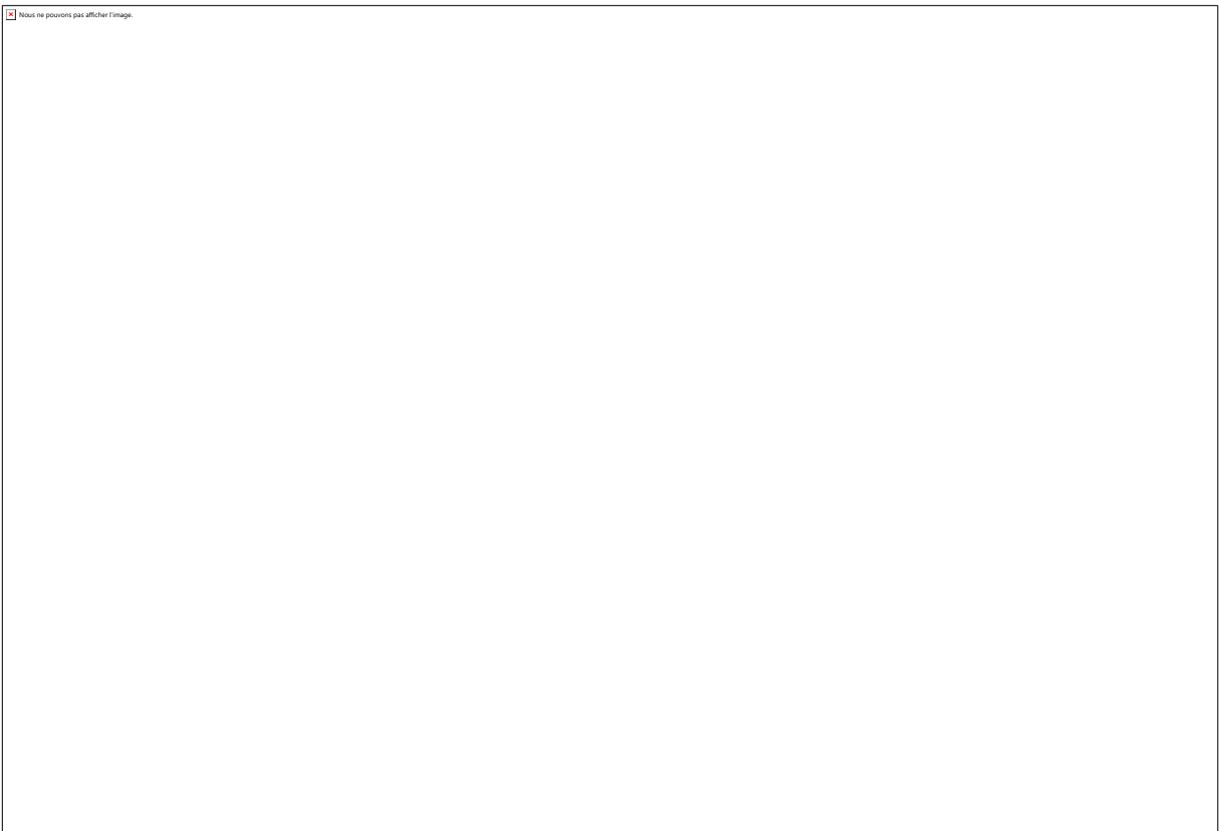
Direction centrale des Marchés publics - Avenue Léopold Sédar SENGHOR X Félix FAURE

 Nous ne pouvons pas afficher l'image.

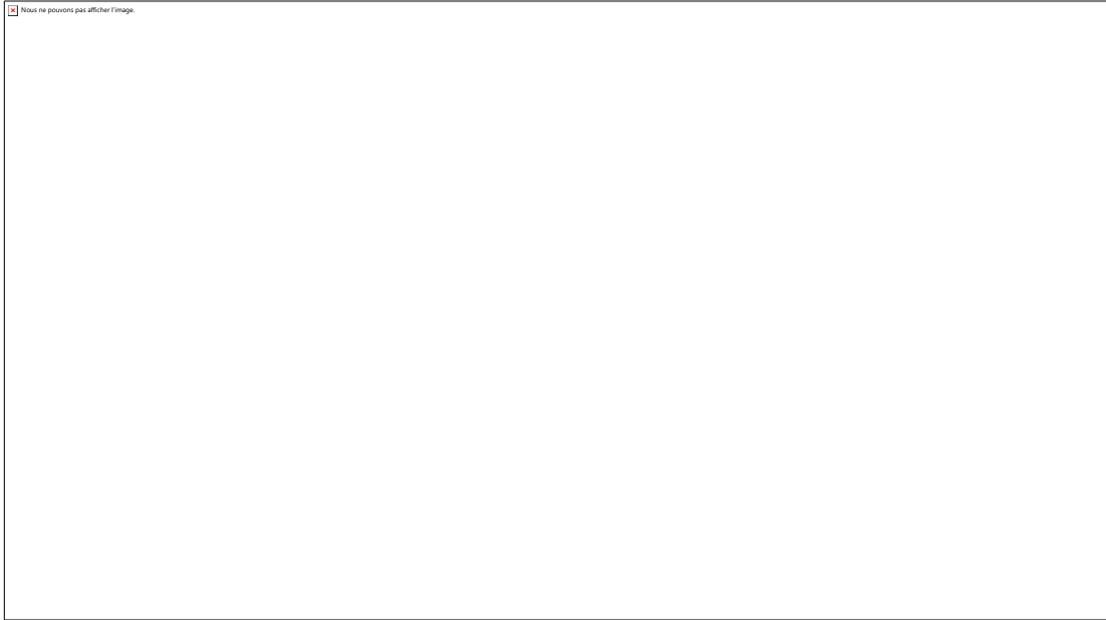
Annexe n° 4 :



Annexe n° 5



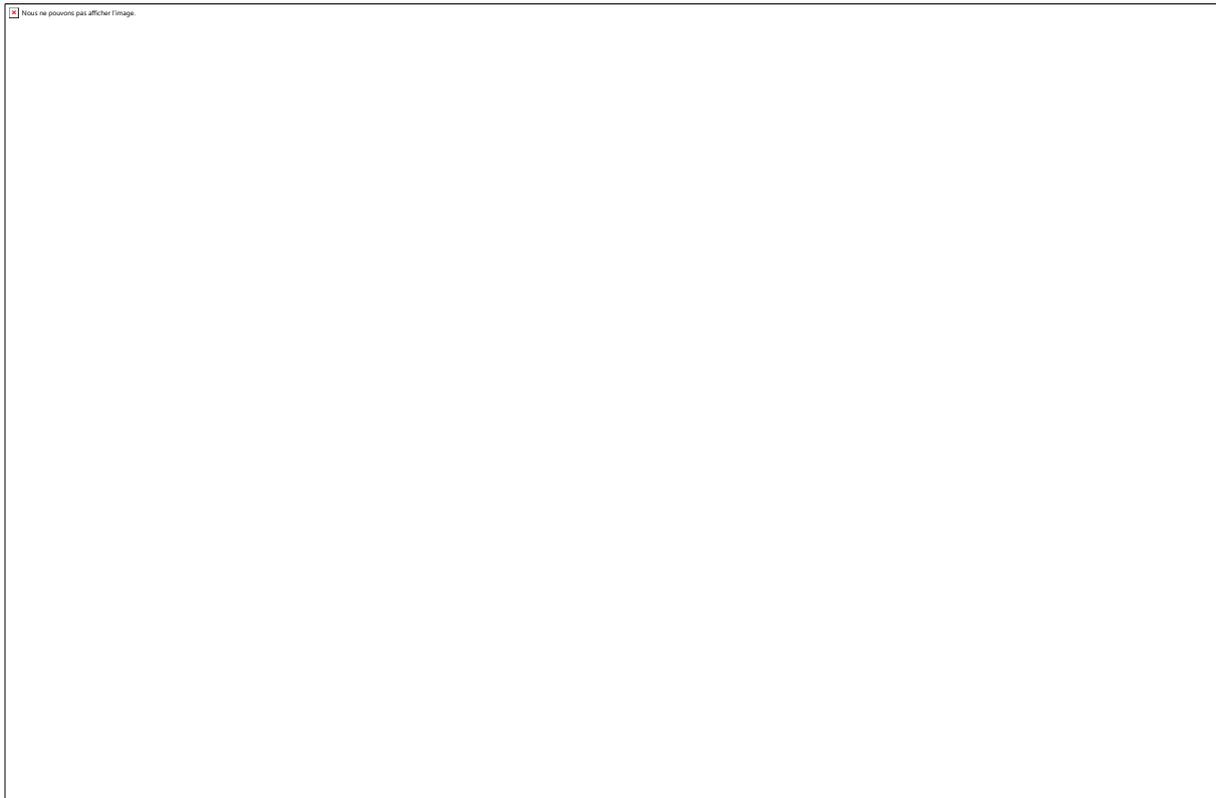
Annexe n°66



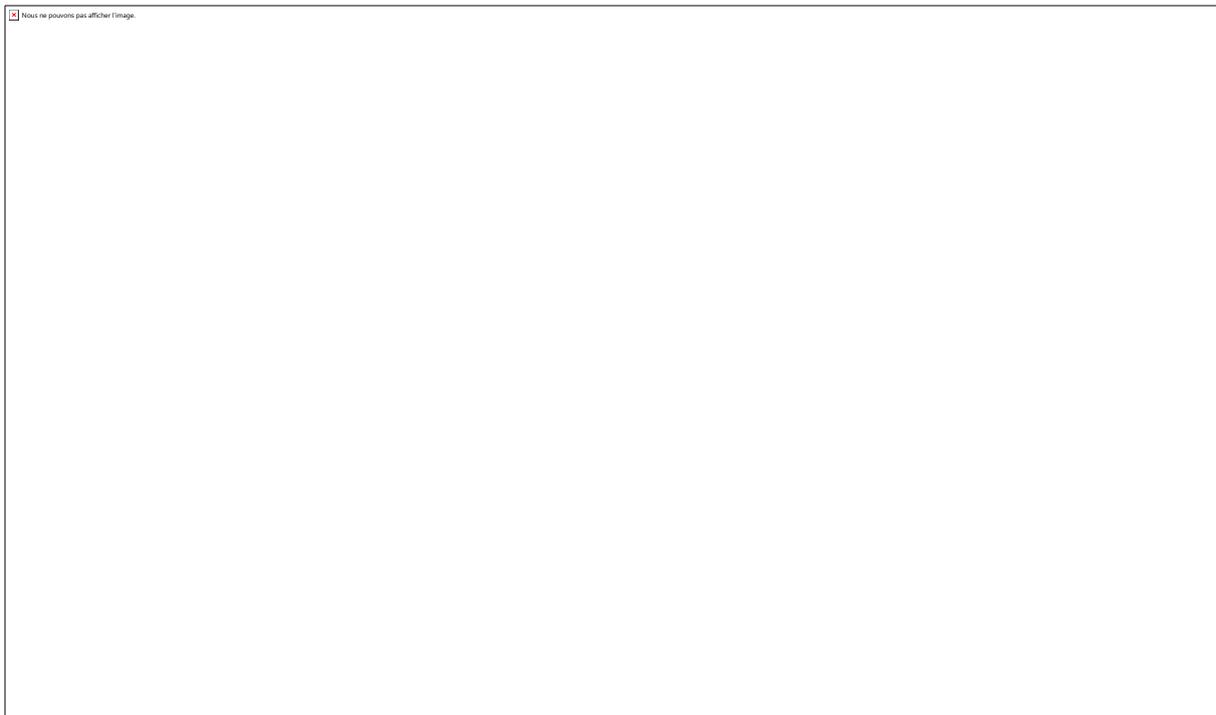
Annexe n°7 :



Annexe n° 8 :



Annexe n°9 :



Annexe 10 :

