



RAPPORT N° \_\_\_\_\_

**CONTROLE DE LA GESTION DES  
LICENCES DE PÊCHE  
(2010 – 2016)**

**NOVEMBRE 2019**

**RAPPORT DEFINITIF**

Rapporteur : M. Malick LY, Conseiller Référendaire

Assistants de vérification : Mme Aïda DIOP, M. Guellé DIACK et M. Abdoukhadre DIALLO

## SOMMAIRE

<b>Délibéré</b>	Page	4
<b>Sigles et abréviations</b>	Page	5
<b>Introduction</b>	Page	6
<b>Chapitre Ier. – L'examen de la procédure d'octroi des licences de pêche</b>	Page	9
<b>1.1. Les différents acteurs de la procédure de délivrance des licences de pêche</b>	Page	10
1.1.1. Direction des Pêches maritimes	Page	10
1.1.2. La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP)	Page	11
1.1.3. L'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM)	Page	11
1.1.4. Les autres acteurs	Page	12
1.1.4.1. La Direction des Industries de Transformation de la pêche (DITP)	Page	12
1.1.4.2. Le Centre de Recherche océanographique de Dakar Thiaroye (CRODT)	Page	12
1.1.4.3. Les organisations professionnelles	Page	13
<b>1.2. – Une progression constante du nombre de licences attribuées</b>	Page	13
<b>1.3. Des manquements observés dans la procédure d'attribution des licences</b>		14
1.3.1. – Irrégularités dans l'instruction de certains dossiers de demandes de licences	Page	15
1.3.1.1. Absence de formalisation de la demande de licence	Page	15
1.3.1.2. Prolongation irrégulière d'actes de nationalité provisoires	Page	16
1.3.1.3. Incertitudes sur le jaugeage des navires	Page	17
1.3.1.3.1. Absence de jaugeage de navires	Page	18
1.3.1.3.2. Différence de jauge d'un navire d'une année à l'autre	Page	19
1.3.1.3.3. Non prise en compte des nouvelles données sur le tonnage	Page	20
1.3.2. Des licences accordées à des navires ne s'étant pas acquittés totalement des amendes	Page	21
1.3.3. Liquidation incomplète des redevances	Page	22
1.3.4. Des assurances ne couvrant pas la période totale de validité de la licence de pêche	Page	24

1.3.5. Non respect des règles de délivrance de licences aux navires étrangers	Page	26
1.3.5.1. Des navires européens exerçant malgré la suspension de l'accord avec l'Union Européenne	Page	26
1.3.5.2. Des autorisations de pêche non conformes aux exigences légales	Page	27
<b>Chapitre II : Le mécanisme de contrôle de l'utilisation des licences de pêche</b>	Page	29
<b>2.1. La DPSP comme organe chargé du contrôle de l'utilisation des licences</b>	Page	29
2.1.1. Insuffisance des personnels de terrain de la DPSP	Page	30
2.1.2. Matériels vétustes ou non fonctionnels	Page	31
2.1.2.1. Insuffisance des moyens matériels de surveillance en mer	Page	31
2.1.2.2. Acquisition de matériel de surveillance terrestre non fonctionnel	Page	33
2.1.3. La commission consultative pour les infractions en matière de pêche maritime : un organe central dans la répression des infractions	Page	33
2.1.3.1. Exercice irrégulier des fonctions de Président de la CCIP par le Directeur de la DPSP	Page	34
2.1.3.2. Des arraisonnements en baisse	Page	35
2.1.3.3. Des arraisonnements aux motifs divers	Page	36
<b>2.2 Situation précaire des observateurs</b>	Page	37
2.2.1. Un effectif en forte baisse et un statut précaire	Page	37
2.2.2. Absence d'observateurs à bord des navires sénégalais	Page	39
2.3. Non respect des dispositions du code de la pêche en matière de sanction des infractions	Page	40
2.3.1. Non application d'une sanction à l'amende	Page	40
2.3.2. Annulation de sanctions en violation des dispositions réglementaires	Page	41
<b>Chapitre III : Les implications de la pêche industrielle et les perspectives du secteur</b>	Page	46
<b>3.1. Surexploitation des ressources halieutiques</b>	Page	46
3.1.1. Augmentation de l'effort de pêche	Page	46
3.1.1.1. Etat alarmant de l'exploitation de certaines ressources halieutiques	Page	46
3.1.1.2. Aggravation du phénomène de surpêche par l'augmentation exponentielle du nombre de pêcheurs et la réutilisation des moteurs usagés.	Page	49
3.1.2. Repos biologique non harmonisé	Page	50
3.1.3. Les effets de la surexploitation sur les plans social et environnemental	Page	51
3.1.3.1. Diminution de la présence du poisson dans l'alimentation des ménages sénégalais et menace sur des milliers d'emplois	Page	51
3.1.3.2. Aggravation du risque migratoire	Page	52
<b>3.2. Impacts des activités de la pêche industrielle</b>	Page	53
3.2.1. Retombées économiques de la pêche industrielle	Page	53

3.2.2. Menaces de pollution des fonds marins	Page	55
<b>3.3. Réduction potentielle des zones de pêche et menaces sur l'environnement par les activités d'exploitation pétrolière et gazière</b>	Page	56
<b>Conclusion</b>	Page	58

## **DELIBERE**

*Le présent rapport définitif est adopté par la Chambre des Affaires administratives, en sa séance du 17 septembre 2019, conformément aux dispositions des articles :*

- *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 ;*
- *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 :

- Monsieur Hamidou AGNE, Président de la Chambre des Affaires administratives ;
- Monsieur Malick Ly, Conseiller référendaire, rapporteur ;
- Monsieur Papa Demba Diao, Conseiller ;
- Madame Zeynab Mbengue Wade, Conseiller ;
- Maître Ngoné Diop Sy, Greffier de la chambre.

## SIGLES ET ABREVIATIONS

**AGC** : Agence de Gestion et de Coopération entre le Sénégal et la Guinée Bissau  
**AIS** : Automatical Identification System (Système d'Identification Automatique des navires)  
**ANAM** : Agence nationale des Affaires maritimes  
**CCALP** : Commission consultative pour l'Attribution des Licences de Pêche  
**CEPIA** : Caisse d'Encouragement à la Pêche et à ses Industries annexes  
**CICTA** : Commission internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique  
**COSECPRO** : Coopérative sénégalaise des Exploitants de Crevettes profondes  
**CRODT** : Centre de Recherche océanographique Dakar-Thiaroye  
**DIC** : Division des Inspections et du Contrôle  
**DITP** : Direction des Industries de Transformation de la Pêche  
**DPM** : Direction des Pêches maritimes  
**DPSP** : Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches  
**GAIPES** : Groupement des Armateurs et Industriels de la Pêche au Sénégal  
**INN** : Illicite Non déclarée et Non réglementée  
**ISRA** : Institut sénégalais des Recherches agricoles  
**LPDC** : Licence de Pêche démersale côtière  
**LPPC** : Licence de Pêche pélagique côtière  
**LPPH** : Licence de Pêche pélagique hauturière  
**LPDP** : Licence de Pêche démersale profonde  
**MPEM** : Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime  
**SCS** : Suivi, Contrôle et Surveillance  
**TAC** : Total admissible de Capture  
**TJB** : Tonnage Jauge Brute  
**UE** : Union européenne  
**VMS** : Vessel Monitoring System  
**UPAMES** : Union patronale des Mareyeurs Exportateurs du Sénégal  
**ZEE** : Zone économique exclusive

## INTRODUCTION

Ce rapport, établi en vertu de l'ordonnance n° 05-16/CC/CAA/G du 19 avril 2016 modifiée par l'ordonnance n° 01bis/2019 du 26 février 2019 désignant un rapporteur, porte sur le contrôle de la gestion des licences de pêche au titre des gestions 2010 à 2016.

Il s'agit de vérifier la gestion et le système d'attribution des licences de pêche aux navires industriels sénégalais et étrangers. Le contrôle couvre ainsi les aspects administratifs, économiques et environnementaux.

Il est effectué sur la base des articles 3 et 4 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. Selon ces dispositions, « La Cour des Comptes contribue, par son action permanente de vérification, d'information et de conseil, à :

- la sauvegarde du patrimoine public ;
- la transparence et la sincérité de la gestion des finances publiques ;
- l'amélioration des méthodes et techniques de gestion des organismes publics et des entreprises du secteur public ;
- l'évaluation des politiques et programmes publics ;
- la rationalisation de l'action administrative.

### **1. Objectif et méthodologie**

L'objectif est de voir si l'attribution des licences et leur gestion se font en conformité avec les lois et règlements, notamment dans le respect des dispositions du Code de la pêche et des conventions bilatérales, multilatérales et des normes internationales en matière de pêche et de protection des ressources halieutiques. Il s'agit également de voir si l'activité de pêche industrielle ne porte pas atteinte aux intérêts des acteurs du secteur, des consommateurs ainsi que de l'Etat, notamment du point de vue des recettes financières. Le contrôle s'intéresse aussi aux conséquences que la pêche industrielle peut avoir sur le tissu économique et social et sur l'Environnement.

Les travaux d'audit ont été effectués suivant les normes en matière de contrôle de conformité et couvrent les aspects financiers et environnementaux de la question. Dans ce cadre, nous avons eu recours, comme procédés de vérification, à la revue documentaire, l'entrevue, le focus group et la revue analytique.

### **2. Déroulement des travaux d'audit**

Une réunion de lancement s'est tenue le 12 juillet 2016 dans la salle de conférence du ministère et a enregistré la présence, pour la Cour, de M. Hamidou Agne, président de la chambre des Affaires administratives et des membres de l'équipe de contrôle et pour le ministère, de M. Mactar Diallo, directeur de cabinet et ses collaborateurs.

Au niveau central, des entrevues ont été réalisées avec les responsables du ministère, notamment avec M. Mamadou Goudiaby, directeur des pêches maritimes, M. Mamadou

Ndiaye, capitaine de Vaisseau, directeur de la Protection et de la Surveillance des pêches, M. Diène Ndiaye, directeur des Industries de Transformation de la Pêche, Madame Ndèye Tické Ndiaye Diop, directrice de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), et M. Massal Fall directeur du Centre de Recherche océanographique Dakar-Thiaroye (CRODT).

Au niveau déconcentré, deux missions ont été effectuées à St-Louis et Mbour pour rencontrer les autorités administratives, les représentants des pêcheurs et les agents du ministère. C'est ainsi que l'équipe de contrôle a rencontré :

- les préfets de St-Louis et de Mbour, en leur qualité de Président du Conseil local de Pêche artisanale (CLPA) ;
- les chefs de service régional des pêches de St-Louis et de Mbour ;
- des membres des CLPA de St-Louis (Guet Ndar et Gandiol) ;
- des membres du CLPA de Mbour ;
- les Chefs de station de surveillance des pêches de St-Louis et de Mbour.

Des organisations qui s'activent autour de la pêche ont également été rencontrées. Il s'agit notamment du Groupement des Armateurs et Industriels de la Pêche au Sénégal (GAIPES) et de l'Union patronale des Mareyeurs Exportateurs du Sénégal (UPAMES).

L'équipe de contrôle n'a pas rencontré de difficultés particulières pour effectuer sa mission. La majeure partie des documents demandés ont été mis à sa disposition, à l'exception des documents physiques des dossiers de licences des années 2010 et 2011 qui n'ont pas été fournis par la DPM, car étant introuvables. Les personnes sollicitées ont également pu être entendues. Toutefois, en raison d'un calendrier serré et de la difficulté de les joindre, certains acteurs comme les responsables de l'Océanium de Dakar et des sociétés d'exploration pétrolière et gazière n'ont pu être rencontrés.

Durant la période sous revue (2010 à 2016), les fonctions de ministre chargé de la pêche ont été occupées successivement par :

- M. Khouraïchi Thiam (2010- avril 2012) ;
- M. Pape Diouf (avril 2012- septembre 2013) ;
- M. El Ali Haïdar (septembre 2013- juillet 2014) ;
- M. Oumar Guèye (juillet 2014 – décembre 2016).

Dans la même période, les fonctions de directeur des pêches maritimes sont assumées par Messieurs Mamadou Goudiaby (depuis février 2015), Camille Jean Pierre Manel (février 2013 à février 2015), Moustapha Thiam (juin 2011 à février 2013) et Ousmane Ndiaye (janvier 2010 à juin 2011).



### **3. Présentation du secteur de la pêche**

Avec 714 km de côte et des conditions géographiques idoine marquées par un phénomène de remontée des eaux de fond favorisant la reproduction du poisson appelé « upwelling », le Sénégal dispose d'une des zones les plus poissonneuses de la sous-région ouest africaine.

Grâce à une grande diversité biologique de sa zone économique exclusive (ZEE), les produits de la pêche sénégalaise concourent, pour une grande part, à la bonne santé alimentaire des populations et génèrent des recettes au profit du budget de l'Etat.

Secteur névralgique de l'économie sénégalaise, la pêche occupe une grande importance et procure près de 600 000 emplois directs et indirects à travers notamment des activités telles que la collecte, la transformation ou la commercialisation des produits halieutiques.

Face à l'augmentation de la demande nationale et internationale de ces produits, l'effort de pêche s'est considérablement accru provoquant une diminution des ressources. Il s'ensuit une aggravation des infractions et une recrudescence de la pêche INN, c'est-à-dire illégale, non déclarée et non réglementée. Dès lors, l'Etat a jugé nécessaire d'assurer une meilleure régulation de l'accès aux ressources halieutiques à travers le Code de la pêche qui les considère comme un patrimoine national qu'il convient de sauvegarder.

C'est dans ce cadre que plusieurs mesures sont régulièrement prises pour tenter de juguler cet effort de pêche. Ainsi, des périodes de repos biologiques et des interdictions de pêche temporelles sont instaurées pour favoriser la reproduction des espèces. De plus, les autorités ont pris, en 2006, la décision de suspendre l'attribution des licences de pêche démersale côtière et de ne pas renouveler l'accord de pêche liant le Sénégal à l'Union Européenne.

Par ailleurs, avec la découverte de gisements de pétrole et de gaz offshore, il pèse une menace sur la pêche maritime qui enregistre une réduction des zones de pêche et un risque potentiel de dégradation de l'environnement marin.

Trois types de pêche sont pratiqués au Sénégal : la pêche maritime, la pêche continentale et l'aquaculture. Cependant, c'est principalement la pêche maritime, qui regroupe la pêche industrielle et la pêche artisanale, qui focalise les activités du secteur.

L'exercice de la pêche est soumis à un système d'autorisation : la pêche industrielle conditionnée à l'obtention d'une licence et la pêche artisanale pour laquelle la détention d'un permis est obligatoire.

Le présent rapport s'articule autour des trois points suivants :

- l'examen de la procédure d'octroi des licences de pêche (Chapitre I) ;
- le mécanisme de contrôle de l'utilisation des licences de pêche (chapitre II) ;
- Les implications de la pêche industrielle et les perspectives du secteur (chapitre III).

## **Chapitre Ier. – La procédure d’octroi des licences de pêche**

L’exploitation des ressources halieutiques au Sénégal se concentre autour de deux grandes familles différentes : les espèces pélagiques qui vivent en pleine eau ou à la surface et les espèces démersales qui vivent au-dessus du fond ou à même le fond. Pour la capture de ces espèces, quatre types de licences sont délivrés par le ministre en charge de la Pêche :

- la licence de pêche démersale côtière (LPDC) qui concerne les espèces comme le mérrou ("Thiof"), les daurades, le rouget, les crustacées (crevettes côtières, crabes, langoustes) et les céphalopodes (seiche, poulpe, calmar) ;
- la licence de pêche démersale profonde (LPDP) dont les espèces phares sont la crevette profonde (Gamba *Parapenaeus longirostris*) et le merlu noir ;
- la licence de pêche pélagique côtière (LPPC) qui concerne les sardinelles rondes et plates, le chinchard noir, la sardine, l’anchois ou le maquereau ;
- la licence de pêche pélagique hauturière (LPPH) pour les espèces comme l’albacore, le listao, le voilier et l’espardon.

Dans chaque type de pêche, il existe des options. Celles-ci sont fixées, notamment en fonction du mode de conservation et de la jauge du navire. Ces options se présentent comme dans le tableau suivant :

*Tableau n° 1 : Options de pêche en fonction des types de licence*

	<b>Type de licence de pêche</b>	<b>Options</b>
1	Licence de Pêche démersale côtière (LPDC)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Chalutier crevettier (CHCC)</li><li>- Chalutier poissonnier céphalopodier (CHPC)</li><li>- Palangrier de fond</li></ul>
2	Licence de pêche démersale profonde (LPDP)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Chalutiers crevettiers (CHCC)</li><li>- Chalutier poissonnier (CHPO)</li><li>- Palangrier de fond</li><li>- Casiers à langouste rose</li><li>- Casier à crabe profond (CACP)</li></ul>
3	Licence de pêche pélagique côtière (LPPC)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Senneur (SENN)</li><li>- Chalutier (CHAL)</li></ul>
4	Licence de pêche pélagique hauturière (LPPH)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Canneur (CANN)</li><li>- Senneur (SENN)</li><li>- Palangrier</li></ul>

L’attribution des licences de pêche obéit à une procédure qui fait intervenir plusieurs acteurs. A côté de la Direction des Pêches maritimes, qui pilote la procédure, interviennent la Direction de la Protection et de la Surveillance maritime (DPSP) et l’Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) qui sont chargées, entre autres, de remplir et de viser la fiche de contrôle préalable à la délivrance de la licence. Participent également à la procédure, en qualité de membres de la commission consultative d’attribution des licences, la Direction des Industries et de la Transformation des Produits de la Pêche (DITP), le Centre de Recherche océanographique de Dakar Thiaroye (CRODT), le Groupement des Armateurs et Industriels

de la Pêche au Sénégal (GAIPES) et l'Union patronale des Mareyeurs Exportateurs du Sénégal (UPAMES).

## **1.1. – Les différents acteurs de la procédure de délivrance des licences de pêche**

### ***1.1.1. – La Direction des Pêches maritimes***

La Direction des Pêches maritimes (DPM) est régie par l'arrêté n°002466 du 19 avril 2006 abrogeant et remplaçant l'arrêté n° 10267 du 31 décembre 2003.

Anciennement connue sous le nom de Direction de l'Océanographie et des Pêches maritimes, ce service, rattaché au ministère de la Pêche et de l'Economie maritime, est chargé de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de pêches maritimes, à savoir la pêche artisanale et la pêche industrielle.

La DPM constitue le bras technique du ministère en matière d'exploitation des ressources halieutiques. Elle pilote notamment le processus de mise en œuvre des plans d'aménagement des pêcheries et procède à la collecte, au traitement et à la diffusion des statistiques des débarquements des captures.

Il existe sept régions maritimes supervisées par les services régionaux des pêches et de surveillance. Il s'agit de Dakar, Saint-Louis, Louga, Thiès, Fatick, Kaolack et Ziguinchor.

Trois divisions composent la DPM :

- la Division de la Gestion et de l'Aménagement des Pêches maritimes ;
- la Division de la Pêche industrielle qui s'occupe notamment des licences ;
- la Division de la Pêche artisanale qui gère notamment les permis de pêche.

La Direction des Pêches maritimes pilote la procédure d'instruction des demandes de licences et préside la Commission consultative d'Attribution des Licences de Pêches (CCALP).

La CCALP, prévue par le Code de la pêche, est chargée de donner son avis sur toute question relative aux licences de pêche. Elle se prononce notamment sur les nouvelles demandes, les demandes de renouvellement, les changements d'option de licence, les changements de type de licence et les substitutions.

La CCALP est composée, outre le directeur des pêches maritimes qui en est le président :

- d'un représentant de la Primature ;
- du conseiller juridique du ministre chargé de la pêche maritime ;
- du directeur de la Protection et de la Surveillance maritime ;
- du directeur des Industries et de la Transformation des Produits de la Pêche ;
- du directeur de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ;
- d'un représentant du ministère chargé des Finances ;
- d'un représentant du ministère des Forces armées ;
- d'un représentant du CRODT ;

- du coordonnateur de la Cellule d'Etudes et de Planification ;
- de deux représentants des armateurs et industriels de la pêche maritime ;
- d'un représentant de la pêche artisanale.

### ***1.1.2. – La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP)***

La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) a été créée en 2000. Elle joue le rôle de police en matière de pêches industrielle et artisanale. Dans ce cadre, deux missions lui sont principalement assignées : la protection et la surveillance.

Elle tient à jour le listing des navires autorisés à pêcher en collaboration avec la DPM et contrôle les navires en activité qui ont l'obligation de lui transmettre leur positionnement à intervalles réguliers.

La DPSP compte trois divisions :

- la Division des Inspections et du Contrôle (DIC);
- la Division des Opérations de Surveillance (DOPS) ;
- la Division Sécurité Pêche artisanale (DSPA).

En plus de ces structures centrales, la DPSP dispose de dix (10) stations côtières de surveillance dans les régions, notamment à Saint-Louis, Fass-Boye, Joal, Cayar, Yoff, Cap Skirring, Djiffer, Lompoul, Mbour et Kaffountine.

Cette organisation permet à la DPSP de mailler tout le territoire maritime et d'assurer la coordination des activités de contrôle et de surveillance de la pêche.

Durant la période sous revue, les fonctions de directeur de la protection et de la surveillance des pêches sont occupées par les capitaines de vaisseau Matar Sambou (Janvier 2010 - janvier 2013), Cheikh Sarr (février 2013 – juin 2016) et Mamadou Ndiaye à partir de juin 2016.

### ***1.1.3. – L'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM)***

L'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), créée en 2009, a remplacé la Direction de la Marine marchande et devient une autorité maritime déléguée.

Elle est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de marine marchande et de l'application des conventions internationales, des codes et des réglementations maritimes en vigueur au Sénégal.

Elle est également, conformément au décret n°2015-91 du 21 janvier 2015 portant réglementation de la Sûreté des navires et des installations portuaires, l'autorité nationale de sûreté portuaire, chargée de la mise en œuvre du Code international de Sûreté des Navires et des Installations portuaires (Code ISPS).

Le rôle de l'ANAM est notamment d'instruire les demandes de "sénégalisation" des navires étrangers et, à terme, de délivrer les actes de nationalité ainsi que les permis annuels de

navigation. Elle vérifie également l'assurance du navire et le respect du versement des cotisations sociales auxquelles est assujéti l'armateur vis-à-vis de ses employés.

Durant la période sous revue, elle est dirigée par Monsieur Yérim Thioub.

#### ***1.1.4. – Les autres acteurs***

##### ***1.1.4.1. – La Direction des Industries de Transformation de la Pêche (DITP)***

Instituée en 2004, cette direction est chargée, entre autres, de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de transformation, de conservation et de commercialisation des produits de la Pêche.

La DITP procède au contrôle et à la certification sanitaire des produits halieutiques. Afin de permettre l'exportation de ces produits sur le marché européen, elle délivre un certificat sanitaire sur la base d'un agrément de l'Union européenne.

La DITP instruit également les dossiers de création d'usines et intervient dans le contrôle des installations au sol telles que les usines ou les unités artisanales de transformation.

Elle siège au sein de la CCALP et donne un avis circonstancié dans le cas où un armateur, propriétaire d'usine, estime que son entité est sous approvisionnée et requiert le changement du type de licence ou de l'option de pêche pour lui permettre d'augmenter la capacité d'approvisionnement.

##### ***1.1.4.2. -Le Centre de Recherche océanographique de Dakar-Thiaroye (CRODT)***

Le CRODT dépend de l'Institut sénégalais des Recherches agricoles (ISRA) rattaché au ministère chargé de l'Agriculture. Le centre siège au sein de la commission consultative pour l'attribution des licences de pêche (CCALP). Il est principalement chargé d'évaluer les ressources halieutiques et, pour ce faire, dispose d'un navire de recherche.

L'activité de suivi qui contribue à l'évaluation et à la connaissance de l'état du stock lui permet ainsi d'assurer son rôle de conseiller scientifique dans la protection de la ressource halieutique. C'est dans ce cadre d'ailleurs que, pour l'adoption du nouveau Code de la pêche de 2015, le CRODT a validé toutes les tailles des espèces au regard notamment des critères de première maturité sexuelle et a contribué à la détermination du total admissible de captures (TAC).

Malgré toutes ces interventions, le rôle du CRODT reste encore modeste, en raison de la faiblesse de ses moyens financiers.

### 1.1.4.3.–Les organisations professionnelles

Deux grandes organisations représentent les armateurs et interviennent dans le secteur de la pêche industrielle. Il s'agit du Groupement des Armateurs et Industriels de la Pêche au Sénégal (GAIPES) et de l'Union patronale des Mareyeurs Exportateurs du Sénégal (UPAMES).

Le secteur privé est de plus en plus associé au processus de cogestion des ressources à travers notamment l'aménagement de certaines pêcheries qui permet de mieux organiser les filières par une responsabilisation des différents acteurs.

C'est le cas de la pêcherie de la crevette profonde dont l'exclusivité des droits d'exploitation a été concédée le 16 juillet 2015 à la Coopérative sénégalaise des Exploitants de Crevettes profondes (COSECPRO) qui regroupe six (6) armateurs. Cette convention de concession d'une durée de quinze (15) ans doit faire l'objet d'une évaluation indépendante de son fonctionnement cinq ans après son entrée en vigueur.

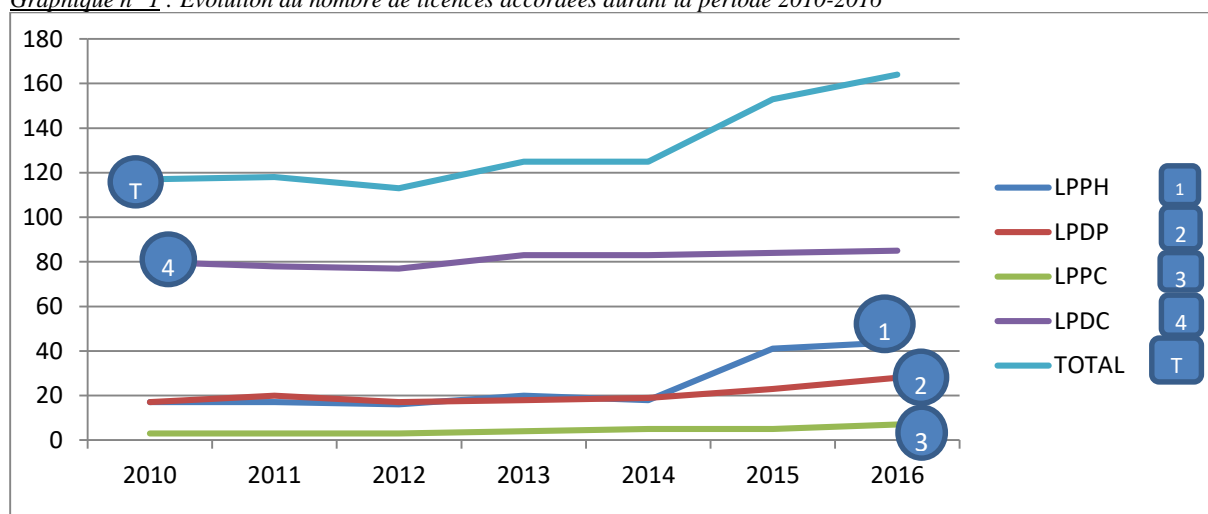
## 1.2. - Une progression constante du nombre de licences attribuées

Les licences de pêche accordées, pour tous types confondus, ont continué à augmenter durant la période de contrôle comme l'indiquent les tableau et graphique suivants.

Tableau n° 2 : Evolution du nombre de licences accordées durant la période 2010-2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
<b>LPPH</b>	17	17	16	20	18	41	44	<b>173</b>
<b>LPDP</b>	17	20	17	18	19	23	28	<b>142</b>
<b>LPPC</b>	3	3	3	4	5	5	7	<b>30</b>
<b>LPDC</b>	80	78	77	83	83	84	85	<b>570</b>
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>118</b>	<b>113</b>	<b>125</b>	<b>125</b>	<b>153</b>	<b>164</b>	<b>915</b>

Graphique n° 1 : Evolution du nombre de licences accordées durant la période 2010-2016



Durant la période sous revue, neuf cent quinze (915) licences ont été attribuées. La plupart (62,29 %) ont concerné les espèces démersales côtières. En moyenne, 80 LPDC ont été octroyées par an. Cette stabilisation du nombre de licences accordées s'explique par le fait que ces espèces, étant considérées en état de surexploitation, il a été décidé en 2006 du gel des autorisations les concernant.

Une nette évolution du nombre de licences de pêche pélagique hauturière (LPPH) a été observée à partir de 2015. En effet, de 18 LPPH en 2014, ce nombre a plus que doublé pour passer à 41 en 2015, puis à 44 en 2016. Cette situation résulte de l'entrée de navires européens dans la Zone économique exclusive (ZEE) à la suite de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et le Sénégal et du protocole de mise en œuvre conclus en 2014.

Les stocks d'espèces pélagiques hauturières, qui concernent l'ensemble des variétés de thon, sont gérés par la commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICATA). Il s'agit d'une organisation intergouvernementale responsable de la conservation de ces espèces et apparentées de l'océan atlantique et des mers adjacentes. Cette instance recueille les statistiques des Etats membres et fixe les quotas de captures autorisés au regard des stocks disponibles.

### **1.3. – Des manquements observés dans la procédure d'attribution des licences**

L'une des principales missions de la DPM, énumérées à l'article 2 de l'arrêté n°002466 du 19 avril 2006 précité, est de veiller à l'application de la réglementation relative à l'exercice de la pêche maritime.

Il incombe dès lors à ce service, en relation avec des structures comme la DPSP et l'ANAM, d'instruire les demandes par l'accomplissement de diligences tendant à vérifier le respect des exigences prévues par la réglementation en la matière.

C'est dans cette optique qu'il revient au directeur des pêches maritimes de présider la CCALP et de préparer et soumettre à la signature du ministre chargé de la pêche les projets de licences destinées aussi bien aux navires sénégalais qu'aux navires étrangers.

Ainsi, le demandeur doit, entres autres :

- contracter une assurance pour les navires dont il sollicite l'attribution d'une licence ;
- détenir un permis de navigation à jour ;
- s'acquitter de la redevance correspondant au type de licence sollicité ;
- détenir un acte de nationalité valable ;
- s'être acquitté des amendes et pénalités dont il est redevable au titre des arraisonnements subis ou des sanctions à lui infligées par les autorités compétentes.

### ***1.3.1. – Irrégularités dans l’instruction de certains dossiers de demandes de licences***

La demande de licence donne lieu à la production, par le demandeur, d’un certain nombre de pièces afin de permettre à la DPM de procéder à l’instruction. Ainsi, le dossier d’instruction doit renfermer des documents tels que l’acte de nationalité du navire, le permis de navigation ou l’assurance corps de navire. Une fiche de circulation et de suivi d’amende doit également être visée pour ce qui concerne les renouvellements.

Durant l’instruction, l’ANAM procède à la vérification de l’assurance du navire et du respect du versement des cotisations sociales auxquelles est assujéti l’armateur vis-à-vis de ses employés. Quant à la DPSP, elle effectue le suivi du paiement des amendes.

L’examen des dossiers de licences a fait ressortir que des pièces sont manquantes et que certains documents n’offrent pas toutes les garanties de régularité.

#### ***1.3.1.1. – Absence de formalisation de la demande de licence***

Selon les dispositions de l’article 18 du décret n°98-498 précité portant application du Code de la pêche, repris par l’article 15 du décret d’application de 2016, un formulaire-type doit être rempli par tout demandeur de licence et contenir les informations suivantes :

- le nom et les caractéristiques du navire ;
- la nationalité, le numéro d’immatriculation, les lettres et chiffres extérieurs d’identification du navire ;
- l’indicatif d’appel et la fréquence radio du navire ;
- l’effectif de l’équipage ;
- les nom et adresse de l’équipage ou de son représentant ;
- l’attestation de conformité sanitaire ;
- les caractéristiques et la nature des engins de pêche du navire ;
- la période pour laquelle la licence est demandée et les espèces visées.

Le même texte prévoit que le formulaire-type est approuvé par arrêté du ministre chargé de la pêche maritime.

Cependant, il a été constaté que ce document n’a pas fait l’objet d’une validation officielle par arrêté ministériel tel que prévue par la loi.

Cette absence de validation empêche de faire revêtir à ce document un caractère obligatoire. C’est ainsi que, dans la pratique, des dossiers sont instruits sans contenir tous les éléments qui y sont énumérés.

Au cours des investigations, cette faiblesse a été soulevée par l’équipe de contrôle et des justifications ont été demandées pour savoir pourquoi un tel document important n’avait pas encore été adopté par le ministre.



Dans ses réponses, Monsieur Mamadou Goudiaby indique qu'un projet d'arrêté instituant le formulaire-type de demande de licences de pêche industrielle a été soumis à l'approbation et à la signature du ministre de la pêche et de l'Economie maritime par la lettre n° 01258 du 18 juillet 2017.

**La Cour prend acte de la régularisation de cette situation matérialisée par la prise de l'arrêté n° 019120 du 18 juillet 2019 du ministre de la Pêche et de l'Economie maritime portant approbation du formulaire-type de demande de licence de pêche industrielle.**

### *1.3.1.2. – Prolongation irrégulière d'actes de nationalité provisoires*

La détention d'un acte de nationalité valable est obligatoire pour l'obtention ou le renouvellement de la licence. En raison de la durée que prend l'instruction, il est généralement délivré un acte de nationalité provisoire à l'intention des navires étrangers sollicitant la nationalité sénégalaise.

L'article 96 de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande dispose que : « *la sénégalisation provisoire ne peut être accordée que pour une durée de six mois renouvelable une fois* ». Ainsi, l'acte de nationalité provisoire ne peut être valable que pour une durée maximum de douze mois.

Il a cependant été relevé que certains actes de nationalité provisoires ont été prorogés plus d'une fois en violation des dispositions ci-dessus, comme le montre le tableau qui suit :

*Tableau n° 4 : Prolongation irrégulière d'actes de nationalité provisoires*

Armement/ Navire	TJB	Type/Option pêche	Date acte naturalisation provisoire	Date naturalisation provisoire	Expiration	Nombre prorogation (s)
<i>Sispa</i> /Playa de Dakar ex Playa de Huelva (Dak 1212)	148,76	LPDP/CHCP	13/11/13	24/07/13	23/07/14	2
<i>Hispasen</i> / Soraya I (Dak 1223)	180,00	LPDC/CHCC	08/01/15	18/03/15	17/03/16	3
<i>Hispasen</i> / SOFIA (Dak 1227)	224,16	LPDP/CHCP	07/04/15	09/04/15	08/04/16	2

La prorogation irrégulière de ces actes de nationalité provisoire constitue une violation des dispositions du Code de la marine marchande.

Monsieur Yérém Thioub, directeur de l'ANAM, fait part de l'existence de circonstances sur lesquelles l'Administration maritime sénégalaise n'a aucune prise. Il soutient que les navires en cause rencontrent des difficultés auprès du pays d'achat. Il ajoute qu'il ne souhaitait pas annuler ou retirer l'acte de nationalité provisoire délivré au risque de supprimer tous les acquis antérieurs pour le navire acheté et de rendre inutiles les dépenses de réparation, de mise en route, de mise à la consommation et aussi de mise en exploitation pendant l'année de validité de la nationalité provisoire. Il estime également avoir agi pour préserver des emplois

à bord du navire, sauver les entreprises concernées et contribuer au développement de l'économie portuaire.

Enfin, il attire l'attention sur le décalage qui existe entre les dispositions du Code de la Marine marchande et la réalité caractérisée par l'existence de circonstances sur lesquelles l'Administration maritime sénégalaise n'a aucune prise.

**Pour la Cour, il n'en demeure pas moins que le législateur était bien conscient de la durée que prennent les formalités relatives aux activités post autorisations ministérielles, à savoir les procédures auprès de l'Administration du pays d'origine du navire, les formalités douanières, ainsi que l'obtention du certificat de radiation. C'est pourquoi il a jugé nécessaire de fixer un délai de six (6) mois renouvelable une fois.**

**Par conséquent, les armateurs doivent tenir compte de cette durée quand ils procèdent à l'achat et l'Agence nationale des Affaires maritimes doit appliquer strictement la règle sur la durée de la nationalité provisoire en mettant fin à la pratique consistant à accorder plus d'une prorogation.**

**Recommandation n° 1 :**

**Il est recommandé :**

- **au ministre chargé de la Pêche de veiller à l'application de l'article 96 de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande qui dispose que : « la sénégalisation provisoire ne peut être accordée que pour une durée de six mois renouvelable une fois » ;**
- **au directeur de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) de respecter strictement les dispositions de l'article 96 du Code de la Marine marchande en cessant de renouveler plus d'une fois les actes de nationalité provisoires quels que soient les motifs invoqués.**

***1.3.1.3.– Incertitudes sur le jaugeage des navires***

La jauge brute d'un navire sert de base de calcul des redevances annuelles à payer par l'armateur en contrepartie de la licence qui lui est attribuée. La liquidation du montant à payer s'effectue à partir des données relatives au Tonnage Jauge Brut (TJB) figurant dans l'acte de nationalité établi par l'ANAM qui fait foi en l'absence de certificat de jaugeage.

Ces données peuvent changer dans le cas d'une transformation de la structure du navire. Une telle modification non portée à la connaissance de l'Administration et non transcrite dans le certificat de jaugeage a pour conséquence, du fait d'une éventuelle sous-évaluation des capacités en matière de capture, de fausser les données statistiques et d'entraîner un manque à gagner pour l'Etat.

Cependant, le législateur sénégalais a prévu des dispositions pour juguler les fraudes sur les jaugeages qui ne sont pas toujours respectées de sorte qu'il demeure quelques incertitudes quant à la fiabilité du TJB de certains navires.

### **1.3.1.3.1. – Absence de jaugeage de navires**

L'article 107 du Code de la Marine marchande fait obligation aux autorités de l'ANAM de procéder ou faire procéder au jaugeage des navires pour lesquels la nationalité sénégalaise est demandée. A l'issue de cette opération, un certificat de jauge est ainsi établi et doit être versé au dossier. Ces dispositions ont notamment pour objectif de s'assurer qu'il ne subsiste aucun doute sur les éléments de TJB fournis par les demandeurs de la nationalité sénégalaise.

Par ailleurs, l'article 18 décret n°98-498 précité repris par l'article 15 du décret n° 2016-1804 du 22 novembre 2016 portant application du Code de la pêche, in fine, prévoit que les tonnages de jauge brute et de jauge nette sont constatés par copies de certificats délivrés par l'ANAM ou les sociétés de classification agréées par le ministère chargé de la Pêche maritime.

Cependant, il a été constaté que l'ANAM délivre un acte de nationalité à des navires sans procéder ou faire procéder à leur « re-jaugeage ». Le tableau ci-dessous illustre cette situation.

*Tableau n°5 : Navires naturalisés pavillon Sénégalais en l'absence de certificat de jauge*

<b>Armement</b>	<b>Navire</b>	<b>TJB</b>	<b>Immatriculation</b>	<b>date de naturalisation</b>
Sispa	Playa de Dakar ex Playa de Huelva	148,76	Dak 1212	24/07/2013
Hisepec	Sierra de Dakar ex Sierra de Huelva	148,76	Dak 1213	13/11/2014
Hispasen	Soraya I	180,00	Dak 1223	18/03/2015
Hispasen	Sofia	224,16	Dak 1227	09/04/2015
Capsen	Western Kim	1525	Dak 1242	12/02/2016

Monsieur Yérin Thioub, dans ses réponses, avance que l'article 81 du décret n° 2004-283 du 05 mars 2004 fixant les modalités d'application du Code de la Marine marchande interdit de faire re-jauger un navire de pêche figurant dans la flotte sénégalaise. Il précise aussi que les certificats de jauge délivrés par les pays d'origine sont légaux et donc considérés comme fiables. Il soutient que le paiement des licences de pêche serait en conformité avec lesdits certificats et qu'il n'y aurait pas non plus d'incidence sur les revenus tirés des licences de pêche.

Il soulève également la question de l'inversion de la procédure administrative de régularisation des navires de pêche qui fait intervenir l'octroi des licences ou les promesses de licences avant la "sénégalisation", rendant du coup inopérant le re-jaugeage des navires.

S'il est constant que l'article 81 du décret n° 2004-283 précité dispense l'ANAM de re-jauger les navires demandant la nationalité sénégalaise, dans le cas d'adhésion aux conventions internationales sur le jaugeage par les Etats de provenance, il n'en demeure pas moins que les

risques de modifications frauduleuses des coques avant ou après la délivrance de la nationalité doivent amener les autorités à prendre des mesures alternatives pour s'assurer du tonnage réel.

**Recommandation n° 2 :**

**Il est recommandé au ministre chargé de la pêche de :**

**-s'assurer que les dispenses de re-jaugeage par l'ANAM concernent bien des navires provenant de pays ayant adhéré aux conventions internationales sur le jaugeage des navires avant l'octroi de la nationalité sénégalaise pour faire application de l'alinéa 2 de l'article 81 du décret n° 2004-283 précité selon lequel, les navires construits, achetés ou provenant à un titre quelconque, de pays non signataires desdites conventions, devront être re-jaugés avant leur immatriculation au Sénégal ;**

**- faire procéder par l'ANAM sur la base d'indices de fraude ou à des périodes déterminées à des contrôles sur les tonnages réels de certains navires de pêche pour l'application effective des dispositions de l'article 125/G du Code de la pêche selon lesquelles les fausses déclarations sur le tonnage de jauge brute des navires constituent des infractions très graves de pêche industrielle.**

***1.3.1.3.2. – Différence de jauge d'un navire d'une année à l'autre***

Au titre de la redevance de l'année 2016, il a été constaté que l'armateur « Sénégalaise De Thon » a payé une redevance d'un montant différent de celui payé en 2015 concernant le navire "Pont Saint Louis" immatriculé DAK 1226. En effet, pour cette année, la société s'est acquittée d'une redevance de 12 672 000 FCFA tandis qu'en 2015 elle a effectué le versement d'un montant de 18 963 000 FCFA, au titre de cette même redevance. Cette différence s'explique par une évolution du TJB qui est passé de 1 536 à 2 107.

Toutefois, l'analyse des différents dossiers n'a fait ressortir aucune information (aucun certificat de jauge versé au dossier) expliquant la modification des capacités techniques du navire entre 2015 et 2016 de nature à justifier la variation du TJB.

*Tableau n°6 : Evolution du TJB et du montant payé par "Sénégalaise De Thon" selon les bulletins de liquidation*

Année	2015 (A)	2016 (B)	Ecart (C) = (A) - (B)
TJB	1 536	2 107	- 571
Taux redevance (FCFA)	9 000	9 000	0
Montant annuel à verser (FCFA)	13 824 000	18 963 000	- 5 139 000
Versement effectué (FCFA)	12 672 000	18 963 000	- 6 291 000
Numéro bulletin de redevance	101	093	
Semestre	1,2	1,2	
Type pêche	LPPH	LPPH	
Option pêche	SENN	SENN	
Numéro reçu de paiement	001358934	0911636	
Date paiement	24/03/2015	13/01/2016	

Durant l’instruction de la demande de renouvellement de licence pour l’année 2016 de ce navire, les services de la DPM auraient dû constater la modification du TJB et réclamer la production d’un document justificatif.

Il demeure ainsi une incertitude quant à la jauge réelle de ce navire et sur la pertinence du montant ainsi liquidé.

Dans ses réponses, M. Goudiaby reconnaît que la différence notée dans la variation du montant de la redevance versée par l’armateur du navire "Pont Saint Louis" entre 2015 et 2016, relève d’une erreur au moment de l’établissement du bulletin de liquidation et non à une variation de la jauge brute du navire suite à un changement technique. Ainsi, l’erreur aurait été commise lors de l’enregistrement des caractéristiques du navire qui considérait le TJB comme étant égal à 1536 alors qu’il était de 2107.

La Cour prend acte et considère que cette erreur a occasionné pour l’Etat un manque à gagner de 6 291 000 FCFA.

### **Recommandation n° 3**

#### **La Cour recommande :**

- **au ministre chargé de la pêche de s’assurer que le montant de 6 291 000 FCFA résultant de la différence entre le montant à verser (18 963 000 FCFA) et celui effectivement versé (12 672 000 FCFA) sur la base d’une erreur de liquidation a été régularisé auprès des services de son département et recouvré par les services du Trésor public ;**
- **à la DPM d’apporter toute la célérité nécessaire dans le calcul et la liquidation des redevances dues par les navires de pêche.**

#### ***1.3.1.3.3. – Non prise en compte des nouvelles données sur le tonnage***

Les normes de jauge moderne font apparaître le GT (Gross Tonnage) en lieu et place du TJB pour déterminer la capacité des navires. Le GT, d’origine anglophone, apparaît comme la norme de plus en plus appliquée. Elle diffère du TJB d’origine francophone. Cette tendance est notée actuellement sur les navires européens présents au Sénégal qui fournissent des documents renfermant des tonnages en GT.

La présentation de documents des navires sous GT, alors que l’Administration sénégalaise se fonde sur la norme TJB, peut rendre difficile la détermination des quantités réelles et le calcul exact des redevances dues. Bien que le nouveau Code de la pêche et son décret d’application ne prévoient pas cet indicateur pour le calcul du montant des redevances, il aurait fallu que d’une part les autorités chargées de la pêche prennent des initiatives pour arriver à un calcul plus juste et d’autre part entreprendre les diligences nécessaires au changement de la législation devenue obsolète.

Monsieur Goudiaby reconnaît le manque de correspondance qui existe entre les modes de calcul de TJB et du GT selon qu'on se réfère à la convention d'Oslo ou à celle de Londres.

Il précise qu'en attendant la prise en compte du GT dans le calcul des redevances, il est demandé à tout armateur dont la jauge du navire est exprimée en TJB de s'approcher du Bureau de contrôle "Veritas", afin d'obtenir un certificat de jauge en GT.

#### **Recommandation n° 4**

**La Cour recommande au ministre chargé de la pêche de poursuivre la réflexion sur l'alignement du Sénégal au système de mesure GT (Gross Tonnage).**

#### ***1.3.2. – Des licences accordées à des navires ne s'étant pas acquittés totalement des amendes***

L'examen des fiches de suivi des amendes a révélé que des armateurs ont bénéficié de la licence alors que les montants dont ils sont redevables n'ont pas été totalement payés. Cette situation, constitue une rupture d'égalité par rapport à ceux qui sont à jour dans le paiement de leurs amendes et un manque à gagner éventuel pour l'Etat.

En effet, laisser opérer des navires alors qu'ils sont redevables d'amendes fait apparaître un risque d'insolvabilité notamment en cas de nouvelles infractions.

*Tableau n° 7 : Extrait de la situation des amendes impayées*

Armement/ Navire	Arraisionnement	Année délivrance licence	Amende retenue (FCFA)	Montant versé (FCFA)	Reliquat (FCFA)
<i>Edouard F.F Sagna/ Ave Maria (Dak 897)</i>	20 /09/ 2000	2015	30 000 000	100 000	29 900 000
<i>GIE Kadio Kor/ Safinatoul Aman I (Dak 514)</i>	12/03/2002	2015	16 656 625	1 110 000	14 546 625
<i>Italsen Fishing/Marcantonio Bragadin(Dak 1074)</i>	10/10/2015	2016	5 000 000	-	5 000 000
<i>Fatou Mbengue / Ya Fama III (Dak 673)</i>	25/03/1997	2014	3 000 000	1 405 000	1 595 000
	22/10/1998		3 000 000		3 000 000
	31/12/1998		5 000 000		5 000 000
	<b>Total</b>		<b>11 000 000</b>		<b>9 595 000</b>
<i>Fatou Mbengue /Ya Fama IV (Ex Charbon Bleu II) (Dak 1038)</i>	19/06/2005	2014	15 000 000		15 000 000
<i>Senevisa /Nata (Dak 1137)</i>	06/04/2006	2016	3 000 000	3 000 000	0
	14/09/2013				20 000 000
	<b>Total</b>		<b>20 000 000</b>	<b>23 000 000</b>	<b>20 000 000</b>
<i>Senevisa /Sona (Dak 1138)</i>	07/01/2012	2015	20 000 000	20 000 000	0
	05/07/2013		40 000 000	16 750 000	23 250 000
	07/01/2014		35 000 000		35 000 000
	<b>Total</b>		<b>95 000 000</b>		<b>58 250 000</b>
<i>Senevisa /Fatima (Dak 1126)</i>	14/08/2014		15 000 000		15 000 000
<b>TOTAL</b>			<b>210 656 625</b>	<b>43 365 000</b>	<b>167 291 625</b>

Ces navires bénéficient du droit de pêcher alors même qu'ils sont redevables de sommes importantes. Cette situation est de nature à compromettre les chances de recouvrement d'une dette que la survenance de nouvelles infractions pourrait considérablement augmenter.

Par ailleurs, malgré l'existence de ces dettes, les fiches de contrôle ont été visées par la Direction de la Protection et de la Surveillance maritime (DPSP) et l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM). Pour rappel, ces deux directions sont chargées de remplir et de viser la fiche de contrôle avant toute délivrance de licence.

Pour M. Cheikh Sarr, ancien DPSP, la période de renouvellement des licences demeure en effet le moment privilégié pour mettre la pression sur les armateurs qui ont des arriérés d'amendes. Il précise que certains armateurs, comme Italsen Fishing, avaient déposé une caution de garantie tandis que Senevisa avait bénéficié d'un échéancier qu'il avait scrupuleusement respecté.

Par contre, pour ce qui concerne le navire Ya Fama IV, il avait changé de propriétaire, ce qui le libère de l'obligation de payer l'amende puisque seuls le capitaine et l'armateur sont solidairement responsables. Quant aux navires Ave Maria, Safinatoul Aman et Ya Fama III, M. Sarr considère qu'ils font partie de petits « rougetiers » à faibles moyens et que leur refus de renouvellement de licences, en raison de l'existence d'arriérés d'amendes, reviendrait à accentuer les difficultés économiques qu'ils subissent.

### ***1.3.3. – Liquidation incomplète de redevances***

L'attribution des licences de pêche concourt à la réalisation de recettes budgétaires pour l'Etat. Ainsi, l'obtention du droit de pêche est subordonnée au paiement d'une redevance dont le montant est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de la Pêche et de celui en charge des Finances.

Il en est ainsi de l'arrêté interministériel n° 12240 du 11 juin 2015 fixant les montants et les modalités de paiement des redevances des licences de pêche industrielle pour les navires battant pavillon sénégalais et les navires affrétés. L'article 5 dudit arrêté fait obligation à l'ensemble des navires détenteurs d'une licence de payer une redevance.

Dans la procédure d'établissement des licences, les services de la DPM sont chargés de valider le bulletin de liquidation en vue de déterminer le montant dont le demandeur doit s'acquitter au titre de la redevance.

Il s'agit de calculer le montant annuel en faisant le produit entre le TJB du navire et le taux de la redevance unitaire applicable en fonction du type de licence et de l'option de pêche choisie. Après fixation de ce montant, il est procédé à la liquidation du paiement réel à effectuer au regard de la durée semestrielle ou annuelle de la licence.

L'analyse du fichier des bulletins de redevances émis par la DPM fait ressortir un défaut de liquidation d'un montant total de sept cent quatre-vingt-deux millions trois mille cinq cent



soixante et un (782 003 561) francs CFA sur l'ensemble de la période sous revue (2010-2016). Le détail est récapitulé dans le tableau ci-dessous :

*Tableau n° 8 : Situation des redevances dues et des versements effectifs pour les licences accordées entre 2010 et 2016*

(En FCFA)

Année	Montant des redevances à payer	Montants liquidés	Montants non liquidés
2010	765 143 585	699 758 754	65 384 831
2011	801 077 310	734 357 575	66 719 735
2012	720 240 278	670 671 603	49 568 675
2013	907 696 090	660 142 092	247 553 998
2014	987 108 685	732 391 182	254 717 503
2015	849 974 812	787 117 959	62 856 853
2016	700 308 563	665 106 596	35 201 967
<b>TOTAUX</b>	<b>5 731 549 322</b>	<b>4 949 545 761</b>	<b>782 003 561</b>

Ainsi, au lieu de cinq milliards sept cent trente et un millions cinq cent quarante-neuf mille trois cent vingt-deux (5 731 549 322) francs CFA, il n'a été liquidé par la DPM que la somme de quatre milliards neuf cent quarante-neuf millions cinq cent quarante-cinq mille sept cent soixante et un (4 949 545 761) francs CFA, soit 86,35 % du montant total effectif à verser. Il en découle un écart de sept cent quatre-vingt-deux millions trois mille cinq cent soixante et un (782 003 561) francs CFA entre les redevances à payer et les versements effectifs.

Les redevances représentent la contrepartie du droit d'accès à la mer concédé aux navires et constituent des recettes publiques qui alimentent le budget national. La mauvaise liquidation de ces redevances induit ainsi un important manque à gagner pour l'Etat.

Ceci impacte également les intérêts de la Caisse d'Encouragement de la Pêche industrielle et artisanale (CEPIA) et de l'Agence de Gestion et de Coopération entre le Sénégal et la Guinée Bissau (AGC) qui subissent ainsi une diminution de leurs recettes potentielles, du fait qu'une partie des redevances leur est reversée selon la clé de répartition suivante : 95% Etat et CEPIA (respectivement pour 1/3 et 2/3) et 5% pour l'AGC.

M. Goudiaby explique cette liquidation incomplète par le fait que ses services ne facturent pas toute la période de validité des licences en cause lorsque des repos biologiques y sont observés. Ainsi, il est procédé à une soustraction d'une valeur égale à 1/12 ou 1/6 selon que la licence est annuelle ou semestrielle.

Pour M. Ousmane Ndiaye, ancien DPM, les écarts pourraient être justifiés par l'existence de doublons mais également la prise en compte des repos biologiques.

Cependant, la Cour considère que l'octroi de licence, tout comme la liquidation de la redevance y afférente, ne sont pas subordonnés à la durée effective d'exercice de l'activité



halieutique. La législation sénégalaise ne retient que la licence semestrielle ou annuelle indépendamment de la période de délivrance et du type de pêche qui se pratique selon les espèces sur une période plus ou moins courte par rapport à la durée de la licence.

Des lors, l'adoption du repos biologique, qui constitue une mesure de gestion du secteur qui vise notamment à améliorer les conditions d'exercice de la pêche pour les attributaires de licences, ne saurait servir de prétexte pour réduire le montant des redevances à payer par ces derniers.

#### **Recommandation n° 5**

**Il est recommandé au directeur de la DPM de procéder à la liquidation complète des montants des redevances indépendamment des mesures de gestion du secteur, comme le repos biologique, qui pourraient être prises par les autorités.**

#### ***1.3.4. – Des assurances ne couvrant pas la période totale de validité de la licence de pêche***

Selon l'article 2 de la loi n° 83-47 du 18 février 1983 portant obligation d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation ainsi que des corps de navire battant pavillon sénégalais et rendant obligatoire la domiciliation de cette assurance au Sénégal, « tout corps de navire battant pavillon sénégalais et armé au commerce ou à la pêche doit être couvert par une assurance ».

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'obligation pour les navires de pêche industrielle de contracter une assurance dont l'attestation doit être jointe au dossier de leur demande de licence. Cette exigence est vérifiée par l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) dans le cadre du visa qu'elle délivre et qui est matérialisé sur la fiche de contrôle.

Il a été cependant remarqué que certains dossiers renferment des attestations d'assurance qui ne couvrent pas toute la période correspondant à la licence.

*Tableau n° 9: Navires dont l'assurance ne couvre pas toute la période de la licence*

Nom du navire	TJB	Nom Armement	Type pêche	Option pêche	Période de validité assurance	Période de validité licence
Elodie ex Aïssatou (Dak 680)	119,88	Senecrust	LPDC	CHPC	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars 2012 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 30 septembre/2012	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 2012 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2012
Ile aux Fées (Dak 754)	193,22	Yannick Carton	LPDC	CHCC	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars 2012 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 30 septembre/2012	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 2012 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2012
Ramatoulaye (Dak1141)	289,60	SPT	LPPH	CANN	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars 2012	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2012
Marcantonio Bragadin (1074)	382,21	Italsen Fishing	LPDC	CHCC	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars 2013	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 2013 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2013
Capotra Montana (Dak 1075)	317,00	Ampesca	LPDC	CHCC	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars/2013	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 2013 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2013
Petite Marilou (Dak936)	49,06	Mohamed Abdou Ali	LPDC	CHPC	Du 12 août au 09 septembre /2013	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2013
Hispasen 7 ex Peix Cameroun 3 (Dak1202)	242,86	Hispasen	LPDP	CHCP	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 2014	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2014
L'Africain (Dak749)	179,20	Berthome	LPDC	CHPC	Du 1 <sup>er</sup> septembre au 30 novembre 2015	Du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2015
Naelle ex Isoard (Dak 1222)	222,35	Sopasen	LPPC	CHAL	Du 16 janvier au 15 avril 2016	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2016

Le défaut d'assurance d'un navire constitue une violation des dispositions de la loi n°83-47 précitée portant sur l'obligation d'assurances.

Selon Monsieur Yérim Thioub, directeur de l'ANAM, il n'existe pas de rapport entre l'assurance et la durée totale de validité d'une licence de pêche, même si, au titre de la coordination inter-services, il a été institué par le ministère l'obligation de l'assurance avant le visa de la fiche de contrôle des navires.

En raison de l'existence de risques de sinistres inhérents à l'activité de pêche, la Cour estime que, pour une prise en charge correcte des dommages éventuels, il est du devoir du directeur de l'ANAM d'exiger une assurance couvrant la durée de la licence avant d'apposer son visa, ce d'autant plus qu'il reconnaît lui-même que le ministère en a fait une exigence.

#### **Recommandation n° 6**

**Il est recommandé au directeur de l'ANAM d'exiger des armateurs de déposer un dossier comprenant une assurance couvrant toute la période de validité de la licence de pêche demandée.**

### **1.3.5. – Non-respect des règles de délivrance de licences aux navires étrangers**

L'exercice de la pêche industrielle par des navires étrangers sous les eaux sénégalaises est subordonné à la détention d'une licence. Cette faculté est conditionnée par l'existence préalable d'un accord ou d'un affrètement par des sénégalais.

L'article 16 du Code de la pêche de 1998, repris par l'article 27 du nouveau Code de la pêche maritime de 2015, dispose que "*les navires de pêche battant pavillon étranger sont autorisés à opérer dans les eaux sous juridiction sénégalaise, soit dans le cadre d'un accord de pêche liant le Sénégal à l'Etat du pavillon ou à l'organisation qui représente cet Etat, soit lorsqu'ils sont affrétés par des personnes de nationalité sénégalaise.*"

L'accord prévu par ces dispositions est mis en œuvre à travers un protocole définissant les modalités d'application. C'est ainsi que le Sénégal a signé des accords de pêche de réciprocité avec ses voisins (Gambie, Guinée Bissau, Mauritanie, Cap vert). Il a, en revanche, conclu des conventions de coopération avec d'autres Etats et organisations comme le Cap-Vert (convention SEN CAP et protocole d'application du 29 mars 1985) et l'Union Européenne (protocole et annexes des 24 et 25 avril 2014) dont les navires opèrent actuellement dans les eaux sénégalaises.

Malgré la signature de ces accords qui définissent des règles strictes, il a été observé des cas de non-respect de dispositions y contenues.

#### **1.3.5.1. – Des navires européens exerçant malgré la suspension de l'accord avec l'Union Européenne**

L'implication de la décision de l'Etat du Sénégal de procéder au gel de la licence de pêche démersale côtière (LPDC) et de ne pas renouveler l'accord le liant avec l'Union européenne en 2006 a été de suspendre l'octroi de nouvelles LPDC. De même, aucune licence accordée précédemment aux européens ne pouvait faire l'objet de renouvellement.

Néanmoins, il a été constaté que, durant la période 2010-2014, de nouvelles licences ont été accordées à des navires européens figurant dans le tableau suivant :

*Tableau n° 10: Navires européens opérant durant la période 2010-2014*

<b>NOM</b>	<b>IMMAT. NAV</b>	<b>TJB</b>	<b>NATIONALITE</b>
PILAR TORRE	ST-2-4/96	136,99	Espagnole
GAZTZLUGAITZ	ST-2-6/98	149,87	Espagnole
BERRIZ SAN FRANCISCO	SS-1-7/03	217,49	Espagnole
NUEVO SAN LUIS	SS-2-1720	137,83	Espagnole
KERMANTXO	SS-1-8-99	213,9	Espagnole
IRIBAR ZULAIKA	SS-3-1/97	148,24	Espagnole
AITA FRAXKU	SS-1-7-99	213,9	Espagnole
CORONA DEL MAR	BA 724 048	306,82	Française

Il apparaît qu'en l'absence d'accord global Sénégal-UE, les licences ne devaient être accordées que si, au préalable, des conventions spécifiques avaient été signées entre d'une part le Sénégal et d'autre part l'Espagne ou la France pour satisfaire aux exigences de l'article 16 du Code de la pêche. Ces navires ont opéré durant cette période et ont bénéficié de licences en violation des dispositions légales en la matière.

M. Goudiaby précise que le ministère a conclu, transitoirement, un accord thonier avec les armateurs français et espagnols basés à Dakar car la suspension de la convention Sénégal-UE avait impacté négativement l'approvisionnement des conserveries sénégalaises, menacé de nombreux emplois et les devises d'exportation. M. Ousmane Ndiaye ajoute pour sa part que depuis 2006 cet accord semestriel est régulièrement renouvelé et a reçu l'adhésion de toutes les parties prenantes. Il reconnaît cependant que l'affrètement aurait été la méthode la plus appropriée pour permettre à ces navires d'exercer dans le respect de la loi.

Selon la Cour, quelle que soit la justification apportée, l'accord thonier qui lie directement le ministère et les armateurs en dehors d'un cadre inter-Etat, viole les règles sus évoquées.

#### **Recommandation n° 7**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de veiller à ce que la signature d'accords de pêche soit faite dans le strict respect des lois, notamment dans le cadre des conventions spécifiques signées entre le Sénégal et d'autres Etats ou organisations internationales, en vertu de l'article 16 du Code de la pêche.**

#### ***1.3.5.2. – Des autorisations de pêche non conformes aux exigences légales***

En septembre 2011, des autorisations ont été accordées à des armateurs sénégalais leur permettant d'affréter des navires russes, en dehors d'un accord de pêche signé entre le Sénégal et la Russie. En avril 2012, le Gouvernement du Sénégal a décidé de procéder à l'annulation de ces autorisations par les lettres ministérielles numéros 50, 51 et 52 /MPAM/DPSP/DIC/sw du 25 avril 2012. Ces autorisations ont concerné les navires suivants :

*Tableau n° 11 : Navires affrétés par des sénégalais*

<b>Affréteurs</b>	Mbaye Malick Ba	Fouad Nouasser	Sentissi El Idrissi Hassan
<b>Navires affrétés</b>	- King Clip - King Fisher - King Dory	- Kovas, - Admiral Starikov, - Kap Bogomolov, - Irvinga, - Zahkar Sorokin, - Oleg Naydenov, - Lazurnyy - Zamoskvorechye, - Soley, - Blue Wave - Balandis, - Vasily Lozovsky, - Nordic (AtlHempes), - Alex Kosarev, - Marshall Vasilevsky	- Coral - M. Vebersky - Volopas - Ribalka Sevastopol - KiyevskaRus - King Ray

L'affrètement d'un navire étranger est encadré par l'article 23 du Code de la pêche qui en relève le caractère exceptionnel et conditionne l'octroi à la nécessité de faire face au déficit du sous approvisionnement des industries de la pêche.

De même, l'article 24 dudit Code fait obligation aux navires affrétés de débarquer la totalité de leurs captures au Sénégal et de compter à bord un équipage, hors état-major, qui soit constitué, pour moitié, par des inscrits maritimes sénégalais.

Cependant, il ressort des entrevues avec les services de la DPM que les captures n'étaient pas débarquées au Sénégal et, de ce fait, n'avaient pas pour objet de combler un déficit d'approvisionnement des industries. De même, il est relevé que la moitié de l'équipage de ces navires russes n'était pas composée de sénégalais. Il apparaît dès lors que l'exercice de la pêche par ces navires ne répond pas aux normes d'attribution de licences et constitue un manquement grave.

Les services de la DPM, responsables de la collecte des données de débarquement, se sont trouvés dans l'impossibilité matérielle de disposer des tonnages réels et de la nature des espèces effectivement pêchées par ces navires. De même, les services de la DPM et de la DPSP n'ont pas été en mesure d'exécuter toutes les diligences qui leur incombent tant en matière de pilotage de la procédure qu'en matière de contrôle et de sanction des violations constatées.

Malgré ces irrégularités, l'administration de la pêche n'a pas pris de mesures pour obliger les navires à débarquer les captures et de se mettre en règle sur la composition équitable des équipages entre sénégalais et russes.

Selon M. Moustapha Thiam, ancien DPM, les captures n'ont pas été débarquées du fait, entre autres, du déficit local en infrastructures de stockage pouvant les contenir. Il ajoute que ces captures ont été destinées à des industriels nationaux auprès desquels des mareyeurs sénégalais se sont approvisionnés pour le marché local. Pour M. Matar Sambou, ancien DPSP, le protocole ne fait nullement obligation aux armateurs d'embarquer des marins sénégalais. Pour ce qui concerne le débarquement de la totalité des captures, il précise qu'il n'était pas possible, tout en respectant les dispositions du protocole, qu'il se fasse au Sénégal.

Pour la Cour, l'obligation de composition paritaire des équipages et de débarquement des captures prévue en matière d'affrètement de navires de pêche étrangers s'impose à tout type d'accord y relatif même si les termes dudit protocole n'en font mention.

#### **Recommandation n° 8**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de :**

- veiller au respect strict des règles relatives à l'affrètement de navires étrangers pour éviter que cet outil ne soit utilisé pour contourner la procédure d'octroi de licences de pêche ;**
- le cas échéant, obliger les armateurs autorisés à faire recours à l'affrètement de débarquer toutes les captures au Sénégal et de respecter la règle de la composition paritaire des équipages.**

## **Chapitre II. – Le mécanisme de contrôle de l'utilisation des licences de pêche**

Le contrôle de l'utilisation des licences de pêche est tributaire de l'étendue des zones de pêche dans lesquelles opèrent les navires de pêche industrielle.

L'Etat du Sénégal a mis en place et développé, au fil des ans, une stratégie pour surveiller les activités liées à la pêche et s'adapter au mécanisme international sur le Suivi, Contrôle et Surveillance des pêches (SCS). Dès 1982, un programme "observateurs des pêches" a été instauré dans le cadre du projet de protection et de surveillance qui a été transformé en 2000 en Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP).

### **2.1. – La DPSP comme organe chargé du contrôle de l'utilisation des licences**

La Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) est l'organe chargé de veiller au respect, par les navires opérant sous les eaux sénégalaises, de la réglementation nationale et internationale en matière de pêche. A cet effet, elle effectue des contrôles à bord des navires et s'assure de la détention par ceux-ci de la licence ainsi que de tous les documents légaux de navigation. Elle vérifie également que le navire exerce bien le type de pêche pour lequel la licence lui a été délivrée et qu'il opère dans la zone appropriée.

Le contrôle des zones de pêche s'effectue grâce au Vessel Monitoring System (VMS) qui permet de suivre par satellite et de disposer, à fréquences régulières et en temps réel, des informations relatives au positionnement et à l'identité des navires en activité. Il existe aussi le système d'identification automatique des navires (AIS : Automatic Identification System) permettant à la DPSP de localiser et de suivre les activités de pêche industrielle. Mais, pour être efficace, ces systèmes nécessitent que les navires activent la balise détenue à bord, d'où l'obligation de le faire pour toute entrée sur le territoire maritime sénégalais. Le contrôle de la DPSP s'effectue aussi au moyen d'un système Radar via notamment les stations régionales de surveillance côtière. Elle peut agir également sur dénonciation.

La DPSP fait office de police des pêches et verbalise, le cas échéant, les navires en infraction en procédant à des arraisonnements. Elle tient à jour le registre des navires et l'actualise en collaboration avec la DPM qui lui communique le listing des navires autorisés à pêcher. Dans la surveillance, la DPSP est régulièrement épaulée par l'Armée de l'air, la Marine nationale, la Gendarmerie nationale et l'Armée française (Eléments français au Sénégal).

Durant ces dernières années, il est constaté une augmentation nette du nombre d'inspections et contrôles, surtout à partir de 2014, comme l'indique le tableau suivant :

*Tableau n° 12 : Etat des inspections et contrôles entre 2013 et 2016*

ANNEES	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Nombre d'inspections et de contrôles	423	2539	2335	2672	7969

Malgré l'importance du nombre de contrôle au cours de cette période, la ZEE sénégalaise est très fortement touchée par la pêche INN, principalement du fait des navires étrangers. Ce fléau remet ainsi en cause la gestion durable des pêcheries et provoque chaque année, selon les autorités ministérielles, un manque à gagner estimé à cent cinquante (150) milliards de francs CFA.

C'est dans cette optique que le Code de la pêche de 2015 a durci les sanctions en matière de pêche non autorisée par des navires étrangers en relevant de manière substantielle le montant des amendes. Ainsi, pour ce type d'infraction, si le Code de 1998 prévoyait, comme sanction, une amende allant de 150.000.000 à 200.000.000 de francs CFA, celui de 2015 l'a fixée entre 500.000.000 et 1.000.000.000 FCFA. Cependant, d'autres infractions, telles que l'obstruction des mailles et la pêche en zone interdite sont fréquemment constatées, mais sont plutôt le fait de navires sénégalais.

La DPSP s'occupe également du contrôle des exportations des produits halieutiques. Dans ce cadre, elle procède à des inspections dans les zones de frêt pour s'assurer du respect des normes et de la traçabilité des produits en matière de pêche, notamment de la validité des certificats de captures, de leurs captures dans les eaux sénégalaises, de l'identification des navires ainsi que de celle des zones de pêche.

### ***2.1.1 – Insuffisance des personnels de terrain de la DPSP***

En plus des sept (7) régions maritimes, il appartient à la DPSP de procéder à l'inspection des navires présents sur toute l'étendue de la zone économique exclusive qui s'étend sur une grande partie du territoire maritime.

Or, durant la période sous revue, seuls cent trois (103) personnes travaillaient au sein de la direction dont la grande majorité officiant au niveau central. Il s'agit notamment d'officiers de marine, de policiers, d'ingénieurs halieutiques, de techniciens supérieurs de pêche et d'observateurs, comme l'indique le tableau suivant :

*Tableau n°13 : Effectif du personnel de la DPSP*

<b>Effectifs</b>	<b>Nombre</b>
Fonctionnaires civils	17
Militaires	16
Policiers	02
Observateurs	31
Contractuels	29
ASP	08
<b>TOTAL</b>	<b>103</b>

**Source :** Ministère de la pêche et de l'Economie maritime. Document intitulé « Analyse de la surveillance des pêches » du conseil interministériel sur la surveillance des pêches (Sept 2016)

De plus, le nombre d'agents affectés sur le terrain, notamment dans les stations côtières, est relativement faible et ne permet pas de faire face efficacement aux urgences, comme les



arraisonnements, le suivi des interdictions, le contrôle de l'utilisation du carburant-pirogue subventionné.

Pour justifier les diligences entreprises pour résorber le manque de moyens humains, le DPSP M. Mamadou Ndiaye reconnaît le problème et indique que, depuis son arrivée à la tête de la direction, des correspondances ont été envoyées au ministre de l'Intérieur et de la Sécurité publique et au directeur général de l'Agence pour la Sécurité de Proximité. Les efforts déployés ont permis d'obtenir de la Fonction publique sept (7) agents supplémentaires.

La Cour retient que malgré les efforts fournis par la Direction, le problème reste entier.

### **Recommandation n° 9**

**Il est recommandé au ministre chargé de la pêche de porter une attention particulière à l'octroi de moyens humains suffisants pour permettre à la DPSP de mieux s'acquitter de ses obligations en matière de surveillance.**

## ***2.1.2 – Matériels vétustes ou non fonctionnels***

### ***2.1.2.1 - Insuffisance des moyens matériels de surveillance en mer***

La surveillance et la supervision des activités des navires de pêche industrielle au sein de la ZEE requièrent un matériel logistique adéquat de suivi et de détection.

C'est ainsi que la DPSP dispose, depuis 2004, de moyens de surveillance navale, principalement positionnés dans la région de Dakar, qui en plus d'accroître ses capacités d'intervention, agit comme dispositif de dissuasion nécessaire à la préservation des ressources halieutiques.

La consistance de ces moyens est présentée dans le tableau suivant :

*Tableau n°14 : Etat de fonctionnement et positionnement des vedettes de la DPSP*

<b>Unités navales (vedettes)</b>	<b>Long</b>	<b>Situation technique</b>	<b>Position</b>
Baye SOGUI	20 m	<b>Disponible</b>	Dakar
Alphonse FAYE	20 m	Indisponible	Dakar
El hadj Mbor DIAGNE	12 m	Indisponible	Dakar
Alieu Codou NDOYE	12 m	<b>Disponible</b>	Dakar
Ousmane DIOP Coumba Pathé	12 m	Indisponible	Dakar
Ibra PAYE	12 m	Indisponible	Saint-Louis

**Source :** Ministère de la pêche et de l'Economie maritime. Document intitulé «Analyse de la surveillance des pêches » du conseil interministériel sur la surveillance des pêches (Sept 2016)



En outre, il a été relevé, selon la DPSP, que les navires de pêche, notamment ceux qui se livrent à la pêche INN, présentent des caractéristiques techniques et des capacités de vitesse de plus en plus améliorées.

Cette situation est de nature à compromettre toute chance de les verbaliser, en raison de l'insuffisance et de la faible puissance des matériels utilisés et ce, nonobstant l'apport de la Marine nationale.

Selon M. Monsieur Mamadou Ndiaye, DPSP, le système de surveillance du Sénégal est l'un des plus performants de la Sous-région malgré les difficultés liées au renouvellement des moyens de surveillance. Il ajoute les précisions suivantes :

- lors des cinq (5) dernières années, trois (3) nouveaux patrouilleurs de haute mer (PHM) ont été acquis pour renforcer les capacités opérationnelles de la marine ;
- la DPSP dispose actuellement de six (6) vedettes de surveillance âgées de quinze (15) ans dont trois (3) sont disponibles malgré les budgets de maintenance et d'entretien très faibles (13,7 millions de FCFA) ;
- les besoins en entretien sont évalués à 400 millions de FCFA par an suivant la règle selon laquelle il est nécessaire d'octroyer 20 % du prix d'acquisition pour assurer l'entretien ;
- une refonte des six vedettes a été inscrite dans la LFR 2019 pour conférer à ces moyens la plénitude de leurs capacités ;
- une coopération a été instaurée avec l'Afrique du Sud pour l'acquisition de nouvelles unités afin de faire face à l'exploitation des hydrocarbures.

Par ailleurs, la DPSP a bénéficié, en octobre 2005, des services d'un aéronef de patrouille maritime de type ISLANDER BN2T acquis par le ministère chargé de la Pêche et confié à l'Armée de l'Air. Toutefois, l'appareil est tombé en panne en septembre 2007, soit après seulement deux ans d'activité.

Depuis cette période, les patrouilles sont assurées par des aéronefs des Eléments Français au Sénégal (EFS) dans le cadre d'un protocole bilatéral entre la France et le Sénégal, avec la présence à bord d'un inspecteur des pêches de la DPSP.

Ainsi, depuis 2007, le ministère chargé de la Pêche se trouve privé d'un aéronef spécialement dédié à la surveillance aérienne du territoire maritime et ses services n'ont pas pu trouver les moyens de le réparer ou de le remplacer.

Selon le capitaine de Vaisseau Mamadou Ndiaye, le potentiel opérationnel de l'avion de patrouille maritime est épuisé, celui-ci étant immobilisé depuis plus de dix ans à la suite d'un accident. Il indique avoir entrepris, en relation avec l'Armée de l'air, des démarches auprès de fournisseurs étrangers pour l'acquisition d'un nouvel aéronef, à la suite desquelles une société autrichienne dénommée Diamond Aircraft et une société franco-allemande ont déposé une offre technique et financière.

La Cour prend acte des efforts de la DPSP, mais estime que la question doit être traitée de manière structurelle, vu l'importance de la problématique de la protection des ressources halieutiques.

#### ***2.1.2.2 – Acquisition de matériel de surveillance terrestre non fonctionnel***

Des appareils radar ont été fournis à certaines stations régionales de surveillance côtière. Toutefois, aucun de ces appareils n'était encore fonctionnel. C'est ainsi le cas de la station de Saint-Louis qui a été dotée d'un matériel de détection neuf depuis 2015 mais qui n'était pas opérationnel faute d'installation par les services techniques compétents.

Cette situation qui comporte un risque de détérioration de cet important investissement dénote un problème réel de gestion des ressources.

Sur cette question, le capitaine de Vaisseau Mamadou Ndiaye précise avoir contracté avec la société EMT qui, au bout de quelques semaines, a remis en marche l'ensemble des radars et les postes de transmission installés dans les stations côtières. Selon lui, tous les centres secondaires de surveillance communiquent entre eux et qu'une mission technique régulière a été instaurée au niveau de ces centres pour en évaluer leur situation technique et opérationnelle.

La situation décrite dans le présent rapport résulte des analyses fondées sur l'observation et les entrevues avec les agents stationnés dans ces stations. La Cour prend acte des solutions que la DPSP soutient avoir apportées à ce problème.

#### **Recommandation n° 10**

**Il est recommandé au ministre chargé de la Pêche d'accorder une attention particulière à la question de la surveillance du territoire maritime, quand bien même des efforts importants ont été faits dans ce domaine.**

#### ***2.1.3 – La Commission consultative pour les Infractions en matière de Pêche maritime (CCIP) : un organe central dans la répression des infractions***

Le Code de la pêche maritime de 1998 donne la possibilité au ministre de transiger avec les contrevenants en cas d'infraction sur la base de la proposition de sanction issue de l'instruction faite par la CCIP.

Cet organe, institué par l'article 68 du Code, s'est prononcé sur de nombreux cas d'arraisonnements. Cependant, non seulement son fonctionnement n'a pas toujours été conforme aux dispositions réglementaires, mais il a été constaté une baisse des arraisonnements et une diversité de la nature des infractions.

### ***2.1.3.1 – Exercice irrégulier des fonctions de Président de la CCIP par le directeur de la DPSP***

L'article 65 du décret portant application du Code de la pêche de 1998 fixe la composition de la commission et désigne l'autorité chargée de la présider ainsi qu'il suit :

- le directeur de la Pêche maritime ;
- le directeur de l'Agence nationale des affaires maritimes (ANAM) ;
- le directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches ;
- un représentant du ministère chargé des Finances ;
- un représentant du ministère des Forces armées.

Ce texte prévoit également que cette commission est présidée par un représentant du ministre chargé de la Pêche qui en constitue le sixième membre.

L'exploitation des différents procès-verbaux de la commission consultative a fait ressortir que durant toute la période sous revue le directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches en a assuré la présidence en lieu et place du représentant du ministre chargé de la Pêche.

Cette pratique est en contradiction avec la réglementation, reprise par l'article 67 du décret n°2016-1804 du 27 novembre 2016 portant application du Code de la pêche de 2015.

Il s'y ajoute que du fait que la DPSP est une structure qui procède elle-même à des arraisonnements de navires, la position du directeur et son influence probable sur les décisions relatives aux amendes pourraient l'amener à être juge et partie.

Pour le capitaine de vaisseau Matar Sambou, la présidence de la commission a toujours été confiée au chef de la DPSP. Cependant, il n'a pas fourni d'acte de désignation à cet effet.

Quant au capitaine de vaisseau Cheikh Sarr, il précise qu'il n'a fait que perpétuer une pratique qui était en vigueur depuis la création de la structure.

Pour sa part, le capitaine de vaisseau Mamadou Ndiaye estime que cette situation, héritée de ses prédécesseurs, avait suscité de sa part la même réaction, à sa prise de fonction. Néanmoins, il prend acte de l'observation qui lui est faite mais assure que, malgré cette position, les délibérations ont toujours été faites dans le strict respect des dispositions réglementaires.

Pour la Cour, il reste constant que cette situation est en contradiction avec les prescriptions réglementaires.

## **Recommandation n° 11**

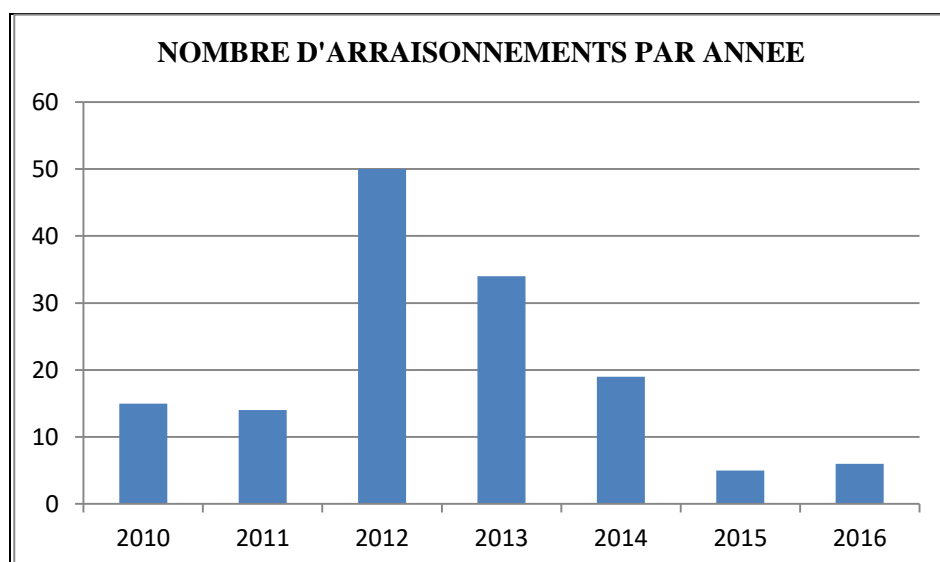
### **La Cour recommande :**

- **au ministre chargé de la Pêche de prendre un arrêté pour désigner son représentant en vue d'assurer la présidence de la commission consultative pour les infractions en matière de pêche maritime (CCIP) ;**
- **au directeur de la Protection et de la Surveillance des Pêches de s'abstenir de présider la CCIP dès lors que cette faculté ne lui est pas donnée par les textes.**

### *2.1.3.2 – Des arraisonnements en baisse*

La CCIP s'est prononcée sur de nombreux arraisonnements qui ont été effectués à la suite de diverses infractions. Cependant, sur la période, ces arraisonnements ont eu tendance à baisser en nombre, surtout partir de 2012, comme le montre le graphique qui suit :

*Graphique n°2 : Comparaison entre les années en termes de nombre d'arraisonnements*



Avec cinquante (50) arraisonnements, l'année 2012 est la période qui a enregistré le plus grand nombre d'infractions, soit plus du tiers sur toute la période. Avec 2013, ces deux années ont connu plus de 50% des arraisonnements observés.

Le nombre d'arraisonnements a connu une tendance haussière entre 2010 et 2012 avant de baisser significativement en 2015 et 2016.

En ce qui concerne le produit des amendes, il a été noté une progression constante, principalement entre 2010 et 2013 et entre 2014 et 2015. Cette hausse n'est cependant pas corrélée à la baisse du nombre d'arraisonnements, dans la mesure où cette situation résulte de l'augmentation du nombre d'infractions commises par les navires étrangers qui sont plus lourdement sanctionnés du fait de la nature des infractions qu'ils sont amenés souvent à commettre, notamment la pêche sans autorisation ou la pêche en zone interdite.

Tableau n°15 : Evolution des amendes dues entre 2010 et 2016

ANNEES		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Nombre d'arraisonnements		15	14	50	34	19	5	6	143
Amendes dues (en FCFA)	navires Sénégalais	138 000 000	178 000 000	25 000 000	314 500 000	128 000 000	30 000 000	43 000 000	856 500 000
	navires Etrangers	300 000 000	205 000 000	1 500 000 000	1 420 000 000	300 000 000	2 550 000 000	1 082 342 000	7 357 342 000
Montant global des amendes dues (en FCFA)		<b>438 000 000</b>	<b>383 000 000</b>	<b>1 525 000 000</b>	<b>1 734 500 000</b>	<b>428 000 000</b>	<b>2 580 000 000</b>	<b>1 125 342 000</b>	<b>8 213 842 000</b>

Ainsi, durant la période 2010-2016, cent quarante-trois (143) arraisonnements de navires ont été comptabilisés et portent sur un montant global d'amende potentielle de huit milliards deux cent treize millions huit cent quarante-deux mille (8 213 842 000) francs CFA.

Les infractions notées, au cours de ces arraisonnements, sont de divers ordres et motifs et ont donné lieu aux sanctions prévues notamment par les articles 83 et suivants du Code de la Pêche de 1998.

### 2.1.3.3 –Des arraisonnements aux motifs divers

Parmi les 143 arraisonnements effectués, il a été dénombré essentiellement des cas de pêche en zone interdite, de maillage non conforme, de dispositif tendant à réduire la sélectivité du chalut, de pêche sans autorisation et d'obstruction de mailles, ainsi qu'il suit :

Tableau n°16 : Répartition des arraisonnements par motif de 2010 à 2016

ANNEES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Absence de licence en cours de validité à bord	0	0	0	0	4	0	1	5
Balise non fonctionnelle	1	0	3	0	0	0	0	4
Capture et détention de merlu	0	0	0	2	0	0	0	2
Capture et détention de poulpe immature	0	0	0	2	0	0	0	2
Détention de poulpes en période de repos biologique	0	0	0	4	0	0	0	4
Dispositif tendant à réduire la sélectivité du chalut	1	0	0	9	5	0	1	16
Dissimulation de preuves	0	2	3	0	0	0	0	5
Maillage non conforme	3	2	7	1	5	0	0	18
Non détention de licence	0	0	5	0	0	0	0	5
Obstruction de mailles	2	5	0	2	0	0	1	10
Pêche en zone interdite	6	3	25	4	2	1	0	41
Pêche sans autorisation	2	1	1	5	2	0	3	14
Refus d'obtempérer	0	0	1	2	0	0	0	3
Transbordement	0	0	4	0	0	0	0	4
Autres	0	1	1	3	1	4	0	10
<b>NOMBRE D'ARRAISONNEMENTS PAR ANNEE</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>50</b>	<b>34</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>143</b>

Ces infractions sont de nature à compromettre la survie de certaines espèces protégées ou une catégorie de poissons comme les juvéniles.

La pêche en zone interdite constitue l'infraction la plus couramment observée durant la période. L'interdiction d'opérer dans une zone est liée soit au type de licence détenue ou à la nécessité de protéger une zone de reproduction (aire de frayère).

Le second bloc d'irrégularités observées (maillage non conforme, réduction de la sélectivité du chalut et obstruction de mailles), dont les conséquences sont similaires, a fait l'objet de 34 verbalisations. Ce tableau ne tient pas compte des nombreuses infractions commises en toute impunité, en raison notamment de la faiblesse des moyens de surveillance face à l'étendue de la zone à contrôler.

## **2.2. – Situation précaire des observateurs**

La présence des observateurs à bord des navires étrangers opérant sous les eaux sénégalaises a débuté en 1982. A partir de 1991, certains navires sénégalais ont commencé à accueillir ces agents.

La principale mission des observateurs est de surveiller les activités des navires autorisés à pêcher, à la lumière des obligations souscrites par le titulaire de la licence et relatives notamment aux engins, aux zones de pêche, à la quantité et à la nature des espèces et de rendre compte aux autorités compétentes. Ils ne sont pas toutefois habilités à constater des infractions. Ils ont pour obligation de produire un rapport de fin de marée dans lequel figure diverses informations tant qualitatives (conditions sociales, environnementales, position, mode de conservation, etc.) que quantitatives (données de captures, rejets, prises accessoires, tailles, poids, mailles, etc.).

Leur présence permet ainsi de participer activement à la surveillance des ressources halieutiques, mais surtout à leur protection grâce à la collaboration avec le CRODT qui peut leur confier des missions à caractère scientifique.

Malgré leur utilité, ces agents sont confrontés à des difficultés de nature à fragiliser leur intervention.

### ***2.2.1 - Un effectif en forte baisse et un statut précaire***

La situation de l'effectif des observateurs s'est particulièrement dégradée depuis la mise en place du programme « observateur ». De quatre-vingt-onze (91) en 1982, l'effectif a été réduit jusqu'à une trentaine d'agents en 2016.

Durant ces trois dernières décennies, il n'y a pas eu de renouvellement des départs à la retraite ni de programme de recrutement pour assurer la pérennité de ces agents.

Ainsi, il a été dénombré trente et un (31) observateurs sur l'ensemble du territoire dont huit (8) sont positionnés au siège de la DPSP tandis que les 23 autres sont affectés dans les

stations. Il s'y ajoute que le personnel des observateurs affiche une moyenne d'âge de 50 ans, ce qui constitue un risque de réduction des effectifs avec des départs probables à la retraite non remplacés.

Cette situation est de nature à compromettre la présence d'observateurs à bord de certains navires, pouvant ainsi engendrer des cas de délits non sanctionnés.

Le DPSP, le capitaine de vaisseau Mamadou Ndiaye reconnaît le manque de personnel observateur qui l'oblige parfois à recourir à des techniciens et techniciens supérieurs des pêches pour embarquer comme observateurs.

La Cour retient la nécessité de recruter du personnel observateur afin d'endiguer la menace de sous-effectif qui risque de compromettre la bonne surveillance des activités de pêche.

### **Recommandation n° 12**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de résorber le déficit du nombre d'observateurs en vue d'assurer un bon maillage de la surveillance de la pêche industrielle.**

Par ailleurs, l'absence de statut met les observateurs dans une situation de précarité et de vulnérabilité avec des conditions d'emploi non clairement déterminées et des modalités de rémunération qui restent incertaines. En outre, la prise en charge de leurs indemnités est assurée par la DPSP à travers un versement effectué par l'armateur, ce qui présente des risques au regard des enjeux financiers importants que représente la pêche pour les armateurs.

Pourtant depuis 1998, l'article 57 du décret n°98-498 précité prévoit le recrutement d'observateurs et la prise d'un arrêté ministériel définissant les conditions de recrutement, d'emploi et de rémunération. Cela aurait permis à ces derniers de disposer d'un cadre de référence et des conditions d'exercice d'une carrière d'observateurs au sein de la Fonction publique. Malgré cette disposition réglementaire, aucun arrêté n'a été pris dans ce sens.

Pour le capitaine de vaisseau Mamadou Ndiaye, chef de la DPSP, un projet d'arrêté portant statut de l'observateur avait été soumis au ministre chargé de la Pêche qui l'a transmis au Secrétariat général du Gouvernement. La constitution d'une commission tripartite composée de représentants des ministères en charge de la Pêche, des Finances et de la Fonction publique avait été recommandée.

Quant à M. Oumar Gueye, ancien ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, il estime que le ministre chargé de la Fonction publique est le seul compétent pour prendre les dispositions adéquates en vue de la régularisation de la situation des observateurs.

La Cour retient malgré tout que les propositions relatives au recrutement des observateurs doivent émaner du ministre en charge de la Pêche.

### **Recommandation n° 13**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de veiller à ce que le projet de texte définissant les conditions de recrutement, d'emploi et de rémunération des observateurs soit finalisé.**

#### ***2.2.2 - Absence d'observateurs à bord de navires sénégalais***

Il a été constaté que, contrairement aux navires étrangers, les navires sénégalais ne sont pas systématiquement dotés d'observateurs. En effet, durant la période 2010-2014, ces navires ont opéré sans embarquer d'observateurs alors que le caractère facultatif de leur recours n'a été spécifiquement relevé que dans le nouveau Code de la pêche de 2015.

Le caractère obligatoire de la présence d'observateurs à bord des navires sénégalais, même s'il est rendu facultatif par le nouveau Code de la pêche, demeure avec les règles de l'ICATT pour ce qui concerne la pêche du Thon. La commercialisation de cette espèce ne peut se faire que si la preuve a été apportée de la présence à bord de ces agents, amenant les armateurs sénégalais à respecter cette règle.

Embarquer des observateurs dans ces navires aurait permis de prévenir la survenance de nombreuses infractions, tels que la pêche en zone interdite, le maillage non conforme ou l'utilisation de dispositif tendant à réduire la sélectivité du chalut. Ces infractions sont généralement l'œuvre de navires sénégalais.

Bien que les observateurs ne soient pas habilités à constater des infractions, leur présence à bord des navires sénégalais aurait produit un effet dissuasif sur les marins. De plus, leurs rapports et observations ont une valeur probatoire auprès de la Commission consultative pour les infractions de pêche.

Le capitaine de vaisseau Matar Sambou explique cette situation par le fait qu'il avait trouvé cette pratique quand il est arrivé à la tête de la direction et les raisons avancées étaient, entre autres, un problème de places limitées évoquées par les armateurs et la limitation de cette astreinte par le ministre aux navires récidivistes.

Selon le capitaine de vaisseau Cheikh Sarr, les armateurs sénégalais ont instamment demandé la non-application, pour des raisons économiques, de la mesure tendant à l'embarquement obligatoire d'observateurs à bord de leurs navires. C'est dans ce cadre que le ministre de l'époque a limité l'astreinte aux seuls navires récidivistes.

La Cour retient que les règles visant à l'obligation d'embarquer un observateur n'ont pas été respectées pour ce qui concerne les navires sénégalais durant toute la période 2010-2014.



### **2.3. – Non-respect des dispositions du Code de la pêche en matière de sanction des infractions**

Le Code de la pêche et son décret d'application prévoient des sanctions en cas de commission de délits par les navires, dans le cadre de leurs opérations en mer. En fonction de la nature et de la gravité des infractions, il a été instauré un mécanisme d'amende, de saisie des captures et de confiscation des navires. Cependant, il a été constaté que ces dispositions n'ont pas toujours été appliquées.

#### ***2.3.1 – Non application d'une sanction à l'amende***

Aux termes de l'article 71 du Code de la pêche de 1998, repris par l'article 108 du Code de 2015, "le montant de l'amende ne peut être inférieur au minimum de l'amende encourue pour l'infraction commise".

Cette disposition encadre le pouvoir du ministre chargé de la Pêche même s'il peut, au nom de l'Etat, transiger avec l'armateur dont le navire a commis une infraction. Dans le cas où l'armateur accepte la sanction à l'amende et procède au paiement, la procédure s'estompe et aucune action judiciaire n'est possible. S'il refuse de reconnaître les faits, il a, au même titre que l'Etat, le droit d'intenter une action en justice.

Il a été constaté qu'en lieu et place d'une amende, la CCIP a proposé un avertissement qui est un type de sanction non prévu par la loi, en violation des dispositions de l'article 71 du Code de la pêche précité, comme il apparaît dans le tableau suivant :

*Tableau n°17 : Infractions sanctionnées irrégulièrement par un avertissement*

<b>Navires</b>	<b>Immatriculation</b>	<b>Armement</b>	<b>Date</b>	<b>Motif d'arraisonnement</b>	<b>Amende encourue selon l'art. 83 et suivants du Code de la Pêche</b>
Nata	DAK 1137	Senevisa	19/11/2011	Capture et détention de poulpes immatures	3 000 000
Touba	DAK 995	Hisepec SA.	29/10/2012	Balise non fonctionnelle	3 000 000
Iles aux oiseaux	DAK 961	Sopasen	26/07/2012	Pêche en zone interdite	15 000 000
Lobelia	DAK 715	Neau	30/07/2012	Pêche en zone interdite	15 000 000
Soleil 11	DAK 821	Sénégal armement	07/02/2013	Capture et détention de merlu	3 000 000
Iles aux oiseaux	DAK 661	Sopasen	01/12/2013	Capture et détection de poulpe immature	3 000 000
Kriti	DAK 908	Sofresh	19/07/2013	Refus de communiquer les statistiques et les informations sur les captures	3 000 000
Louis Sauger	DAK740	Sénégal grecque	19/09/2014	Maillage non conforme	3 000 000
<b>Total</b>					<b>48 000 000</b>

Cette situation est de nature à porter atteinte aux intérêts des bénéficiaires des produits de ces amendes dont la liste est prévue par l'article premier du décret n° 91-600 du 18 juin 1991 fixant la répartition des amendes, des transactions, des saisies ou des confiscations prononcées en application du Code de la pêche ainsi qu'il suit :

- 45% pour la CEPIA ;
- 20% pour le fonctionnement des moyens de surveillance de la structure qui a procédé à l'arraisonnement ;
- 10% à la DPSP pour son fonctionnement ;
- 15% aux agents verbalisateurs et tiers ayant aidé à la découverte de l'infraction ;
- 10% aux agents de la DPM.

Les capitaines de vaisseau Matar Sambou et Cheikh Sarr reconnaissent que l'avertissement n'est pas en fait une sanction et qu'il n'intervient que dans les cas où la commission ne pouvait confirmer l'infraction.

La Cour considère que la CCIP n'a pas fait un bon usage des moyens de sanctions mis à sa disposition par les textes. En effet, il reste constant qu'en cas de doute ou d'infraction non avérée, le non-lieu reste la seule décision susceptible d'être prise.

**Recommandation n° 14 :**

**La Cour recommande au DPSP de se conformer strictement aux dispositions du Code de la Pêche pour proposer au ministre des sanctions effectivement prévues par la réglementation relative aux infractions en matière de pêche.**

**2.3.2 – Annulation de sanctions en violation des dispositions réglementaires**

Par note de service n°778/MPEM/DPSP/DIC/BAR/dd du 16 avril 2015, le ministre de la Pêche et de l'Economie maritime a procédé à l'annulation des arriérés d'amendes non payées de quarante-cinq navires (45) rougettiers et cordiers de nationalité sénégalaise d'un montant global de 557 673 147 francs CFA.

La période d'annulation a concerné l'ensemble des amendes prononcées avant le 25 avril 2015. Le motif avancé par le ministre concerne le « souci de relancer les activités des petites unités de production et de se conformer à l'article 47 du Code de la Pêche qui dispose que "*Le Ministre chargé de la pêche maritime est l'autorité responsable de la supervision et de la coordination de l'ensemble des activités et opérations de surveillance et de protection des pêcheries dans les eaux maritimes sous juridiction sénégalaise, (...). Il prend toutes les mesures utiles pour assurer l'application et le respect des dispositions de la (...) loi et des règlements pris pour son application*" ».

L'annulation a profité à vingt-neuf (29) navires qui se trouvaient en cessation d'activité pour un montant de 385 508 842 FCFA et à seize (16) autres toujours en activités pour un montant

de 172 164 305 FCFA. Les amendes concernées par ces annulations sont consécutives à des infractions de natures diverses tels que :

- obstruction de mailles (OBST) ;
- pêche en zone interdite (ZI) ;
- maillage non conforme (MNC) ;
- défaut de licence (DL) ;
- balise non fonctionnelle (BNF) ;
- pêche sans autorisation (PSA).

Les tableaux suivants (18 et 19) présentent la situation des navires ayant bénéficié d'une annulation d'arriérés d'amendes.

*Tableau n°18 : Navires en cessation d'activités bénéficiant d'une annulation des arriérés d'amendes*

N°	NAVIRES	IMMAT	ARMEMENT	DATE D'ARRAISONNEMENT	DELITS	AMENDE RETENUE	MONTANT PAYE	RELIQUAT
1	Chardon Bleu	DAK 1038	ATLANTIC TRAWLER	19/06/2005	OBST	15 000 000	4 000 000	11 000 000
2	Fabrizio	DAK 1052	MIMAPESCA	06/05/2003	OBST	15 000 000	9 500 000	5 500 000
3	Saran	DAK 506	Assane KOITA	13/03/1998	ZI	3 000 000	1 200 000	1 800 000
	Saran	DAK 506	Assane KOITA	28/08/1999	MNC	3 000 000	500 000	2 500 000
4	Avé Maria	DAK 897	BASIROU DIASSE	20/09/2000	DL	30 000 000	50 000	29 950 000
5	Mars	DAK 519	MAIMOUNA	30/03/2002	ZI	30 000 000	-	30 000 000
	Mars	DAK 519	MAIMOUNA	09/05/2004	MNC	926 925	750 000	176 925
6	PT Comedien	DAK 882	Promers SA	25/04/1996	DL	5 000 000	1 500 000	3 500 000
	PT Comedien	DAK 882	Promers SA	15/10/1997	ZI	5 000 000	-	5 000 000
	PT Comedien	DAK 882	Promers SA	31/07/1998	ZI	4 376 250	-	4 376 250
	PT Comedien	DAK 882	Promers SA	23/11/1999	ZI	15 000 000	-	15 000 000
7	Cheikh Makhfou	DAK 530	KEBE	31/07/1998	ZI	3 252 750	805 000	2 447 750
8	Sadu Abi	DAK 812	KEBE	25/06/1999	DL	25 000 000	-	25 000 000
9	Samidine	DAK 162	Coly Nianthio	02/06/1996	ZI	3 000 000	-	3 000 000
10	Tinaba	DAK 862	Amar COLY	21/09/1998	DL	5 000 000	-	5 000 000

11	Indou I	DAK 849	Rawane FALL	29/10/1995	DL	5 000 000		5 000 000
	Indou II	DAK 848	Rawane FALL	22/03/1999	DL	25 000 000		25 000 000
	Indou II	DAK 848	Rawane FALL	05/12/2001	MNC	3 637 500		3 637 500
12	Layla c	DAK 911	Lamine DIATTA	21/10/1996	DL	5 000 000	500 000	4 500 000
	Layla c	DAK 911	Lamine DIATTA	24/02/1997	ZI	3 000 000		3 000 000
	Layla c	DAK 911	Lamine DIATTA	20/10/1997	ZI	3 000 000		3 000 000
	Layla c	DAK 911	Lamine DIATTA	13/03/1998	ZI	3 000 000		3 000 000
	Layla c	DAK 911	Lamine DIATTA	22/10/1998	ZI	3 000 000		3 000 000
13	Massamba	DAK 970	Salla DIENG	27/01/1996	ZI	3 000 000		3 000 000
14	Ndeye Fatou	DAK 516	Salla DIENG	20/10/1997	ZI	3 000 000		3 000 000
	Ndeye Fatou	DAK 516	Salla DIENG	23/10/1998	ZI	3 000 000		3 000 000
15	Les brisants	DAK 978	Salla DIENG	20/10/1997	ZI	3 000 000	300 000	2 700 000
16	Tal	DAK 507	Mour DIALLO	30/03/2002	ZI	15 000 000		15 000 000
17	Djibé	DAK 846	EGM	20/10/1997	ZI	3 000 000	1 500 000	1 500 000
	Djibé	DAK 846	EGM	18/05/2000	MNC	303 500	200 000	103 500
18	Milestone I	DAK 865	MILESTONE SA	07/01/2002	ZI	12 206 500	-	12 206 500
19	Amy's	DAK 1014	PROMEL	14/05/2000	ZI	20 000 000		20 000 000
20	Sokhna Anta	DAK 279	PROMEL	20/11/2000	NDL	1 500 000		1 500 000
21	Saly I	DAK 1084	PROMEL	08/12/2000	OBST	21 001 500		21 001 500
22	Saly II	DAK 1085	PROMEL	25/11/2001	DL	30 571 750		30 571 750
23	Maria	DAK 955	AFRIPECHE	04/05/1996	DL	5 000 000		5 000 000
24	Tivaone 3	DAK 973	DAKAR ARMEMENT	21/05/1997	OBST	5 000 000	2 500 000	2 500 000
25	Tivaone 1	DAK 677	DAKAR ARMEMENT	29/09/1997	OBST	5 000 000		5 000 000
	Tivaone 1	DAK 677	DAKAR ARMEMENT	07/06/2000	DL	33 166 500	500 000	32 666 500

26	BRIZ III	DAK 949	SOADIC	15/10/1996	MNC	3 000 000		3 000 000
27	Reine Sitoé	DAK 714	RIBERO	28/09/1995	ZI	2 800 000	933 333	1 866 667
	Reine Sitoé	DAK 714	RIBERO	19/02/1997	ZI	5 004 000		5 004 000
28	Magali Esther	DAK 678	RIBERO	15/11/1997	ZI	5 000 000		5 000 000
	Magali Esther	DAK 678	RIBERO	15/11/1998	ZI	3 000 000		3 000 000
29	Valberg	DAK 700	SENEPROMER	15/02/2004	ZI	15 000 000	500 000	14 500 000
					<b>Totaux</b>	<b>410 747 175</b>	<b>25 238 333</b>	<b>385 508 842</b>

*Tableau n°19 : Navires en activité bénéficiant d'une annulation des arriérés d'amendes*

N°	NAVIRES	IMMAT	ARMEMENT	DATE ARRAISONNEMENT	DELITS	AMENDE RETENUE	MONTANT PAYE	RELIQUAT
1	Matar I	DAK 836	CONDAK	30/12/2003	ZI	15 000 000	200 000	14 800 000
2	Yann	DAK 902	SENECRUST	10/12/2009	BNF	3 000 000		3 000 000
3	Adja Fatou Sakho	DAK 865	EL HADJI NIANG	27/04/2010	ZI	15 000 000		15 000 000
3	Ndeye Coumba	DAK 515	NDEYE GASSAMA	20/10/1997	ZI	3 000 000	50 000	2 950 000
	Ndeye Coumba	DAK 515	NDEYE GASSAMA	23/11/1999	ZI	15 000 000		15 000 000
4	Adja dickel DOUKE	DAK 494	NDEYE GASSAMA	23/08/2009	PSA	25 000 000		25 000 000
5	YA Fama 2	DAK 518	Fatou MBENGUE	02/01/1996	ZI	118 000	-	118 000
	YA Fama 2	DAK 518	Fatou MBENGUE	23/11/1996	ZI	5 000 000	1 005 000	3 995 000
	YA Fama 2	DAK 518	Fatou MBENGUE	27/01/1997	ZI	3 000 000	-	3 000 000
6	YA Fama 3	DAK 673	Fatou MBENGUE	25/01/1997	ZI	3 000 000	2 055 000	945 000
	YA Fama 3	DAK 673	Fatou MBENGUE	22/10/1998	ZI	3 000 000	-	3 000 000
	YA Fama 3	DAK 673	Fatou MBENGUE	21/12/1998	OBST	5 500 000	-	5 500 000
7	YA Fama	DAK 508	Fatou MBENGUE	24/02/1997	ZI	3 000 000	1 200 000	1 800 000
	YA Fama	DAK 508	Fatou MBENGUE	31/07/1998	ZI	3 309 680	-	3 309 680
8	Safinatoul A I	DAK 514	JOSEPH DIATTA	12/03/2002	OBST	15 656 625	1 110 000	14 546 625
9	Adja Ndoumé	DAK 1045	Ndiaga SAMB	24/10/1998	MNC	3 000 000	1 300 000	1 700 000

	Adja Ndoumé	DAK 1045	Ndiaga SAMB	24/10/1998	ZI	3 000 000		3 000 000
	Adja Ndoumé	DAK 1045	Ndiaga SAMB	02/02/2001	MNC	3 000 000		3 000 000
10	Adja Ndoumé 2	DAK 844	Ndiaga SAMB	23/02/2003	ZI	15 000 000	200 000	14 800 000
11	MOURIDE NDIGUL	DAK 1135	SENEPROMER	25/05/2013	OBST	15 000 000	200 000	14 800 000
12	Petite Marilou	DAK 936	Mohamed Aly BALL	22/02/2013	ZI	15 000 000	200 000	14 800 000
13	TATY	DAK 517	GIE KADIAKOR	30/05/2013	MNC	3 000 000	200 000	2 800 000
14	PA Alassane	DAK 519	GIE KADIAKOR	13/10/2014	MNC	3 000 000	200 000	2 800 000
15	Nikolaos K	DAK 909	SOFRESH	04/07/2014	MNC	5 000 000	2 500 000	2 500 000
					<b>Totaux</b>	<b>182 584 305</b>	<b>10 420 000</b>	<b>172 164 305</b>

Les dispositions de l'article 47 du Code de la Pêche, sur la base desquelles cette décision a été prise, ne donnent pas la possibilité à l'autorité ministérielle d'annuler des amendes.

Selon M. Oumar Gueye, ancien ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, le problème du recouvrement des amendes infligées aux navires rougetiers et cordiers se pose depuis 1995. Il relève le taux excessivement faible (6% sur 20 ans) du montant recouvré des amendes et conclut à leur caractère irrécouvrable dans la mesure où il s'agit de navires en cessation d'activité ou confrontés à de sérieuses difficultés. Il invoque également les exigences de relance de la filière, de protection et de reprise d'activité de navires nationaux pour justifier l'annulation des amendes.

La Cour retient qu'aux termes de l'article 450 du Code général des Impôts (CGI), le recouvrement des amendes relève de la responsabilité des comptables publics. Les pouvoirs conférés par l'article 47 du Code de la Pêche, en matière de transaction, ne lui donnent pas la possibilité d'annuler des amendes.

Dès lors, il n'appartient pas au ministre en charge de la Pêche de déclarer irrécouvrable une créance encore moins de procéder à son annulation.

#### **Recommandation n° 15**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de se conformer strictement au Code de la Pêche qui ne renferme pas de dispositions expresses qui lui donnent la possibilité d'annuler des amendes.**

### **Chapitre III. – Les implications de la pêche industrielle et les perspectives du secteur**

Les licences de pêche sont attribuées uniquement aux acteurs de la pêche industrielle. Quant aux pêcheurs artisans, ils bénéficient de permis qui leur donnent la possibilité de pêcher sur l'ensemble du territoire maritime. Cependant, les moyens matériels et techniques dont ils disposent ne leur permettent pas souvent d'opérer dans les eaux profondes.

Si, en général, la pêche engendre des avantages importants pour l'économie nationale, il n'en demeure pas moins qu'elle présente quelques inconvénients d'ordre social et environnemental. Les menaces les plus prégnantes concernent la surexploitation des ressources halieutiques dans le secteur artisanal, l'effet de l'exploitation de ces ressources par la pêche industrielle et la probable réduction des aires de pêche que l'exploitation prochaine des ressources pétrolières et gazières pourrait induire.

#### **3.1. – Surexploitation des ressources halieutiques**

La surexploitation des ressources halieutiques constitue un risque majeur de diminution des stocks d'espèces. Elle concourt de manière indirecte à la dégradation, voire la destruction de l'écosystème marin.

##### ***3.1.1. – Augmentation de l'effort de pêche***

Les eaux sénégalaises sont parmi les plus exploitées dans la sous-région en matière de pêche. Ce phénomène ne serait pas mauvais en soi si les prises restaient dans des proportions qui ne présentent pas de risques pour la reproduction des espèces. Cependant, les statistiques disponibles démontrent que la situation est inquiétante pour la survie de certaines espèces. L'entretien avec les responsables du Centre de Recherches Océanographiques Dakar-Thiaroye (CRODT) a permis de relever le caractère excessif de cette exploitation des ressources halieutiques. La population de pêcheurs, qui a augmenté parallèlement à ce phénomène, n'est pas étrangère à cette situation.

##### ***3.1.1.1. – Etat alarmant de l'exploitation de certaines ressources halieutiques***

Certaines espèces sont en état avancé de surexploitation de sorte que la poursuite de l'effort de pêche menace leur survie. Cette situation est particulièrement marquée pour ce qui concerne les espèces démersales profondes et les petits pélagiques côtiers.

La situation d'exploitation des espèces démersales côtières est présentée dans le tableau suivant :

Tableau n° 20 : Etat d'exploitation des espèces démersales côtières

Espèces	Etat d'exploitation			
	Surexploitation sévère	Légère surexploitation	Pleine exploitation	Sous exploitation
Poulpe <i>Octopus vulgaris</i>		X		
Pagre à points bleus <i>Pagrus caeruleostictus</i>			X	
Pageot <i>Pagellus bellottii</i>		X		
Rouget <i>Pseudupeneus prayensis</i>				X
Thiékem <i>Galeoides decadactylus</i>				X
Thiof <i>Epinephelus aeneus</i>	X			

Source : CRODT

Le Thiof (variété du Mérou), espèce très prisée par les ménages sénégalais, est considéré en état de surexploitation sévère. Sans une importante réduction de son intensité de pêche, il est condamné à disparaître de la composition du menu des Sénégalais.

C'est dans ce cadre d'ailleurs qu'a été pris en 2006 l'arrêté de gel des licences démersales côtières en vue de contenir l'effort de pêche de cette espèce. Malgré cette mesure, la situation de surexploitation demeure et aucune étude d'évaluation des effets du gel n'a été présentée à l'équipe de vérification.

Le DPM, M. Mamadou Goudiaby, précise que le repos biologique et l'augmentation de la taille minimale des espèces constituent les mesures prises pour lutter contre la persistance de la situation d'exploitation des espèces démersales côtières.

Il justifie ensuite l'absence d'étude pour évaluer l'impact du gel par le manque de moyens financiers, tout en indexant le caractère coûteux des campagnes d'évaluation de stocks halieutiques dans la zone économique exclusive.

La Cour retient cependant la nécessité de réaliser des études d'évaluation afin de mieux appréhender les effets des mesures de gestion engagées et d'ajuster les efforts en fonction des résultats obtenus.

Les espèces pélagiques côtières sont aussi soumises à une exploitation qui menace leur survie.

La situation est présentée dans le tableau qui suit :



Tableau n° 21 : Etat d'exploitation des espèces pélagiques côtières

Petits pélagiques côtiers	Diagnostic		
	Surexploitées	Pleinement exploités	Non pleinement exploitée
Sardinelles ronde et plate <i>Sardinella</i>	X		
Chinchard noir <i>Trachurus</i>	X		
Ethmalose <i>Ethmalosa</i>	X		
Anchois <i>Engraulis encrasicolus</i> Maquereau <i>Scomber japonicus</i> et Chinchard noir <i>Trachurus</i>		X	
Sardine <i>sardina pilchardus</i>			X

Source : CRODT

Les petits pélagiques côtiers renferment de fortes qualités nutritives et constituent la principale source de revenus des pêcheurs artisans. Par exemple, la sardinelle (communément appelée « Yaboy ») est particulièrement appréciée par les populations dont elle contribue à la santé alimentaire, notamment les couches les plus défavorisées qui la trouvent très abordable mais également par les usines de fabrication de farines de poisson dont elle est la principale matière première. En effet, ces dernières années, il est apparu au plan international un phénomène d'utilisation de la farine de poissons dans l'aquaculture industrielle entraînant une augmentation rapide des usines de transformation, notamment au Sénégal.

L'utilisation des espèces pélagiques pour obtenir cette nouvelle source d'alimentation pour l'aquaculture et le bétail entraîne leur rareté sur les marchés locaux et le renchérissement de leur prix. En effet, cette pratique nécessite l'utilisation abondante de poissons qui rend la ressource moins accessible. D'ailleurs, selon les spécialistes, pour fabriquer une tonne de farine de poissons, il faut en moyenne quatre à cinq tonnes de sardinelles.

La sardinelle, principale composante de la consommation domestique est ainsi déclarée en état de surexploitation.

Selon le DPM, M. Mamadou Goudiaby, en raison de la nature migratrice des petits pélagiques, seule une gestion collégiale avec les Etats limitrophes peut avoir un impact significatif sur ces ressources. C'est dans ce cadre que la commission sous régionale des pêches regroupant sept (7) pays s'active depuis plusieurs années. Il ajoute aussi qu'un plan de gestion participatif de la pêcherie de sardinelles a été adopté dans la zone de Hann, à la petite côte jusqu'à Kaffoutine en vue de préserver les intérêts de la filière.

Pour la Cour, il est nécessaire, voire essentiel, de prendre des mesures de sauvegarde des espèces pélagiques côtières comme la sardinelle qui occupe une place de choix dans l'alimentation et la santé nutritionnelle des populations.

Les espèces pélagiques hauturières, qui regroupent les thons tropicaux, présentent un caractère hautement migrateur. C'est dans ce contexte qu'elles sont gérées par la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (CICTA) dont le Sénégal est

membre. Cette commission est compétente pour la fixation des quotas de pêche alloués à chaque Etat membre en fonction des espèces de thonidés. Cependant, certaines de ces espèces comme le Listao (très présent sous les eaux sénégalaises) et le Voilier sont déclarées en état de surexploitation.

Enfin, les espèces pélagiques profondes, dont les principales cibles sont la gamba (crevette profonde) et le merlu noir, sont dans une situation de fragilité qui exige une vigilance accrue. La gamba, gérée par la COSECPRO, est considérée toujours selon le CRODT, en état de pleine exploitation tandis que pour le merlu noir, malgré un effort de pêche encore faible, les captures accessoires, qui constituent des tolérances accordées à des navires pour pêcher des espèces en dehors de celles qui font l'objet de leurs licences, sont en nette augmentation. Ces prises accessoires ont plus que doublé, passant de 3 300 tonnes en 2014-2015 à 7 076 tonnes en 2016.

Selon le DPM, M. Mamadou Goudiaby, une expérimentation de la grille Nordmore, qui est un système mécanique de tri selon la taille des organismes qui permet d'écarter les individus plus grands que les espacements entre les barreaux, a été effectuée en vue de diminuer les prises accessoires dans la pêcherie crevette profonde au Sénégal.

La Cour prend acte de cette expérimentation et souligne l'urgence de juguler la croissance constatée des prises accessoires et de remédier à l'état de surexploitation de certaines espèces.

#### **Recommandation n°16**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche :**

- **de prendre des mesures de sauvegarde en plus du gel des espèces menacées ;**
- **d'initier des mesures spécifiques de protection des espèces pélagiques qui sont déclarées en situation de surexploitation.**

#### **3.1.1.2. – Aggravation du phénomène de surpêche par l'augmentation exponentielle du nombre de pêcheurs et la réutilisation des moteurs usagés.**

Selon les données de l'ANSD, la population des pêcheurs artisans augmente à un rythme effréné. Par exemple, entre 2013 et 2016 les effectifs sont passés de 60.000 à 70.000, soit une augmentation de 16,6 % en 3 ans.

L'abandon de la pratique de l'agriculture par certains jeunes des campagnes, favorisé par la raréfaction des pluies, constitue la principale cause de cette ruée vers l'activité halieutique jugée plus accessible et plus rentable. Cette situation contribue dans le même temps à la multiplication du nombre d'embarcations. Ce phénomène est très perceptible dans le département de Mbour où le nombre de pirogues a augmenté de façon soutenue ces dernières années.

Ainsi, selon l'enquête-cadre de la pêche artisanale maritime réalisée en 2014, dans le cadre du Programme régional UEMOA de renforcement de la collecte des données statistiques des

pêches dans les Etats membres, entre 2014 et 2017, le nombre de pirogues est passé environ de 13.000 à 20.000 unités, soit une augmentation de 53,8 % en 3 ans. Cette situation est aggravée par le recyclage de moteurs usagés, malgré la politique de subvention initiée par l'Etat pour favoriser le renouvellement du parc. En effet, cette initiative d'allouer un montant de 1 000 000 de francs CFA pour l'acquisition d'un moteur de pirogue neuf n'a pas été conditionnée par la récupération de celui remplacé pour éviter qu'il ne soit réutilisé.

Ce projet aurait dû constituer un programme d'échange entre les nouveaux et les anciens moteurs afin d'éviter que ces derniers ne soient remis dans le circuit.

Pour le DPM, Monsieur Goudiaby, ce programme de subvention visait l'achat de moteurs neufs au profit des pêcheurs à hauteur d'un million de FCFA par unité. Il précise en revanche qu'il n'était pas question de substitution de moteurs mais d'un simple appui à compléter par le pêcheur. Il conclut pour reconnaître qu'aucun dispositif n'a été mis en place pour empêcher la réutilisation des anciens moteurs des pêcheurs bénéficiaires dans la mesure où cette subvention accordée ne couvrait que partiellement le coût d'acquisition des moteurs.

La Cour prend acte des réponses du directeur de la Pêche maritime, mais estime que la question de la surpêche doit être prise en compte dans les stratégies du ministère.

### **3.1.2. – Repos biologique non harmonisé**

Le repos biologique constitue une des mesures phares de gestion des ressources halieutiques. Il consiste à instaurer des périodes de fermeture de l'activité de pêche pour améliorer le potentiel halieutique d'une ou de plusieurs pêcheries en favorisant la reconstitution des stocks.

Son origine remonte à la fin des années 90 avec les premières restrictions qui visaient certaines espèces. C'est le cas du poulpe *Octopus vulgaris* en 1996 et 1997 et du *Cymbium Spp* (yeet en wolof) en 1999 et 2000.

C'est à partir de l'arrêté n°007441 du 10 novembre 2003 que cette mesure a été étendue sur l'ensemble de la pêche démersale côtière. Plusieurs arrêtés ont été pris par la suite en 2006, 2012, 2014 et 2016 pour délimiter les périodes de fermeture de la pêche.

Cependant, la portée de cette mesure est limitée par le fait qu'elle ne vise que les navires de pêche industrielle détenant une licence de pêche démersale côtière (LPDC) excluant ainsi les pêcheurs artisans qui pourtant débarquent environ 80% du tonnage total.

En plus de présenter un caractère discriminatoire vis-à-vis des pêcheurs industriels, cette mesure est de nature à compromettre les chances d'atteindre les objectifs de régulation de ces pêcheries.

Pour Monsieur Goudiaby, le permis de pêche artisanale ne spécifie pas le type de pêche ainsi que les espèces ciblées ; cette disposition rendant presque impossible la généralisation du repos biologique à l'échelle nationale.

Il précise cependant que le repos biologique est observé à l'échelle locale ou zonale comme celui sur le poulpe dans la petite côte et la crevette côtière dans la région de Fatick.

La Cour retient néanmoins la nécessité d'harmoniser les mesures de gestion des ressources en les généralisant à tous les acteurs en vue de les rendre pleinement efficaces.

#### **Recommandation n°17**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de prendre des mesures d'harmonisation des politiques de gestion des ressources halieutiques de sorte qu'elles puissent être applicables à tous les acteurs d'une même pêcherie.**

### **3.1.3. – Les effets de la surexploitation sur les plans social et environnemental**

La surexploitation des ressources halieutiques constitue un fléau qui impacte négativement le tissu économique et social du pays.

#### **3.1.3.1. – Diminution de la présence du poisson dans l'alimentation des sénégalais et menace sur des milliers d'emplois**

Produit riche en apport nutritionnel et indispensable dans le régime alimentaire des populations, le poisson couvre jusqu'à 75 % des besoins protéiniques d'origine animale selon le CRODT.

Avec une consommation moyenne per capita estimée à 20 kg par an en 2016, cette denrée continue d'être importante mais est en baisse par rapport aux années précédentes. En 2014, cette consommation était estimée à 26 kg par an. Ainsi, en deux ans, la consommation des populations a baissé de 6 kg en valeur absolue, soit 23% en valeur relative.

Le renchérissement du prix du poisson et sa restriction dans l'alimentation des couches les plus défavorisées obligent celles-ci à modifier leur comportement nutritionnel, les exposant à des risques de carences protéiniques.

En plus de menacer la santé des populations, la surexploitation des ressources halieutiques fait peser de sérieuses inquiétudes sur le devenir de milliers de personnes qui s'activent dans le secteur. En effet, la Pêche génère environ 600 000 emplois directs et indirects, soit 17% de la population active et concerne, outre les pêcheurs, les mareyeurs, les femmes transformatrices, les écailleurs et les transporteurs.

Même si dans un premier temps, le secteur attire un grand nombre de personnes, avec l'effet de la surexploitation, la raréfaction de la ressource risque dans le moyen terme de mettre au chômage une grande partie des acteurs.

La disparition potentielle de ces emplois constitue un facteur d'aggravation du chômage mais surtout peut être source de nombreuses tensions sociales.

### **3.1.3.2. – Aggravation du risque migratoire**

L'intensification de la capture des espèces, comme les sardinelles, est accentuée par la prolifération d'usines de fabrication de farines de poisson et le développement de l'aquaculture. Davantage préoccupés par la recherche du gain, certains pêcheurs artisans n'hésitent pas à franchir les limites des eaux sénégalaises pour opérer dans celles de pays voisins provoquant ainsi des tensions et des conflits entre Etats.

Ce phénomène a été observé à Saint-Louis avec des pêcheurs qui, à cause de la raréfaction du poisson, opèrent parfois sans licences jusque dans les eaux mauritaniennes pour pêcher la sardinelle qui, à elle seule représente 90% des espèces pélagiques débarquées et correspond à 80% du volume total des captures débarquées dans cette localité.

En effet, cette situation s'explique notamment par le fait que cette espèce migratrice traverse les eaux sénégalaises par bans entiers, en état de juvénilité, donc interdite à la pêche, et n'arrivent à maturité qu'une fois avoir atteint les eaux mauritaniennes.

Afin de juguler le risque de conflit permanent avec les Etats voisins, les autorités sénégalaises doivent prendre des mesures pour contenir les pêcheurs dans le territoire maritime sénégalais ou à défaut de négocier des accords en bonne et due forme avec ces Etats.

Selon Monsieur Goudiaby, pour protéger les emplois et assurer la disponibilité du poisson pour les ménages, la stratégie adoptée est celle d'une gestion durable des ressources halieutiques et la restauration des habitats. Il précise que la DPM est dans une perspective de mise en œuvre des plans d'aménagement de pêcherie mais qu'en l'absence de moyens financiers seule la pêcherie de crevette profonde a fait l'objet de cette mesure de gestion avec la COSECPRO.

Pour la Cour, les autorités doivent prendre des mesures pour contenir les pêcheurs dans le territoire maritime sénégalais ou, à défaut, négocier des accords en bonne et due forme avec les Etats limitrophes pour réduire les situations de conflits.

#### **Recommandation n°18**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de prendre en considération la question de la raréfaction du poisson et son impact sur le phénomène migratoire des pêcheurs et notamment de mener une politique de restauration des habitats visant à permettre aux espèces pélagiques de séjourner de façon beaucoup plus durable dans le territoire maritime sénégalais.**

### 3.2. – Impacts des activités de la pêche industrielle

Les activités de pêche industrielle génèrent beaucoup de ressources pour l'économie nationale. Même s'il en résulte une manne financière importante pour l'Etat, il n'en demeure pas moins que ces activités posent quelques problèmes d'ordre social et environnemental.

#### 3.2.1 – Retombées économiques de la pêche industrielle

La pêche est un secteur important de l'économie sénégalaise, mais qui apporte une contribution modeste au PIB. Par exemple, entre 2010 et 2016, cet apport, notamment en ce qui concerne les activités de captures, en plus d'être en constante baisse, s'établit autour de 1,5 %. La Pêche est néanmoins source de création d'emplois et d'éclosion d'un secteur industriel qui utilise les produits de ses activités.

*Tableau n° 22 : Evolution de la contribution de la Pêche au PIB de 2010 à 2016*

Années	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Part de la Pêche dans le PIB (en %)	1,8	1,3	1,7	1,7	1,4	1,4	1,5

L'Etat bénéficie également d'importantes recettes financières tirées notamment des redevances annuelles (licences), des produits des amendes et de la contrepartie financière de l'Accord de Partenariat dans le domaine de la pêche durable avec l'Union européenne. De même, les redevances payées par les armateurs sénégalais pour l'obtention de la licence de pêche procurent des revenus substantiels à l'Etat.

L'accord avec l'Union européenne prévoit une contrepartie globale estimée à 13 930 000 euros soit 9 137 481 010 FCFA pour une durée de cinq ans. Cette somme est répartie ainsi qu'il suit :

- une compensation pour l'accès aux ressources, soit 1 058 000 euros la première année, 998 000 euros pendant les deuxième, troisième et quatrième année et 918 000 pendant la cinquième, soit un total de **4 970 000 euros** ;
- un montant spécifique de 750 000 euros pendant cinq ans qui constitue l'appui sectoriel, soit un total de **3 750 000 euros** ;
- un montant de **5 240 000 euros** correspondant aux montants estimés des redevances.

Il convient de souligner que ce protocole signé entre les parties européenne et sénégalaise comporte une erreur de calcul qui crée un gap de 30.000 euros (soit 19 738 710 FCFA) entre la contrepartie globale et la somme des redevances réparties dans les cinq années. En effet, le total des montants répartis s'élève à **13 960 000 euros** au lieu de **13 930 000 euros** figurant dans ledit document.

Selon Monsieur Goudiaby, la différence au sujet de la contrepartie financière relève d'une erreur d'écriture qui n'a aucun impact sur le paiement des différentes rubriques de la contrepartie financière globale qui s'élève bien à 13 960 000 euros.

La Cour en prend acte et estime que le ministère doit être plus vigilant dans la gestion des dossiers relatifs à la signature des conventions internationales.

**Recommandation n°19**

**La Cour recommande au directeur des pêches maritimes de redoubler de vigilance dans la préparation des conventions internationales relatives à la pêche.**

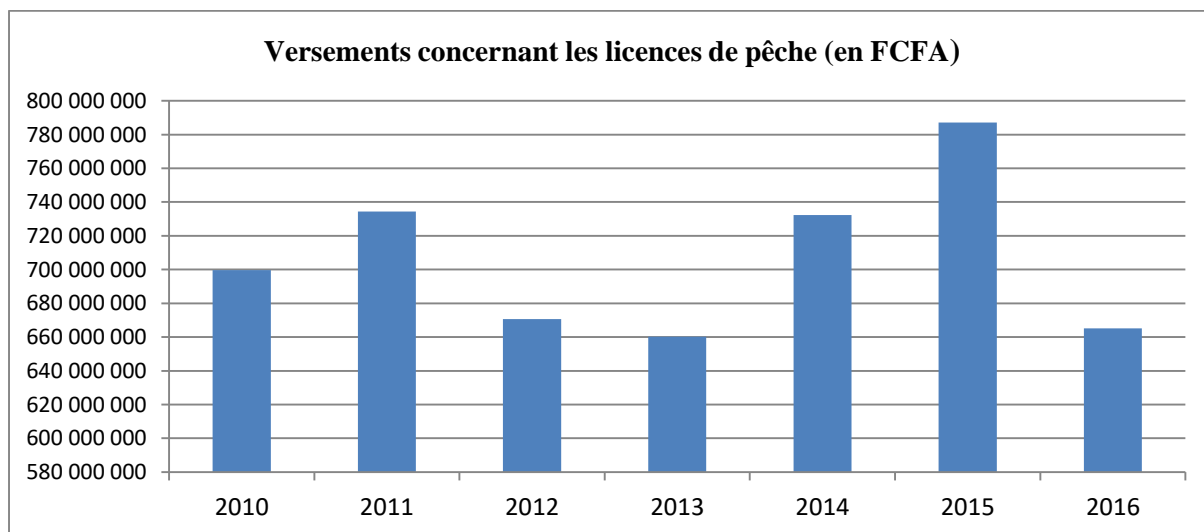
L'ensemble des sommes perçues par l'Etat comme contrepartie de la délivrance des licences de pêches aussi bien aux armateurs sénégalais qu'aux étrangers se présentent ainsi qu'il suit :

*Tableau n° 23 : Redevances perçues de 2010 à 2016*

Année	Versements effectués (en FCFA)
2010	699 758 754
2011	734 357 575
2012	670 671 603
2013	660 142 092
2014	732 391 182
2015	787 117 959
2016	665 106 596
<b>TOTAUX</b>	<b>4 949 545 761</b>

Les revenus issus des redevances ont évolué de façon inconstante, comme le montre le graphique suivant :

*Graphique n°3 : Redevances perçues au titre des licences de pêche de 2010 à 2016*



Pour ce qui concerne également les exportations, la pêche fournit une contribution significative. L'accroissement des exportations de produits halieutiques, qui constituent la seconde source de rentrée de devises, a permis d'améliorer la situation de la balance commerciale en la rendant moins déficitaire. Ainsi, entre 2010 et 2016, les produits des exportations ont augmenté progressivement comme le montre le tableau suivant :

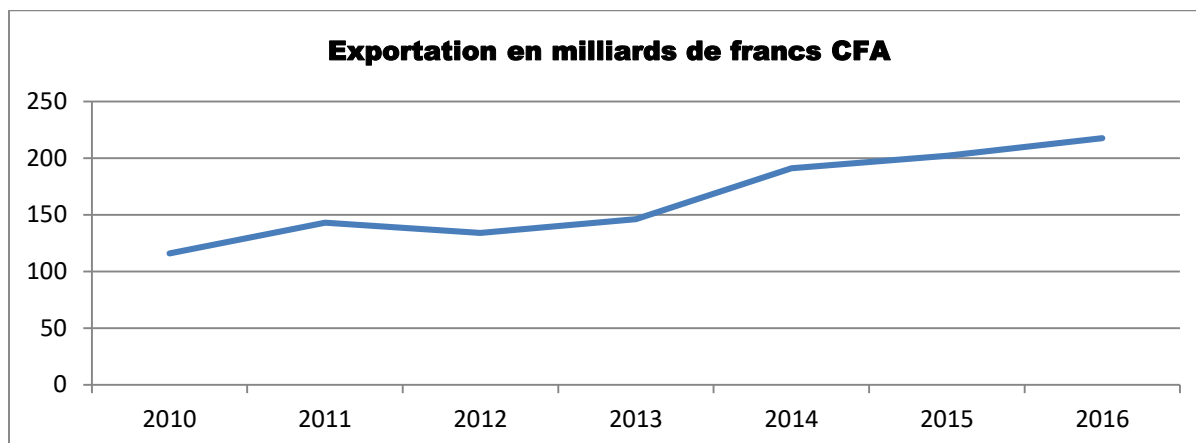
*Tableau n° 23 : Evolution des exportations de produits halieutiques entre 2010 et 2016.*

<b>Année</b>	<b>Exportation en milliards de francs CFA</b>
2010	116
2011	143
2012	134
2013	146
2014	191
2015	202
2016	217,5
<b>TOTAL</b>	<b>1149,5</b>

Source : ANSD

Les exportations ont connu une augmentation constante, exceptée l'année 2012 où une baisse de 6% a été notée. Cette courbe est illustrée dans le graphique suivant.

*Graphique n° 4: Evolution des exportations de produits halieutiques entre 2010 et 2016*



### 3.2.2 – Menaces de pollution des fonds marins.

La prolifération des déchets marins est accentuée par les mauvaises pratiques de pêche. Beaucoup d'équipements comme les filets, pièges ou nasses sont perdus ou abandonnés et constituent de véritables dangers pour les bateaux et les poissons au fond de l'océan. Ces



équipements représentent 10% des déchets marins. Désignés souvent sous l'appellation de « pêche fantôme », ces pratiques constitue une menace certaine pour la survie des espèces. La dégradation des fonds marins est également accentuée par les rejets de déchets industriels en mer qui compromettent la santé et la régénération des espèces. En effet, ces rejets provoquent une élévation anormale du taux de cuivre dans l'eau.

De plus, cela pourrait avoir des conséquences néfastes sur la qualité des produits halieutiques et menacer ainsi la chaîne alimentaire locale et les perspectives en matière d'exportations.

### **3.3. – Réduction potentielle des zones de pêche et menace sur l'environnement par les activités d'exploration et d'exploitation pétrolière et gazière**

La découverte de ressources pétrolière et gazière au Sénégal représente une grande opportunité pour l'Etat de générer d'importantes recettes pour le budget national. Cependant, cela constitue aussi un risque sur le devenir de l'Economie maritime.

Il a, en effet, été constaté que les zones de pêche et de reproduction des espèces abritent les gisements de gaz et de pétrole découverts à partir de 2014.

Ainsi, s'agissant du gaz, il existe deux (2) gisements en offshore profond au Nord de Dakar : celui de Saint-Louis Offshore profond et celui de Cayar Offshore profond exploités par Kosmos Energy en rapport avec d'autres partenaires comme British Petroleum (BP) et Petrosen.

Quant au pétrole, sept gisements sont explorés par la société Cairn Energy en partenariat avec Woodside, FAR limited et Petrosen. Les puits explorés se situent principalement dans la zone de Sangomar et de Rufisque.

En tout, les zones de Rufisque, Sangomar, Djiffère, Ziguinchor et de l'AGC (zone commune Sénégal Guinée Bissau) sont les endroits où les activités d'extraction pourraient avoir un impact sur les activités de pêche industrielle et artisanale.

En effet, il existe des risques que l'exploitation de ces ressources entraîne une redéfinition de la carte maritime dont la manifestation la plus explicite est la réduction des zones de pêche. L'exploitation des hydrocarbures, notamment avec les risques de contamination et de pollution acoustique, peuvent constituer un facteur aggravant des dégâts sur la faune et la flore marine et entraîner la migration des espèces.

Cette réduction des zones de pêche peut aussi avoir comme effet de bouleverser l'Economie maritime à travers la baisse des activités, la mise au chômage de milliers de personnes et l'aggravation du problème de la rareté du poisson dans le régime alimentaire des populations.

Le DPM, M. Goudiaby, précise qu'une analyse a été faite sur les enjeux relatifs aux importantes découvertes de pétrole et de gaz offshore dans le document du Plan national

d'Adaptation du secteur de la pêche et de l'Agriculture face aux changements climatiques (PNA pêche 2016-2025). Il ajoute que des diligences ont été menées comme :

- la programmation d'activités dans le plan d'actions issu de la stratégie de mise en œuvre du PNA Pêche 2016-2022 ;
- la prise en compte des risques sur l'Environnement marin dans les missions de la plateforme nationale Pêche et changement climatique (PNPCC6SN) ;
- la création d'un bureau Environnement et Changement climatique dans la division Aménagement et des Pêcheries (DAP) ;
- la pérennisation des acquis du MFSA qui est un programme panafricain pour la surveillance de l'Environnement mondial thématique marine.

Il ajoute toutefois que des écueils demeurent comme l'insuffisance des budgets et les besoins en renforcement de capacités pour prendre en charge les nouveaux risques.

#### **Recommandation n° 20**

**La Cour recommande au ministre chargé de la Pêche de :**

- **prendre en considération les risques que peuvent engendrer les rejets de déchets des industries et des bateaux de pêche et la prochaine exploitation du pétrole et du gaz ;**
- **prendre toute mesure pour endiguer les effets du rétrécissement des zones et de la baisse probable des activités de pêche.**

## **CONCLUSION**

Le contrôle, effectué par la Cour, au titre de la période 2010-2016, a eu pour but de s'assurer que la gestion et l'attribution des licences de pêche aux navires industriels ont été réalisées en conformité avec les lois et règlements, dans l'intérêt de l'Etat et des populations et dans le respect des normes environnementales.

La vérification a consisté à analyser les modalités et les conditions de délivrance des licences ainsi que les différentes actions menées par les autorités pour assurer une meilleure exploitation des ressources halieutiques dans la Zone économique exclusive (ZEE).

Concernant la procédure d'attribution, il a été relevé quelques irrégularités relatives au non-respect du Code de la Pêche et de son décret d'application. Ces manquements ont porté principalement sur la contexture du dossier de demande de licence, le jaugeage des navires, la liquidation des redevances, l'assurance des navires, l'affrètement de navires battant pavillon étranger et les autorisations de pêche.

S'agissant de la mission de surveillance et de protection du territoire maritime, la vérification a permis de constater qu'il existe des insuffisances dans la mise en œuvre des moyens pour atteindre les objectifs assignés. Cela est illustré par la faiblesse du nombre d'observateurs, la modicité des moyens financiers et le manque de matériel de surveillance aérienne.

Il a été relevé également la prise de décisions inopportunes en matière de sanctions des infractions, comme celles consistant en l'annulation d'arriérés d'amendes sans base légale et à proposer une sanction non prévue par les textes.

Aux plans socio-économique et environnemental, des menaces non négligeables comme l'augmentation de l'effort de pêche, la raréfaction de certaines ressources halieutiques, la pollution marine et la disparition de certaines espèces considérées en état de surexploitation pèsent sur le secteur.

Aussi, est-il nécessaire que le ministère chargé de la Pêche prenne toutes les mesures utiles pour :

- instruire la procédure d'octroi de licences dans le respect strict des lois et règlements ;
- renforcer les moyens de protection et de surveillance des Pêches ;
- endiguer les effets négatifs de l'exploitation des ressources halieutiques comme la pollution marine et la disparition des espèces ;
- gérer, de façon proactive, l'exploitation prochaine des hydrocarbures.

**Le Président de chambre**

Hamidou Agne