

5-2015

Rapport de la Mission d'évaluation Côte d'Ivoire

Henrik Nilsson

World Maritime University, hn@wmu.se

Adama Sy

adama_sy@hotmail.com

Amadou Ndiaye

amadoucato.ndiaye@gmail.com

El Hadji Mar Gueye

margueye@ymail.com

Dramane Cissokho

dramanecissokho@yahoo.fr

See next page for additional authors

Follow this and additional works at: <http://commons.wmu.se/marenda>

 Part of the [African Studies Commons](#), [Emergency and Disaster Management Commons](#), and the [Training and Development Commons](#)

Recommended Citation

Nilsson, Henrik; Sy, Adama; Ndiaye, Amadou; Gueye, El Hadji Mar; Cissokho, Dramane; and Fernández, Marisa, "Rapport de la Mission d'évaluation Côte d'Ivoire" (2015). MARENDA. 2.

<http://commons.wmu.se/marenda/2>

This Report Open Access is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Authors

Henrik Nilsson, Adama Sy, Amadou Ndiaye, El Hadji Mar Gueye, Dramane Cissokho, and Marisa Fernández



EU-ACP PROGRAMME

**SOUTIEN AU SECTEUR
DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE.**

Projet MARENDA

"Développement d'un mécanisme d'échange de données portuaires, protection de l'environnement marin et mise en place de réponse d'urgence en cas de pollution"

REF EUROPEAID/134272/D/SER/MULTI

Rapport de la Mission d'évaluation

CÔTE D'IVOIRE

**Principales constatations
et propositions de Programme de formation**





SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	2
2	INSTITUTIONS VISITEES	2
3	EXPERTS PARTICIPANTS	2
4	PRINCIPALES CONSTATATIONS	3
5	PROGRAMME DE FORMATION.....	5
	5.1 Formation "On The Job Training"	5
	5.2 Ateliers Régionaux.....	8
	5.3 Formations spécifiques.....	8
	5.4 Assistance technique	9



1 INTRODUCTION

Le projet **MARENDA** "Développement d'un mécanisme d'échange de données portuaires, protection de l'environnement marin, et mise en place de réponse d'urgence en cas de pollution", s'inscrit dans le cadre du programme INTRA-ACP "**Soutien au secteur du transport maritime en Afrique**", financé par le Xème Fond Européen de Développement (FED) au profit des pays du Groupe Afrique - Caraïbes - Pacifique (ACP).

Les deux principaux objectifs du projet **MARENDA** sont :

- O1) L'amélioration de la gestion des bases de données maritimes, et la mise en place d'un système d'échange de données portuaires en Afrique de l'Ouest et du Centre.
- O2) La mise en place de mécanismes de prévention et de réponse en cas de pollution de l'environnement marin.

Durant la phase d'évaluation préliminaire, des missions ont été conduites par les experts du projet dans les cinq pays pilotes (**Sénégal, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria et Cameroun**).

L'objectif de ces missions était de rencontrer les responsables nationaux, de collecter un maximum d'informations, et d'évaluer la situation sur place au regard des deux objectifs du projet cités plus haut.

Le présent rapport fait le résumé des constatations faites en Côte d'Ivoire. Il rend compte des visites effectuées par la mission d'évaluation dans les principales institutions ivoiriennes en charge de la prévention et de la lutte contre la pollution marine, et met en lumière un certain nombre de constatations dans ce domaine. Le rapport inclut également une proposition de programme de formation "Programme de Renforcement de Capacités" concernant spécifiquement l'objectif **O2**. Le contenu du programme de formation proposé a été défini en fonction des besoins identifiés dans la phase d'évaluation en Côte d'Ivoire. Il comporte :

- deux séminaires / ateliers régionaux,
- un "On The Job Training" (OJT) d'environ quinze jours,
- des cours de formation thématique de trois jours.

2 INSTITUTIONS VISITEES

Institutions visitées
Port Autonome d'Abidjan, (P.A.A.).
Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (D.G.A.M.P.).
Bureau Régional de l'Organisation Maritime Internationale, (O.M.I).
Le Secrétariat de la Convention d'Abidjan, (A.B.C.).
Le Centre Ivoirien Antipollution, (C.I.A.P.O.L.).
L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, (A.R.S.T.M.).
L'Organisation de la Conférence Ministérielle sur les Transports Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC).

3 EXPERTS PARTICIPANTS

MISSION EN COTE D'IVOIRE : 21 - 25 Juillet 2014.

Participants	
Luis Gómez	CETMAR
Amadou Ndiaye	Marenda Expert Team leader
Adama SY	Marenda Expert Sécurité maritime
El Hadji Mar Gueye	Marenda Expert Informatique
Juan Corzo	GMV, Equipements informatiques
Henrik Nilsson	World Maritime University



4 PRINCIPALES CONSTATATIONS

La mission d'évaluation à Abidjan a relevé que de façon générale, les questions liées à la prévention et à la lutte contre la pollution marine sont bien prises en compte par les autorités ivoiriennes. A cet égard, la mission a noté les efforts remarquables accomplis dans ce domaine par la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP), la Direction du Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL), et le Port Autonome d'Abidjan (PAA).

Des rencontres avec les différentes institutions ivoiriennes visitées, il ressort les constatations ci - après.

<p>PLAN D'URGENCE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le CIAPOL est l'autorité administrative sous la tutelle du Ministre de la Salubrité Urbaine, de l'Environnement et du Développement Durable en charge des problèmes de pollution en Côte d'Ivoire. Le CIAPOL dispose d'une division spécialement dédiée aux opérations de lutte en cas de pollution en mer. • Le CIAPOL est l'autorité responsable de la préparation, du suivi et de la mise en œuvre du Plan d'urgence national en cas de pollution marine, communément appelé Plan POLLUMAR. • En 2014, un atelier spécial a été organisé pour la refonte du Plan POLLUMAR. La version révisée et mise à jour doit être validée et testée par les autorités habilitées à cet effet. • Un partenariat a été institué entre les structures gouvernementales ivoiriennes et les compagnies pétrolières off - shore opérant en Côte d'Ivoire pour la prévention et la lutte effective contre la pollution marine. • Le Port Autonome d'Abidjan dispose d'un nouveau plan d'urgence en cours d'approbation. Le nouveau plan d'urgence du Port Autonome d'Abidjan doit tenir compte de la version révisée du Plan POLLUMAR. • Des exercices sont prévus dans le cadre du Plan POLLUMAR révisé. • La coopération entre le CIAPOL et CEDRE (France) a été formalisée dans un protocole signé en mars 2014. • Il a été envisagé l'utilisation du Plan de formation du projet MARENDA pour la mise à l'épreuve et le renforcement du lien entre le Plan POLLUMAR et le Plan d'urgence du Port Autonome d'Abidjan.
<p>INFORMATION ET SAVOIR FAIRE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le Plan d'urgence du Port Autonome d'Abidjan et POLLUMAR doivent être interfacés et parfaitement intégrés. • Les cartes des zones sensibles doivent être dressées et mises à jour. • Il a été noté la nécessité d'améliorer la compréhension des dispositions et exigences du Plan POLLUMAR par les acteurs pour pouvoir anticiper au maximum sur d'éventuelles déficiences au cours de la mise en oeuvre.
<p>FORMATION</p>	<p>Les besoins de formation exprimés concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La coordination des opérations de lutte contre la pollution marine. • La coordination des opérations de lutte contre la pollution dans la lagune. • La coordination des opérations de lutte contre la pollution sur les côtes.



	<ul style="list-style-type: none">• La modélisation des dérives de nappes d'hydrocarbures.• La politique nationale d'utilisation des dispersants.• La gestion du pavillon national et le Contrôle par l'Etat du port.• Le renforcement du programme de formation et des exercices au niveau des structures gouvernementales, et au niveau des compagnies pétrolières et industries maritimes / portuaires.
COOPERATION REGIONALE	<ul style="list-style-type: none">• La Côte d'Ivoire abrite le Secrétariat de la Convention d'Abidjan dont elle est partie, de même que le Mémorandum d'Abuja. La Côte d'Ivoire cependant doit être encouragée à signer des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération avec les pays voisins pour pouvoir faire face ensemble à une pollution majeure par hydrocarbures.
MATERIELS ET EQUIPEMENTS	<ul style="list-style-type: none">• La flotte des navires antipollution doit être renouvelée.• Une politique nationale d'utilisation des dispersants doit être mise en place.• Une cartographie des zones sensibles doit être dressée et mise à disposition.• La liste des moyens de lutte contre la pollution doit être établie et centralisée au niveau national, et régulièrement mise à jour, avec la localisation exacte du matériel disponible et son état de fonctionnement.• La chaîne de contrôle et de gestion des déchets doit être améliorée (collection, entreposage, transport and traitement).• Des sites dédiées doivent être identifiées pour l'installation de réceptacles de déchets dans le Port d'Abidjan.



5 PROGRAMME DE FORMATION

Sur la base des constatations faites et des besoins identifiés sur place en rapport avec les objectifs principaux du projet **MARENDA**, les actions suivantes sont proposées. Elles doivent cependant faire l'objet de discussions avec les responsables de CIAPOL, DGAMP, et le Port d'Abidjan pour validation, et adoption dans le cadre d'un Plan national de renforcement de capacités.

Les actions proposées comprennent :

1. Formation en "Job Training", assurée par des experts du projet MARENDA,
2. Deux séminaires / ateliers régionaux,
3. Un cours de formation thématique de trois jours,
4. Une assistance technique sur des questions spécifiques identifiées lors de la mission d'évaluation en Côte d'Ivoire.

5.1 Formation "On The Job Training"

Le "On The Job Training" sera organisé durant une quinzaine de jours. Il sera dirigé par des experts du projet MARENDA sur le site même de l'entité nationale concernée en Côte d'Ivoire. La date de démarrage de la formation sera fixée en concertation avec le CIAPOL, la DGAMP et le Port Autonome d'Abidjan.

Sujet	Synchronisation et développement de plans d'urgence
<p>Objectifs et contenu.</p> <p>L'objectif premier du job training concernant la prévention et les réponses d'urgence en cas de pollution marine est de:</p> <ol style="list-style-type: none">1/. Synchroniser le plan d'urgence national POLLUMAR avec le plan d'urgence du Port Autonome d'Abidjan en vue d'améliorer les capacités de réaction à la pollution par hydrocarbures.2/. Mieux préparer le personnel d'encadrement des principales entités nationales responsables du plan d'urgence de lutte contre la pollution et du Port Autonome d'Abidjan sur des questions thématiques précises relatives à la sécurité maritime, et à la protection de l'environnement marin.3/. Identifier et tester les mécanismes et procédures pour une bonne implication des industries et autres parties intéressées aux opérations de lutte contre la pollution. <p>Le "On The Job Training", outre les actions préparatoires, comprendra trois phases dans son exécution: les formations thématiques, les exercices de simulation de plan d'urgence et la formation de formateurs.</p>	



Aperçu global
On the Job Training (OJT)

Formation thématique

- Aspects généraux
- Thèmes spécifiques à la Côte d'Ivoire

7 journées



**Exercice - Synchronisation
Plan POLLUMAR et le
Plan d'urgence
du Port Autonome
d'Abidjan**

- Gestion de crise
- Présentation des plans existants
- Exercices par scénario
- Leçons apprises et évaluation.

5 Journées



Formation de formateurs

- Désignation de points focaux
- Revue des leçons tirées des exercices
- Gestion de crise
- Instauration d'un système permettant des exercices réguliers et la mise à jour des plans d'urgence.

3 Journées



Actions préparatoires

En collaboration avec les structures parties prenantes au plan national, les cadres de la DGAMP, de CIAPOL, du Port Autonome d'Abidjan, ainsi que ceux du secteur privé maritime concerné, le projet MARENDA identifiera et procédera bien à l'avance à la compilation des documents, rapports, modèles et outils pédagogiques pour former les participants et les familiariser avec le contenu des cours. Tous ces matériaux et outils pédagogiques seront rendus disponibles en ligne dans une plateforme qui sera développée par le projet MARENDA.

Phase de formation thématique (7 jours de formation)

Une période prévisionnelle de sept jours sera consacrée aux généralités et aux sujets spécifiques identifiés. Les aspects généraux ont trait à tout ce qui touche aux fondamentaux des plans d'urgence, et à la lutte contre la pollution. Les sujets spécifiques sont relatifs aux questions particulières identifiées et proposées par les responsables des institutions au cours de la mission d'évaluation en Côte d'Ivoire.

Les aspects généraux couvrent entre autres :

- Le cadre légal et réglementaire – Les aspects techniques ainsi que les plaintes et le régime des réparations.
- La préparation des plans d'urgence – Les éléments clés et la structuration d'un plan d'urgence.
- Les stratégies de réponse – Comment assurer la communication entre les parties concernées et la gestion des équipements disponibles – Les équipements qui existent aujourd'hui.

Les sujets spécifiques concernant la Côte d'Ivoire seront axés sur les besoins exprimés par le CIAPOL et feront l'objet d'échanges et traités au cours du premier séminaire - atelier prévu par le Plan de formation qui se tiendra les 7 et 8 juillet 2015 à Abidjan.

Exercice – Articulation plan d'urgence national et plan d'urgence portuaire (5 jours de formation)

Après la phase de formation thématique, CIAPOL, DGAMP, le Port Autonome d'Abidjan, le secteur industriel maritime et portuaire, ainsi que les compagnies pétrolières présentent les perspectives de développement de leurs plans d'urgence respectifs, les écarts et besoins identifiés ainsi que les possibilités d'une meilleure collaboration avec d'autres structures. Une attention spéciale sera portée sur les problèmes de communication qui constituent des éléments importants du plan qui sera proposé, particulièrement après la survenue d'un incident. Le but poursuivi pour cette première journée de l'exercice de simulation est de s'assurer que chaque structure concernée a une idée du contenu ainsi que de l'organisation du plan d'urgence de l'autre.

La prochaine étape de l'exercice est la présentation et la mise en œuvre des simulations en tenant compte de la configuration et des caractéristiques des côtes ivoiriennes et du trafic des navires. Différentes options pour faire face aux incidents potentiels seront évaluées et les décisions prises. Chaque partie prenante de l'exercice de simulation devra réfléchir sur le rôle qu'elle sera amenée à jouer dans la mise en œuvre du plan d'urgence.

Durant la préparation et l'exécution de l'exercice, les participants tireront profit d'une discussion ouverte de groupe en partageant des connaissances sur le sujet. Dans cette perspective, certaines informations concernant les sessions de formation (nettoyement des côtes, utilisation des dispersants, signature et ratification de conventions internationales et autres aspects juridiques) devront être disponibles.

Une session clôturant l'exercice aura lieu le dernier jour pendant laquelle session il sera mis l'accent sur les points qui doivent être améliorés tel que l'évaluation des risques, les méthodes de lutte contre la pollution des côtes et en pleine mer, les sites de dépôt de déchets, l'adéquation des équipements, le système de communication, les relations avec les experts de ITOPI, CEDRE France, OSRL etc... dont on a fait référence au cours des sessions de formation.

Formation de formateurs (3 jours de formation)

La formation de formateurs a été définie pour tirer le maximum de bénéfice et s'assurer de la bonne capitalisation des expériences acquises tout au long de la formation. Dans cette perspective, la désignation de points focaux dans les différentes organisations impliquées dans les plans d'urgence constitue un premier pas. Ces points focaux, une fois formellement désignés, pourraient recevoir une formation plus approfondie sur certains sujets découlant des leçons retenues lors de l'exercice de simulation ou simplement identifiés comme importants par CIAPOL, DGAMP, ou le Port Autonome d'Abidjan.

Il serait également utile de donner des éléments plus détaillés aux points focaux sur le système de gestion de crise puisqu'ils sont appelés eux-mêmes à assurer la liaison entre les organisations impliquées en cas de pollution marine.

Enfin, il serait tout aussi important d'établir, si ce n'est pas encore fait, une procédure pour la revue régulière et les tests du plan d'urgence.

Groupe cible

CIAPOL, DGAMP, Port Autonome d'Abidjan, Représentants du secteur privé maritime



5.2 Ateliers Régionaux

Ateliers	Sujet	Objectifs et contenu	Cible
Séminaire / Atelier 1 ARSTM à Abidjan, 7-8 Juillet 2015.	Sécurité Maritime, Accords régionaux et plans d'urgence.	<ul style="list-style-type: none"> - Discuter des plans d'actions, les aspects réglementaires, organisationnelles et techniques relatifs à la protection de l'Environnement et aux réponses d'urgence en cas de pollution marine au plan local, national et régional. Un accent particulier sera mis sur l'intégration des plans d'urgence au plan national et portuaire. - Les accords déjà existants ainsi que les possibilités dans ce domaine au plan régional seront présentés et discutés. - Une revue des propositions du plan de formation avec la Côte d'Ivoire sera faite. - Le Système d'Information Géographique, "SIG" sur les réponses aux pollutions développé par MARENDA ainsi que les ressources disponibles pour l'échange de données seront aussi présentés dans une perspective de mutualisation du matériel de lutte contre la pollution. Voir (1) ci dessous. 	<ul style="list-style-type: none"> - CIAPOL - DGAMP - Port Autonome d'Abidjan
Atelier 2 RMU à Accra Date restant à préciser.	Sécurité Maritime et Accords régionaux	<ul style="list-style-type: none"> - Présenter les avancées notées sur l'intégration des plans d'urgence au niveau national et au niveau portuaire. - Présenter les avancées notées sur les projets d'accord régionaux et la mise en place du Système d'Information Géographique. 	<ul style="list-style-type: none"> - CIAPOL - DGAMP - Port Autonome d'Abidjan

5.3 Formations spécifiques

Sujet	Protection de l'Environnement et Sécurité Maritime.
Objectif	L'objectif spécifique ainsi que le contenu du cours seront définis sur la base des besoins exprimés par les parties prenantes durant le "On The Job Training" et les ateliers de formation.
Groupe cible	CIAPOL, DGAMP
Ressources / Intervenants	A identifier une fois que le contenu et les objectifs auront été définis.
Lieu	ARSTM / Abidjan



5.4 Assistance technique

- Assistance technique pour la mise en place d'un Système d'Information Géographique dans le cadre de la prévention et de la lutte contre la pollution, (SIG) pourrait être envisagée.
- Une assistance dans les études de faisabilité pour la mise en place de réceptacles de déchets dans le Port d'Abidjan pourrait aussi être envisagée.
- Une assistance pourrait être fournie pour la préparation d'un projet de document technique portant cadre de coopération bi / multilatérale avec les pays voisins de la Côte d'Ivoire.

MATERIEL DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION

- (1) Navires, remorqueur de secours d'urgence, navire offshore
Les caractéristiques principales incluent les dimensions, la puissance, le nombre d'hélices, traction de bollard, treuil de remorquage et caractéristiques des câbles, équipement de lutte contre l'incendie, capacités des réservoirs de récupération et system de décantation.
- Barrage, pour chaque type ou fabricant il faut spécifier, la longueur et la hauteur, s'il gonflable ou compact, s'il est sur tambour ou dans un emballage, la longueur des chambres flottantes et individuelles et les pièces de barrage raccordables, les équipements auxiliaires nécessaires, systèmes de mouillage recommandé.
- Ecumoires, nom du fabricant, pour huile lourde ou légère, disque, à vide ou pompe à vis, capacité et pression.
- Système d'épandage de dispersant
- Navire - caractéristiques du bras de diffusion, capacité en dispersant, vitesse d'épandage
- Embarcation - caractéristiques du bras de diffusion, capacité en dispersant, vitesse d'épandage
- Hélicoptère - types d'équipement à utiliser, équipements approuvés pour l'aéronautique, capacité des réservoirs, formation des pilotes d'hélicoptère.
- Avion - types d'équipement à utiliser, équipements approuvés pour l'aéronautique, capacité des réservoirs, formation des pilotes.
- Stock - stock en dispersant disponible dans le pays, localisation du stock, genre de dispersant pour divers type de pétrole brute, quantité de dispersant disponible, dispersants spécifiques pour les fuels lourds.