

5-2015

## Rapport de la Mission d'évaluation Senegal

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 Senegal" (2015). MARENDA. 1.

<http://commons.wmu.se/marenda/1>

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](mailto: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**

**SENEGAL**

**Principales constatations  
et propositions d'un Programme de formation**





**SOMMAIRE**

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



## 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 des experts dans les cinq pays pilotes du projet (**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 au Sénégal. Il rend compte des visites effectuées par la mission d'évaluation dans les principales institutions sénégalaises 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. 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

Agence Nationale des Affaires Maritimes, (ANAM).

Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement Marin (HASSMAR).

Port Autonome de Dakar, (PAD).

## 3 EXPERTS PARTICIPANTS

### MISSION AU SENEGAL : 25 - 27 Août 2014.

Participants	
Amadou Ndiaye	Marenda Expert Team leader
Adama SY	Marenda Expert Sécurité maritime
El Hadj Mar Gueye	Marenda Expert Informatique



## 4 PRINCIPALES CONSTATATIONS

La mission d'évaluation à Dakar a été l'occasion pour se rendre compte des compétences disponibles dans les structures nationales en charge de la prévention et de la lutte contre les pollutions marines que sont l'ANAM, la HASSMAR, et le Port Autonome de Dakar; mais aussi de mesurer la volonté des autorités sénégalaises d'assurer la protection de l'environnement marin à travers la mise en place d'un mécanisme de réponse en cas de catastrophe dans ce domaine au plan national et au plan local.

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

<p style="text-align: center;"><b>PLAN D'URGENCE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Plan national d'urgence de lutte contre la pollution, appelé aussi POLMAR (Plan National de Lutte Contre la Pollution Marine), a fait l'objet d'une revue approuvée en 2009. Ce plan est sous la supervision et la coordination de la HASSMAR mise en place par le gouvernement du Sénégal en 2006.</li> <li>• HASSMAR est la structure nationale centrale en charge de la lutte contre la pollution par hydrocarbures, aussi bien en mer, que dans les eaux intérieures du Sénégal.</li> <li>• Une coopération étroite entre la HASSMAR, le Centre de Coordination des Secours en Mer (MRCC) et le Centre de Secours Sous Régional (RSC) a été bien spécifiée dans le Plan POLMAR.</li> <li>• Un partenariat doit être institué entre les structures gouvernementales sénégalaises et les compagnies pétrolières off shore, les industries maritimes et portuaires, ainsi que tous autres parties intéressées dans une optique de prévention et de lutte commune contre la pollution par hydrocarbures.</li> <li>• Une meilleure coordination doit être établie entre la HASSMAR, le Port Autonome de Dakar, l'ANAM, la Société Africaine de Raffinage (SAR) et toutes les parties prenantes à la prévention et la lutte contre la pollution marine. Une telle collaboration s'avère nécessaire et devrait donc être en place avant la survenue d'une pollution majeure par hydrocarbure.</li> <li>• La préparation et le système d'évaluation du Plan national d'urgence gagneraient à être améliorées.</li> <li>• Le rôle et les responsabilités de l'ANAM, de la HASSMAR, du Port Autonome de Dakar, de la SAR et des compagnies pétrolières et maritimes doivent être plus clairement définis dans le Plan POLMAR</li> <li>• Le Plan d'urgence du Port Autonome de Dakar doit faire l'objet d'une revue complète et interfacée avec le Plan POLMAR.</li> <li>• La HASSMAR, le Port Autonome de Dakar et la SAR doivent coopérer en vue d'une meilleure intégration / articulation des plans d'urgence.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>INFORMATION ET SAVOIR FAIRE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cartographie des zones sensibles couvrant l'ensemble du pays devrait être préparée et disponible.</li> <li>• Une politique nationale d'utilisation des dispersants doit être mise en place.</li> <li>• Une meilleure compréhension du Plan d'urgence national par tous les intervenants est nécessaire pour anticiper sur les éventuelles déficiences lors des mises en oeuvre.</li> </ul>



<b>FORMATION</b>	<p>Des cours de formation théoriques et pratiques sont nécessaires dans les domaines ci - après :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Conduite et manieiment des équipements de lutte contre la pollution.</li><li>• Utilisation des dispersants.</li><li>• Méthodologie de gestion de crise en cas de pollution par hydrocarbures,</li><li>• Organisation des interventions et stratégies de nettoyage des côtes après pollution par hydrocarbures,</li><li>• Organisation et financement des simulations de plan d'urgence.</li><li>• Développement de programmes de formation sur mesure pour faire face de façon immédiate à toute pollution par hydrocarbures.</li><li>• Gestion des déchets.</li></ul>
<b>COOPERATION REGIONALE</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le Sénégal doit être encouragé à signer des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération avec les pays voisins (Mauritanie, Gambie, Guinée - Bissau, la République de Guinée et le Cap Vert) pour faire face ensemble à une pollution majeure.</li></ul>
<b>MATERIELS ET EQUIPMENTS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les équipements de lutte contre la pollution par hydrocarbures doivent être passés en revue. La liste consolidée doit être centralisée et régulièrement mise à jour.</li><li>• Renforcer la coopération entre les structures publiques, la SAR, les compagnies maritimes et pétrolières, la Municipalité de Dakar et autres villes environnantes ainsi que l'ensemble des communautés riveraines.</li><li>• Un contrôle de la chaîne de gestion des déchets ( Collecte, entreposage, transport et traitement) devrait être mis en place.</li><li>• Une politique nationale de gestion des déchets devrait être promue.</li><li>• La mise en place de système de collecte des déchets dans le Port de Dakar s'avère nécessaire.</li></ul>



## 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 qui suivent sont proposées. Elles doivent cependant faire l'objet de d'échanges avec les responsables de la HASSMAR, ANAM et le Port Autonome de Dakar pour validation et adoption dans le cadre d'un Programme 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 au Sénégal.

### 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 au Sénégal. La date de démarrage de la formation sera fixée en concertation avec la HASSMAR, ANAM et le Port Autonome de Dakar.

Sujet	Synchronisation et développement de plans d'urgence
<p><b>Objectifs et contenu.</b></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"><li>1/. Synchroniser le plan d'urgence national POLMAR avec le plan d'urgence du Port Autonome de Dakar en vue d'améliorer les capacités de réaction à la pollution par hydrocarbures.</li><li>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 de Dakar sur des questions thématiques précises relatives à la sécurité maritime, et à la protection de l'environnement marin.</li><li>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.</li></ol> <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 au Sénégal

7 journées



### **Exercice - Synchronisation Plan POLMAR et Plan d'urgence du Port Autonome de Dakar**

- 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 l'ANAM, de HASSMAR, du Port Autonome de Dakar, ainsi que ceux du secteur privé maritime concerné, le projet MARENDA identifiera et procédera 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. 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 au Sénégal.

Les aspects généraux couvrent entre autres :

- Le cadre légal et réglementaire – Les aspects techniques ainsi que les plaintes et les 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 dans le monde.

Les sujets spécifiques concernant le Sénégal seront axés sur les besoins exprimés par la HASSMAR. Ces besoins feront l'objet de discussions 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, HASSMAR, ANAM, le Port Autonome de Dakar, la SAR et le secteur privé maritime 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 la structuration et 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 sénégalaises 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 de l'expérience d'une discussion de groupe ouverte et partageront 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 des déchets, l'adéquation des équipements, le système de communication, les relations avec les experts des organismes publics et privés d'assistance technique 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 HASSMAR, ANAM, ou le Port Autonome de Dakar.

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 le relais 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 de plans d'urgence.

**Groupe cible**

**HASSMAR, ANAM, Port Autonome de Dakar, SAR, Représentants du secteur privé maritime**



## 5.2 Ateliers Régionaux

Ateliers	Sujet	Objectifs et contenu	Cible
<b>Séminaire / Atelier 1</b>  ARSTM à Abidjan, 7-8 Juillet 2015.	Sécurité Maritime, Accords régionaux, et plans d'urgence.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Discuter des plans d'actions, les aspects réglementaires, organisationnel 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.</li> <li>- Les accords déjà existants ainsi que les possibilités dans ce domaine au plan régional seront présentés et discutés.</li> <li>- Une revue des propositions du plan de formation avec le Sénégal sera faite.</li> <li>- 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 et de mise en commun du matériel de lutte contre la pollution. Voir liste du matériel (1) ci dessous.</li> </ul>	<b>HASSMAR</b>  <b>ANAM</b>  <b>Port Autonome de Dakar</b>
<b>Atelier 2</b>  RMU à Accra Date restant à préciser.	Sécurité Maritime et Accords régionaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenter les avancées notées sur l'intégration des plans d'urgence au niveau national et au niveau portuaire.</li> <li>- Présenter les avancées notées sur les projets d'accord régionaux et la mise en place du Système d'Information Géographique.</li> </ul>	<b>HASSMAR</b>  <b>ANAM</b>  <b>Port Autonome de Dakar</b>

## 5.3 Formations spécifiques

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



## 5.4 Assistance technique

- Assistance pour une étude de faisabilité pour l'installation de réceptacles de déchets au Port de Dakar, ( A étudier).
- Assistance pour la préparation d'un cadre pour des accords bi et multilatéraux de coopération avec les pays limitrophes et avec le Cap-Vert.
- Assistance technique pour la mise en place d'un Système d'Information Géographique.

### 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 dispersent disponible dans le pays, localisation du stock, genre de dispersent pour divers type de pétrole brute, quantité de dispersant disponible, dispersants spécifiques pour les fuels lourds.