

5-2015

Rapport de la Mission d'Evaluation Cameroun

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; Kom, Justin; and Fernández, Marisa, "Rapport de la Mission d'Evaluation Cameroun" (2015). *MARENDA*. 3.

<http://commons.wmu.se/marenda/3>

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, Justin Kom, and Marisa Fernandez



MARENDA PROJECT



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'Evaluation

Cameroun

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



SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	2
2	LES INSTITUTIONS VISITÉES	2
3	LES EXPERTS DU PROJET MARENDA	2
4	LES PRINCIPALES CONSTATATIONS.....	3
5	PROGRAMME DE FORMATION.....	6
	5.1 Formation "On The Job Training"	6
	5.2 Ateliers Régionaux.....	9
	5.3 Formation thématiques.....	9
	5.4 Assistance Technique	10

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 au Cameroun. Il rend compte des visites effectuées par la mission d'évaluation dans les principales institutions camerounaises 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 VISITÉES

Institutions visitées
La Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN)
La Société Nationale des Hydrocarbures (SNH)
Le Port Autonome de Douala

3 EXPERTS DU PROJET MARENDA

Mission au Cameroun: 8 - 12 Mars 2015	
- Adama Sy	Marenda Expert Sécurité Maritime
- El Hadji Mar Gueye	Marenda Expert Informatique
- Ferdinand Ategwa	Marenda Expert Sécurité maritime

4 PRINCIPALES CONSTATATIONS

La mission d'évaluation menée au Cameroun a révélé les progrès significatifs ainsi que le niveau d'expertise existant au sein des différentes institutions visitées que sont: la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN) sous la tutelle du Ministère des Transports; la Société Nationale des Hydrocarbures (SNH), entreprise du secteur parapublic à caractère industriel et commercial, et le Port Autonome de Douala (PAD). La mission a également permis de mettre en lumière le travail important entrepris par les autorités camerounaises dans le domaine des plans d'urgence, aussi bien au niveau local qu'au niveau national.

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

Plan d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • Une loi sur la protection de l'environnement promulguée en 1996 a permis la création du Plan National d'Urgence contre le Déversement Accidentel des Hydrocarbures (PNLDAH). En collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et GI-WACAF, ledit plan a été testé et mis à jour en 2014. • Il existe un solide partenariat entre les structures camerounaises directement en charge de la prévention et de la lutte contre la pollution par hydrocarbures (DAMVN et SNH) d'une part, et les autorités telles que la Marine nationale, le Ministère de l'Environnement, le Port Autonome de Douala, les sociétés pétrolières, le Ministère de la Justice etc., d'autre part. • Il faut aussi noter l'existence du Comité de Pilotage et de Suivi des Pipelines (CPSP) qui est la branche opérationnelle de la SNH en ce qui concerne la prévention et la lutte contre les déversements accidentels d'hydrocarbures. Le CPSP est responsable devant le Directeur Général de SNH. Les ressources financières et humaines nécessaires à son fonctionnement lui sont octroyées pour remplir sa mission. • Renforcer la capacité de préparation aux urgences et d'intervention en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures est un parmi les plus grands défis que tentent de relever les autorités camerounaises, conformément aux recommandations de l'OMI (Organisation Maritime Internationale). De concert avec IPIECA (Association Mondiale d'Études des Questions Environnementales et Sociales du Secteur Pétrolier). l'OMI a dirigé des exercices de simulation réussies de lutte contre les déversements d'hydrocarbures à travers le Cameroun en 2014. Cette initiative a permis d'assurer: i) la formation des participants délégués par les structures publiques ainsi que l'industrie du gaz et du pétrole ii) la formation des populations locales en matière de nettoyage des plages et du littoral en cas de marée noire iii) l'évaluation des insuffisances et des besoins du plan d'urgence, ainsi que ses perspectives d' amélioration. • Conscients du fait qu'une bonne formation et une bonne préparation constituent des facteurs décisifs pour la bonne exécution d'un plan d'urgence, la DAMVN et la SNH ont organisé des cours et exercices sur les déversements accidentels. Les cours sont conçus suivant les modèles de l'OMI. Durant ces cours et exercices, l'efficacité du plan national a été testée avec le déploiement des équipement spéciaux de réponse et d'intervention dans des opérations de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. • Les maîtres d'œuvre du plan national d'urgence sont la DAMVN et la SNH, qui sont assistées par les acteurs du secteur pétrolier, la Marine Nationale,
-----------------------	--

	<p>l'Aviation et les volontaires civils. Cependant, il convient de préciser que le plan est sous la coordination du Comité de Pilotage et de Suivi des Pipelines (CPSP).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Système de Gestion des Crises (SGC) est bien connu au Cameroun et beaucoup de fonctionnaires ainsi que des acteurs du secteur du pétrole ont pris part à des ateliers à ce sujet. Il en est de même pour le Système de Commandement des Interventions (SCI), dont l'utilisation adéquate est une nécessité en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures. • Les autorités nationales camerounaises concernées sont disposées à profiter de la formation proposée par le Projet Marena, pour tester et renforcer le couplage entre le plan d'urgence national et celui du Port Autonome de Douala. • Les rôles et fonctions des différents acteurs du secteur pétrolier devraient être plus rigoureusement définis dans le plan d'urgence qui serait plus complet, plus clair et plus en rapport avec les réalités du Cameroun. • Le plan devrait être disponible "Online" sur le réseau Internet. • L'inter connectivité entre les membres gérant les situations de crise devrait être améliorée et optimisée. • Il y est nécessaire d'améliorer les procédures d'enregistrement de l'information en cas de crise, de même que les données historiques. • Un système performant de communication permettant un flux efficace d'informations entre tous les centres et le CPSP devrait être établi. L'information devrait circuler des centres locaux vers le CPSP et vice versa. • Les outils de communication tels que l'accès à internet, la VHF, le téléphone etc. ne sont pas adaptés et devraient être modernisés pour se mettre au diapason des nouvelles technologies
<p>INFORMATION ET SAVOIR-FAIRE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il a été recommandé de développer un outil Système d'Information Géographique (SIG) pour créer un interface qui fournirait au logiciel la position et l'état des équipements d'urgence anti-pollution. Le SIG n'est toujours pas en place, bien que son installation fût fortement recommandée par l'OMI et l'IEPCA. À l'avenir le SIG pourrait être mis en interface avec la position et le statut des équipements d'urgence anti-pollution sur les écrans du système. • Déjà en 2007, les cartes de sensibilité des zones existaient au Cameroun. Depuis lors, elles ont été développées et incorporées dans le plan national d'urgence. • À l'heure actuelle des travaux de mise à jour et inventaire des équipements de réponse anti-pollution appartenant aux compagnies pétrolières et les industries sont en cours. • Bien qu'aucune évaluation de risques n'ait été faite pour le port de Douala, il y a une réelle prise de conscience de la nécessité de multiplier les mesures de précaution afin de réduire le danger des déversements accidentels d'hydrocarbures dans le port ou son voisinage immédiat. • Le coordonnateur de la Ceellule de crise devrait avoir connaissance des principes de gestion de crises et d'intervention.

	<ul style="list-style-type: none"> • Une liste avec des détails de contact des responsables en charge de la gestion de la crise, et comportant aussi des numéros de téléphone à jour ainsi que des adresses devrait être disponible. • Les données nécessaires pour assurer un contact permanent avec les centres locaux devraient être disponibles au public 24h/24. • Le public devrait être informé en anglais et en français de l'existence du Plan d'Urgence. • Un mécanisme de partage des informations au niveau de tous les centres d'une part, et entre ces derniers et les acteurs du secteur pétrolier, d'autre part devrait être mis en place avec des moyens de communication adéquats, pratiques et bien organisés.
<p>FORMATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De sérieux efforts ont été déployés dans le domaine de l'éducation et de la formation avec l'organisation d'activités dont les objectifs sont les suivants: i) S'assurer que toutes les parties concernées sont conscientes de leurs responsabilités et prérogatives quant à la procédure mise en place en cas d'incident., ii) Informer les parties concernées des ressources et équipements disponibles et de leur position géographique. iii) Fournir à tous les acteurs le guide du Plan d'urgence, iv) Manier correctement les équipements anti-pollution récemment acquis et qui sont entreposés dans les centres. • Le plan de formation du Projet Marena pourrait profiter à toutes les parties concernées en améliorant le niveau de compétence de ces groupes.
<p>COOPERATION REGIONALE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La coopération régionale concrétisée par des accords bi et multilatéraux est une nécessité entre le Cameroun et ses voisins qui partagent le même littoral. Ce sont le Gabon, le Congo, le Nigéria, la Guinée Équatoriale et même un pays enclavé comme le Tchad. À ce jour, cette forme de coopération n'existe pas entre eux. • Le Cameroun a déjà mis en œuvre, aussi bien la Convention d'Abidjan que le Mémorandum d'Abuja et il est ouvert à toutes formes de coopération avec les autres signataires des ces accords. • Le Projet Marena qui concerne dix neuf pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre constitue une excellente plateforme pour discuter des conditions d'établissement d'accords bi et multilatéraux pour la lutte contre les déversements accidentels d'hydrocarbures.
<p>MATERIELS ET EQUIPEMENTS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des équipements ont déjà été acquis pour trois centres locaux mais malheureusement, leur nombre semble insignifiant comparé aux besoins qui grandissent. Une liste nationale de l'inventaire de tous les équipements de lutte contre les déversements (avec leur position et l'état) devrait être établie. • Le dispositif de contrôle de la gestion des déchets pourrait être amélioré grâce à un meilleur suivi.

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 DAMVN, SNH et le Port Autonome de Douala 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 Cameroun.

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 Cameroun. La date de démarrage de la formation sera fixée en concertation avec la DAMVN, SNH et le Port Autonome de Douala.

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 avec le plan d'urgence du Port Autonome de Douala 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 de Douala 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 au Cameroun

7 journées



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

- Gestion de crise
- Présentation des plans existants
- Exercices par scénario
- Évaluation et feedback

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

Groupe cible

DAMVN, SNH, Port de Douala, Représentants du secteur privé maritime

Actions préparatoires

En collaboration avec les structures parties prenantes au plan national, les cadres de la DAMVN, SNH, du Port Autonome de Douala, 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 Cameroun.

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 Cameroun seront axés sur les besoins exprimés par la SNH. 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 2 et 3 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, la DAMVN, SNH, le Port Autonome de Douala, 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 camerounaises 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 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 la DAMVN, SNH ou le Port de Douala.

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.

5.2 Ateliers Régionaux

ATELIER	Thème	Objectif et contenu	Cible
Atelier 1 ARSTM Abidjan 7-8 Juillet 2015	Politiques de sécurité maritime, accords régionaux et préparation de plans d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> - Discuter des plans d'actions, les aspects réglementaires, organisationnels 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 le domaine régional seront présentés et discutés. - Une revue des propositions du plan de formation avec le Cameroun 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 et de mise en commun du matériel de lutte contre la pollution. Voir liste du matériel (1) ci dessous. 	<ul style="list-style-type: none"> - DAMVN - SNH - Port de Douala
Atelier 2 URM Accra Dates restant à préciser.	Les politiques de sécurité maritime et les 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"> - DAMVN - SNH, - Port de Douala

5.3 Formation spécifiques

Thème	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 "job training" et les ateliers de formation.
Groupe ciblé	DAMVN et SNH
Ressources – Intervenants	À identifier une fois que le contenu et les objectifs auront été définis
Lieu	Accra

5.4 Assistance Technique

- Conformément aux besoins exprimés lors de la phase d'évaluation, une assistance technique pourrait être apportée pour l'établissement d'un Système d'Information Géographique (SIG).
- Une assistance pourrait être apportée dans la préparation d'un cadre technique pour l'établissement de projets d'accords bi/multilatéraux avec les pays voisins comme, le Nigéria, le Gabon et la Guinée Équatoriale. Les accords entre la France et l'Espagne, la Grande Bretagne, la France et l'Allemagne pourraient être pris comme références.

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.