

**CELLULE D'ETUDES ET
DE PLANIFICATION**

1, Rue Joris Dakar – BP : 289

Tél. : (221) 821 94 69

Email : oepe@sentoo.sn

Note sur de l'audit du pavillon de la flotte de pêche démersale côtière et la situation de mise en œuvre de ses recommandations

L'audit du pavillon de la flotte de pêche démersale côtière s'inscrivait dans le cadre de la préparation d'un plan de réduction de la capacité de pêche industrielle. Il a été mené par cabinet qui a déposé son projet de rapport final de la mission en septembre-octobre 2006.

1 – Rappel des objectifs de l'audit

L'objectif général de l'audit de la flotte de pêche industrielle est de réunir les éléments juridiques, administratifs techniques et économiques permettant la prise de décisions dûment motivées et suivant des bases objectives, en vue d'une maîtrise et d'une gestion optimale de la capacité de pêche industrielle.

Les objectifs spécifiques sont :

- de faire l'inventaire exhaustif des navires de pêche battant pavillon Sénégalais ;
- de vérifier la conformité de la situation de chaque navire avec les dispositions législatives et réglementaires en vigueur en matière d'acquisition du pavillon national, d'exercice de la pêche, le soin étant laissé aux autorités compétentes de prendre en toute objectivité les décisions utiles sur le sort futur de chaque navire examiné ;
- d'évaluer la contribution des armements à la création de la richesse nationale, à la promotion de l'emploi dans le secteur et à l'apport en devises ;
- de ré - évaluer les caractéristiques techniques des navires ;

2 – Rappel des résultats du rapport d'audit

Sur un total de 159 chalutiers identifiés, après avoir retiré les navires coulés et déchirés (21 unités) et ceux qui sont désarmés depuis plus de 3 ans donc complètement inactifs (19 unités), la flotte concernée par l'audit comporte **122 navires** pour un total de **21 152 Tjb** qui appartiennent à **38 sociétés d'armement**.

Certains des chalutiers du périmètre de l'audit sont toujours en activité. D'autres sont arrêtés depuis 1 ou 2 ans. Sur ce total il y a 47 navires glaciers (dont 12 rougetiers) pour 5 534 TJB (26%) et 75 navires congélateurs pour 15 618 TJB (74%).

Typologie des armements

- 69 % des armements n'ont qu'un ou deux navires. Ils sont en majorité de petite taille et relativement fragiles face à la crise du secteur.
- 79 % des armements sont des armements purs ; les autres (21 %) sont intégrés avec des installations de traitement à terre ou appartiennent à un groupe intégré.
- 53 % des armements ont des capitaux à large majorité sénégalaise ; 47 % sont des sociétés mixtes avec une participation étrangère de 49 % dominée par des italiens puis des espagnols.

Caractéristiques techniques des navires

- La majeure partie des chalutiers a été importés d'Europe. Il existe cependant un nombre non négligeable de chalutiers importés de Chine.
- L'âge moyen de la flotte est de 31 ans (de 2 à 59 ans). Il y a 45 chalutiers de plus de 40 ans. L'ancienneté au Sénégal est en moyenne de 16 ans. L'âge moyen d'un chalutier au moment de sa sénégalisation est de 15 ans. Ces données montrent que la flotte est très vieille et ne se renouvelle quasiment pas.
- Un contrôle général d'une partie de la flotte a été effectué sur les principales mesures des chalutiers. C'est essentiellement au niveau des creux que des erreurs fréquentes ont été détectées et ceci résulte des ambiguïtés dans la définition. En outre, de très sérieux doutes existent sur le tonnage de certains navires avec des conséquences sur l'accès aux zones de pêche et sur le montant des redevances de pêche ;
- Les puissances des navires sont difficiles à saisir et les armateurs ne déclarent pas les modifications. Selon les données du Registre National des Pêches, la puissance moyenne est de 721 CV.

Activités des navires

- Environ 50 % de la flotte est soumis à des visites techniques régulières.
- Sur les 75 chalutiers congélateurs repérés, seulement 54 (72 %) ont des agréments sanitaires délivrés par l'Autorité compétente.
- Entre 2003 et 2005, le nombre de licences de pêche démersale côtière a diminué de 11 %. En tonnage cette diminution est de 17 %.
- Selon des données recueillies au Port autonome de Dakar (PAD) puis traitées à l'occasion du présent audit, les débarquements de la flotte concernée sont passés de 46 057 tonnes à 42 112 tonnes de 2003 à 2005, soit une baisse (-9 %). Par contre en valeur, ils ont augmenté de 1 % et représentent 33,3 Milliards de FCFA en 2005. Les prix moyens ont augmenté de 33 % pour les poissons divers et ont baissé de 17 % pour les crustacés.
- Les données de débarquement ont permis d'examiner en détail les évolutions d'activité des navires et des armements. 14 armements représentant 38 chalutiers,

sont en forte baisse d'activité depuis 2003. Les plus importants sont AFRICAMER et SENEMER.

- Les armements purs en société mixte exportent 87 % en valeur et vendent 13 % sur le marché local ; ils contribuent peu à la valeur ajoutée par rapport aux autres mais rapportent des devises ; ils représentent un chiffre d'affaires de 4,1 Milliards de FCFA.
- Les armements purs en société à large dominance sénégalaise vendent leur production à hauteur de 46 % sur le marché local et 51 % aux usines ; ils contribuent beaucoup à la valeur ajoutée et ne rapportent pas directement de devises ; ils représentent un chiffre d'affaires de 6 Milliards de FCFA.
- Les armements intégrés se vendent à eux-mêmes leurs produits pour un conditionnement/transformation puis une exportation ; ils contribuent le plus à la création de valeur ajoutée et représentent un chiffre d'affaires de 9,2 Milliards de FCFA.
- Les armements qui font partie d'un groupe intégré, vendent aux usines 81 % de leurs débarquements et 17 % au marché local ; ils contribuent très largement à la création de valeur ajoutée et de devises d'autant plus qu'ils représentent un chiffre d'affaires de 14 Milliards de FCFA soit 42 % du total de la flotte qui est de 33,3 Milliards de FCFA.
- Sur les 114 chalutiers qui ont débarqué leurs captures à Dakar en 2005, il y a 1679 marins dont 146 étrangers.

Attribution du pavillon sénégalais des navires

- Après examen d'un tiers des dossiers administratifs de sénégalisation, l'on a constaté que de nombreux documents n'y figurent pas, ce qui met en cause la régularité des opérations d'attribution du pavillon. Quant aux procédures employées, il a été impossible de les apprécier faute d'enquêtes administratives complètes qui auraient été trop longues. Les années 1983 et 1999 sont les années où l'on a constaté le plus grand nombre de navires sénégalisés.

Contrôle des tonnages des navires

- Le mesurage du tonnage d'un navire est complexe et peut donner lieu à des erreurs volontaires ou pas. Après quelques contrôles sur place et des estimations de nouvelles mesures, une liste de 27 chalutiers considérés comme suspects quant à leur tonnage, a été dressée. Des contrôles sur plans sont au minimum nécessaires. Les jauges de certains navires sont manifestement erronées. La flotte de SENEGAL ARMEMENT en est une parfaite illustration.

Classement des navires selon leur activité depuis 2003

Nous avons distingué :

- Navires désarmés et inactifs depuis plus de 3 ans voir davantage (nombre 19) ; sauf éventuelles et rares exceptions, ces navires ne reprendront pas la mer surtout dans les conditions économiques actuelles.

- Navires désarmés sans licence au Sénégal et inactifs depuis 2 ans ; ils sont 5 et il y a toute chance de penser qu'ils ne reprendront pas la mer.
- Navires actifs mais ne travaillant que dans la sous-région depuis 1, 2 ans ou plus ; compte tenue de la mesure de gel des licences ils ne devraient pas pouvoir revenir prendre une licence au Sénégal.
- Flotte permanente et active dans les eaux du Sénégal depuis au moins 3 ans (101 chalutiers pour 16 101 TJB avec des débarquements de 40 000 T en 2005).

3 – Rappel des recommandations

Concernant la base de données sur la flotte et la gestion administrative

- Améliorer (il y a encore des erreurs et des armateurs transmettent de mauvaises données qu'il faut repérer et corriger), soutenir et accélérer la mise en place du Registre National des pêches à la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) en coordination urgente avec les autres Directions en particulier la Direction de la Marine marchande (DMM).
- Renforcer au plus vite les moyens de la DMM, tout en s'appuyant sur les moyens informatiques de la DPSP, pour gérer les dossiers des navires, mener les enquêtes administratives nécessaires et s'approprier un fichier national des navires qui sera la base mère des données administratives et techniques à laquelle chaque Direction du Département fera appel.

Concernant la sécurité des navires

- Accélérer la mise en place d'un règlement national sur la sécurité des navires qui permette de donner un sens opérationnel aux visites de sécurité qui aujourd'hui sont sans effet réel.

Concernant le mesurage des navires

- Demander aux armateurs des navires identifiés comme suspects de communiquer les plans d'ensemble et de forme des navires en question pour un examen complémentaire de leurs mesurages de creux et de tonnage ;
- Préparer rapidement le changement de mesurage des navires selon les dispositions de la Convention Internationale de Londres; Procurer à la DMM les moyens de former au moins une personne au mesurage des navires ;

Concernant les prises de pavillon sénégalais

- Ressortir de vieux dossiers d'attribution du pavillon sénégalais et de licence obtenues dans des conditions parfois discutables, demanderait beaucoup d'énergie et de volonté, et comporte des risques d'échec administratif et juridique en cas de litige. Il a été estimé préférable de se focaliser sur le jaugeage des navires litigieux et de prendre des mesures en cas de fausse déclaration car ceci peut être techniquement démontrable par des experts agréés et a des conséquences directes sur la gestion des pêcheries.

Concernant la gestion de la capacité de pêche

- Faute d'un plan d'aménagement des pêcheries, il n'est pas possible de donner des objectifs de réduction de la flotte par types d'espèces. Par contre des mesures de diminution de l'effort de pêche sur le segment de la pêche démersale côtière en faveur du retour à la compétitivité des armements, sont à prendre sans attendre.

Pour ne pas augmenter l'effort de pêche et respecter le gel des licences en démersale côtière

- Ne plus accorder de nouvelle licence de pêche démersale côtière;
- Prendre des décisions de sortie de flotte effective de navires désarmés et inactifs depuis 3 voire 2 ans et plus ; il faut non seulement réduire la capacité active mais également rendre définitivement inopérante la capacité dormante, et améliorer le fonctionnement du port et de sa sécurité ;
- Favoriser le transfert de navires vers d'autres types de pêche (chalutage profond) et si possible vers d'autres lieux de pêche et développer la pêche sélective ;

La plupart de ces mesures ne coûte quasiment rien en termes budgétaires et peuvent être mises en place très rapidement.

Pour redonner de la compétitivité aux armements

- Lancer sans attendre un projet visant à économiser le carburant à bord des chalutiers;
- Accompagner les sociétés qui veulent se restructurer stratégiquement et financièrement ;
- Mener un audit de la flotte des chalutiers de pêche profonde ;

Prendre acte que les mauvaises conditions économiques actuelles feront que de plus en plus de navires seront obligés d'arrêter leurs activités. Le secteur est surtout constitué de petits armateurs indépendants qui ont 1 ou 2 navires et la plupart auront du mal à résister à la crise. Il faut d'ailleurs s'attendre à des rapprochements de sociétés qu'il faudra sans doute susciter et accompagner car l'on doit prévoir un renouvellement progressif de la flotte qui a aujourd'hui une moyenne d'âge de plus de 31 ans.

4 - Situation de mise en œuvre des recommandations

Dans ce cadre, un comité de suivi de la mise en œuvre des recommandations de l'audit a été mis en place. Ce comité est composé des représentants de la DPM, de la DPSP, de la CEP, de l'ANAM, du PAD, du GAIPES, de la SCA et des organisations syndicales du secteur. Ses travaux ont permis l'établissement d'un plan d'action détaillé pour la mise en œuvre desdites recommandations (voir tableau ci-dessous).

A noter que la dernière rencontre de ce comité date du 09 février 2011.

Plans d'action pour la mise en œuvre des recommandations de l'audit(réunion du 11 janvier 2011)

Recommandations	Structures responsables	Etat de mise en œuvre	Actions correctives proposées	observations
Mise en place du registre national des navires de pêche	ANAM	En cours	Finalisation de la mise en place à l'ANAM en février 2011, en relation avec la DPSP	
Mise en place d'une réglementation nationale sur la sécurité des navires	ANAM	En cours de finalisation	Circularisations et application en janvier 2011	Faire une lettre circulaire avant l'application
Contrôle de longueur, creux et largeur de certains navires considérés comme douteux quant à leur jauge	ANAM	Pas encore réalisé	Prévision sur la période février 2011-avril 2011, en fonction du retour en mer des navires ciblés	Faire une lettre circulaire pour informer les armateurs
Préparer un changement de mesurage des navires selon les dispositions de la convention internationale de Londres	ANAM		Contact à prendre avec un bureau agréé au plus tard en avril 2011	Action précise à identifier après contrat avec le bureau retenu
Former au moins une personne à l'ANAM aux techniques de mesurage des navires	ANAM	Pas encore réalisé	Formation prévu en fin janvier 2011	La formation se fera sur place
Respecter le gel de licence de pêche démersale côtière décidé en 2006 et appliquer cette mesure aux navires qui travaillent hors des zones de pêche sénégalaises qui travaillent hors des zones de pêche sénégalaises pendant plus de 2 ans	DPM	FAIT	Le ministère a pris une circulaire pour que cette mesure s'étende aux navires de pêche restant plus de deux ans sans pêcher dans les eaux sénégalaises	
Prendre des décisions de sortie de flotte effective pour les navires désarmés et inactifs depuis plus de 2 ans à fin 2005	CEP/Ministère	En cours	Proposition de solution à faire par sous-comité ANAM/PAD/CEP à la prochaine réunion	Faire le lien avec la problématique d'assainissement de l'espace portuaire
Accompagner les sociétés qui veulent se restructurer stratégiquement et financièrement	CRI/DITP	Pas encore fait	Réserver la discussion au niveau du comité de réflexion sur l'assainissement des sociétés de pêche	
Mener un audit approfondi socio-économique et financière de la flotte chalutière démersale côtière, en complément à l'audit déjà mené	CEP/DAGE	Pas encore fait	Inscription dans le fond d'étude du ministère pour l'année 2011	Saisir la DAGE