

L'analyse d'un acteur de la pêche sur les accords UE - Sénégal

Samedi 10 Mai 2014

Ce qu'il faut savoir d'abord c'est que le thon (yellow finn, skip jack, big eye, germon...) est une espèce migratrice qui suit la thermocline de l'océan entre 25° et 27°. Il se déplace du Maroc au Golfe de Guinée selon la température de l'eau. Ce n'est pas une espèce sédentaire se reproduisant dans notre Zone. Les thoniers de l'U.E. sont dotés de filets de plus de 300 mètres de chute, ils s'écartent très souvent de notre plateau continental pour capturer le thon.

Comment on est arrivé à cette situation ?

Les premiers navires de pêche au thon sont arrivés de Concarneau (Bretagne) et de Bermeo (pays basque espagnol) au milieu des années 60. Ils seront suivis des canneurs de St Jean de Luz et de Bayonne, regroupés dans la coopérative Lagun Artéan. Les prises étaient déchargées à la SAFCOP au Môle I de Dakar et conditionnées pour PDF (pêcheurs de France à Trégunc)

Notre pays le Sénégal, a été le premier pays au monde à se doter d'une flotte thonière performante. La SOSAP (société sénégalaise d'armement à la pêche), disposait d'une flotte de 32 thoniers senneurs construits en Union Soviétique et en Allemagne (Rfa) dont 2 qui opéraient dans l'océan Pacifique (le Niomré et le Djofondor). L'usine de thon de Dakar la CDS (conserverie du Sénégal) verra le jour grâce à un actionnariat Américain (StarKist-Foods International) Français (Armements Dellemmes & Charlot) et des capitaux Sénégalais.

D'autres usines verront le jour plus tard comme les filiales de groupes Français : SAPAL pour SAUPIQUET, SAIB pour Pêche & Froid, CDS pour PDF.

Un essor fulgurant

L'activité thonière avait pris un essor fulgurant, et elle avait fait éclore concomitamment des activités auxiliaires telles que les agences maritimes, les shipchangers, les transitaires, les ateliers de réparation navals, les ramendeurs, les manutentionnaires etc... SOFRIGAL et FRIGOTHON avec leurs bassins de congélation en saumure, des chambres froides pour la congélation en tunnel et le stockage avaient respectivement 2.500 et 5.000 tonnes de capacité de stockage.

Les dockers sénégalais étaient les premiers à manutentionner le thon en Afrique de l'Ouest. Ils étaient si performants que, des armateurs européens venaient les chercher pour les amener au Congo, au Gabon et en Côte d'Ivoire dans le but de former les dockers de ces pays en la matière.

Conséquences de la disparition de certaines usines sénégalaises

La disparition de la SOSAP et plus tard des usines de SAPAL et SAIB aura pour conséquence la délocalisation des intérêts européens et américains. P&FROID et SAUPIQUET se déporteront vers la Côte d'Ivoire, STAR KIST et HEINZ iront au Ghana. CDS qui plus tard deviendra SNCDS pliera sans jamais rompre. Elle sera approvisionnée par une nouvelle génération de thoniers transocéaniques espagnols et français qui parcourront l'atlantique du nord au sud à la quête du thon migrateur, qui séjourne pendant 3 à 4 mois entre la Mauritanie, le Cap Vert la Guinée, la Sierra Léone et le Sénégal.

La construction du Nouveau Quai de Pêche au début des années 80 avait pourtant conféré à Dakar un avantage certain par rapport aux autres capitales de la sous-région. Le Port de pêche offrait aux navires à fort tirant d'eau un accostage en toute sécurité et plus de mètres linéaires de quai (ce qui n'est plus le cas actuellement, avec le spectacle désolant de rafiots accostés depuis des années, ou d'épaves coulés dans l'enceinte même de ce port).

Du travail, malgré le gel des accords

Toutefois malgré le gel de l'octroi des licences thonières, les navires de l'Union Européenne ont opéré à Dakar sans discontinuer. Depuis bientôt sept ans, ils pêchent en Mauritanie, au Cap Vert, en Guinée et en Sierra Leone et viennent à Dakar pour effectuer leurs opérations commerciales, en transbordement cargos ou débarquement frigo ou containers.

Il est important de noter que l'année dernière, en 2013 les thoniers senneurs Européens ont déchargé au port de Dakar plus de 60.500 tonnes de thons pêchés en dehors de nos eaux. Et cela a eu comme conséquence de faire travailler : les agents maritimes, les dockers pour la manutention, les shipchangers, les transitaires, les ateliers navals, les sociétés de pétrole pour les lubrifiants et les hydrocarbures, les marchands de sel iodé (un thonier senneur consomme 100 à 150 tonnes de sel par marée), les mareyeurs et mareyeuses qui font du salé séché pour les pays de la sous-région etc...

Il est à noter aussi que bien qu'ils n'aient pas de licence de pêche au Sénégal, ces navires continuent d'embarquer un nombre important d'équipages sénégalais aussi bien en Atlantique qu'en Océan Indien.

Les canneurs 6 à 9 canneurs basés à Dakar ne sont pas assez outillés pour faire profiter à notre pays de cette manne saisonnière qui passe dans notre ZEE. Pour autant il est important d'accorder des licences de pêche aux senneurs européens, qui en plus sont soumis à des mesures drastiques pour le respect de la ressource non exploitable. Je n'en veux pour preuve que le "Harakiri" que l'U.E. s'est fait en interdisant récemment à ses propres navires de pêcher dans les eaux territoriales de la Guinée Conakry, du fait que ce pays a accepté d'immatriculer des navires coréens sous son pavillon alors que ces derniers sont frappés du sceau de 'Pêche Illícite'.

Il est évident que les enjeux dans cette affaire dite de 'Licence de Pêche', sont énormes, mais à mon sens il faut de la mesure et placer les intérêts d'une grande partie des sénégalais au-dessus des intérêts individuels.

Alassane Sarr
SOGEMA

Source : Dakaractu.com