

Actualités :

- Le contre-amiral Oumar WADE nouveau CEMMARINE
- Cérémonie de pose de première pierre de l'Ecole de la Marine nationale



GABIER

En mer pour la Patrie

Revue de la Marine nationale sénégalaise - ISSN 2337-2079 / N°15 Juillet 2020



Dimensions administratives et juridiques de la sécurité maritime : état des lieux et perspectives



Contributions :

Entretien exclusif avec Monsieur Massamba A. GUEYE, DG de l'ANAM

OCEA

LE POUVOIR D'AGIR

PARTENAIRE DE VOS PROJETS



www.ocea-ssm.com



Contre-amiral **Oumar WADE**,
Chef d'état-major de la Marine nationale



Je voudrais d'abord saisir cette tribune, premier numéro du Gabier depuis ma prise de fonction, pour renouveler ma profonde gratitude aux autorités qui ont bien voulu placer leur confiance en moi pour assurer le commandement de la Marine nationale. Je salue la mémoire de nos camarades disparus et adresse mes respectueuses salutations aux grands anciens.

La Marine sénégalaise se trouve aujourd'hui dans un contexte maritime national en pleine transition. En effet, les découvertes de pétrole et de gaz en mer orientent davantage l'économie nationale vers le milieu maritime. Les activités offshores inhérentes à leur exploitation s'accompagnent d'un exercice plus complexe de l'action de l'Etat en mer dans la mesure où elles attirent une multitude de nouveaux acteurs et sont sources de menaces et de risques.

Cette mutation dans notre espace maritime nécessite donc une adaptation du cadre administratif et réglementaire de la gouvernance maritime. C'est un effort national dont les premiers jalons ont déjà été posés par les autorités politiques avec la création du COS-PETROGAZ et l'adoption du nouveau code pétrolier en janvier 2019. Il appartient donc aux différents acteurs publics d'inscrire le cadre de leur action dans ce nouveau contexte pour protéger les intérêts de l'Etat relevant de leur domaine de compétence.

La Marine nationale est interpellée à plus d'un titre, elle qui doit concilier missions de défense et de police en mer. Elle doit adapter sa posture, améliorer ses procédures pour rester dans l'efficacité opérationnelle et rester le principal levier de veille et d'exercice des prérogatives des administrations non présentes en mer. D'où l'intérêt du thème de ce numéro : « **Dimensions**

administratives et juridiques de la sécurité maritime : état des lieux et perspectives ».

Dans cette édition, le cadre légal d'emploi d'une marine militaire dans des missions d'action de l'Etat en mer et les mesures organisationnelles internes à la Marine nationale sénégalaise seront abordés.

Ensuite, dans l'esprit de la synergie d'action entre administrations compétentes en mer, la rédaction du Gabier s'entretient avec le Directeur général de l'Agence nationale des Affaires maritimes, sur l'évaluation du cadre juridico-administratif sénégalais dans l'application des conventions internationales relatives à la sécurité maritime. Elle invite également la Direction de l'Environnement et des Etablissements classés, du Ministère de l'Environnement, à se prononcer sur la législation environnementale à l'épreuve des potentiels impacts liés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières offshores. Enfin, la Direction générale du Port autonome de Dakar évoquera la prise en compte de la sécurité portuaire dans la posture nationale de sécurité maritime.

Intégrant la dynamique régionale de coopération au sein de laquelle la Marine sénégalaise est très active, ce numéro décrit également le cadre juridique et institutionnel de l'architecture opérationnelle de sécurité maritime du golfe de Guinée.

Par le choix de ce thème multisectoriel et transversal, le Gabier reste fidèle à sa vocation, c'est à dire une plateforme de réflexion et d'échanges entre acteurs nationaux afin de demeurer à l'avant-garde des enjeux de sécurité de notre domaine maritime.

Je vous en souhaite une bonne lecture.

En mer pour la Patrie



SOMMAIRE

P.03 - MOT DU CEMMARINE

P.06 - ACTIVITÉS DU CEMMARINE

ACTUALITES

P.08 - CAP DU CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA MARINE NATIONALE

P.10 - CEREMONIE DE POSE DE PREMIERE PIERRE DE L'ECOLE DE LA MARINE

P.11 - INTERCEPTION DE NAVIRE SUSPECTÉ DE TRAFIC INTERNATIONAL DE DROGUE PAR LE PHM FOULADOU

P.12 - LE ROLE DE LA MARINE NATIONALE DANS LA GESTION DES PANDEMIES ET AUTRES CATASTROPHES

P.14 - REUNION TRIPARTITE DES CHEFS D'ETAT-MAJOR DE MARINE DU SENEGAL, DE LA FRANCE ET DU ROYAUME DU MAROC

P.15 - FORUM SUR LA SECURITE MARITIME EN AFRIQUE

DOSSIER

P.18 - CREATION DE LA DIVISION ADMINISTRATION POUR PRENDRE EN COMPTE LA JUDICIARISATION CROISSANTE DE L'ESPACE MARITIME

P.20 - L'ENCADREMENT JURIDIQUE DES MISSIONS DE LA MARINE : UNE QUÊTE À PARACHEVER

P.22 - LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'ARCHITECTURE OPÉRATIONNELLE DE SÉCURITÉ MARITIME DU GOLFE DE GUINÉE

P.25 - ENTRETIEN EXCLUSIF AVEC MONSIEUR MASSAMBA ACHILLE EDOUARD GUEYE, DG DE L'ANAM

P.32 - ENTRETIEN AVEC LE CAPITAINE (ER) OUSMANE DIALLO, CHEF DU COP/PAD, SUR LA PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ PORTUAIRE DANS LA POSTURE NATIONALE DE SÉCURITÉ MARITIME

P.36 - LA LÉGISLATION ENVIRONNEMENTALE À L'ÉPREUVE DES POTENTIELS IMPACTS LIÉS À L'EXPLOITATION DES RESSOURCES PÉTROLIÈRES ET GAZIÈRES OFFSHORE : ENTRETIEN AVEC MONSIEUR SANOU DAKONO DE LA DEEC

PAROLE AUX ANCIENS

P.41 - INTERVIEW AVEC LE CAPITAINE DE VAISSEAU (ER) JEAN BAPTISTE FAYE

P.44 - INTERVIEW AVEC LE MAÎTRE-PRINCIPAL (ER) AMADOU FALL

VIE DES UNITES

P.46 - ACTIVITÉS DE LA MARINE NATIONALE

P.48 - LUTTE CONTRE LA COVID-19 : LE CENTRE DE COORDINATION DES OPÉRATIONS DE LA MARINE, UN MAILLON ESSENTIEL DU DISPOSITIF.

P.49 - LA POSTURE DU GSFM DANS LA GESTION DES RISQUES LIÉS À LA COVID-19

P.50 - LA COOPERATION DE LA BASE NAVALE NORD AVEC LES REPRESENTANTS DES STRUCTURES INTERVENANT DANS L'ACTION DE L'ETAT EN MER

P.52 - SECURISATION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU COMPLEXE DE LIQUEFACTION DE GAZ AU LARGE DE SAINT-LOUIS

P.53 - FORMATION DES NAGEURS DE COMBAT DANS LE CADRE DE LA COOPÉRATION AVEC LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

P.54 - PARTICIPATION DE LA MARINE NATIONALE À L'EXERCICE FLINTLOCK 2020

P.55 - SEMINAIRE DES ENSEIGNES DE VAISSEAU EDITION 2020

P.56 - LE MAINTIEN DE L'ORDRE À LA COFUMACO

COIN MARIN

P.57 - LOISIR

P.58 - IN MEMORIAM

Une publication de la
MARINE NATIONALE SENEGALAISE

DIRECTEUR DE PUBLICATION

Capitaine de vaisseau **Malick NDIAYE**

REDACTEUR EN CHEF

Capitaine de corvette **Youssouph Ousmane LY**

ONT CONTRIBUE A LA REDACTION

Capitaine de vaisseau **Ibrahima DIAW**

Capitaine de vaisseau **Ibrahima SOW**

Capitaine de vaisseau **Birame Samba BA**

Capitaine de frégate **Djibril DIAWARA**

Capitaine de frégate **Cheik Omar SAGNA**

Capitaine de corvette **Mamadou Bamba GUEYE**

Lieutenant de vaisseau **Abdoul Wahabe SARR**

Lieutenant de vaisseau **Raphaël TOUDJI**

Lieutenant de vaisseau **Cheikh Alioune GUEYE**

Lieutenant de vaisseau **Mamadou BAR**

Lieutenant de vaisseau **Adja M. Y. KEBE**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Mamadou A. DIALLO**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Chérif I. BABOU**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Jean Louis SANE**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Malick BA**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Hamidou TAMBEDOU**

Monsieur **Massamba Achille Edouard GUEYE**, DG ANAM

Capitaine (er) **Ousmane DIALLO**, COP/PAD

Monsieur **Sanou DAKONO**, DEEC

CELLULE COMMUNICATION

Lieutenant de vaisseau **Elhadji Alioune NDIAYE**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **El hadji Mor GUEYE**

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Malick BA**

Matelot de 1^{ère} classe **Serigne Mor SECK**

REGIE

BENEN LINK

benenlink@gmail.com

Activités du CEMMARINE



Le Chef d'état-major général des Armées en visite de terrain du dispositif opérationnel de la Zone militaire n° 2 dans le cadre de la lutte contre la pandémie de la Covid-19.



Cérémonie de réception de lots de matériels de secours pour la Brigade nationale des Sapeurs-pompiers présidée par le Ministre de l'intérieur à la Base navale Amiral Faye GASSAMA.



Audience du vice-amiral (2s) Mouhamed SANE, ancien Chef d'état-major de la Marine nationale, le 18 juin 2020.



Visite du vice-amiral Cheikh Bara CISSOKHO, Chef de l'Etat-major particulier du Président de la République, le 17 juin 2020, à la Base navale Amiral Faye GASSAMA.



Audience du général de brigade Jean Luc DIENE, nouveau Directeur général du Renseignement extérieur à la Délégation générale au renseignement national.



Passation de service entre le contre-amiral Oumar WADE et le capitaine de vaisseau Abdou SENE, respectivement secrétaires généraux sortant et entrant de la HASSMAR.



Séance de travail avec Monsieur Mamadou Fall KANE, secrétaire permanent adjoint du Comité d'orientation stratégique du pétrole et du gaz (COS-PETROGAZ).



Signature de protocole d'accord entre l'Etat-major général des Armées et le Consortium sénégalais d'activités maritimes (COSAMA) relatif au transport du personnel et du matériel des Armées sénégalaises.



Audience de l'attaché de défense près l'ambassade de la Turquie à Dakar.



Audience du Commandant du PHM français Lieutenant de vaisseau LE HENAFF.



Visite du CEMMARINE au siège de la Commission sous régionale des pêches, le lundi 15 juin 2020.



Visite de courtoisie du CEMMARINE aux chantiers navals DAKARNAVE, le mercredi 24 juin 2020.

Le contre-amiral Oumar WADE, nouveau Chef d'état-major de la Marine nationale

Le 1^{er} mars 2020, le contre-amiral Oumar WADE a officiellement pris ses fonctions de Chef d'état-major de la Marine nationale, succédant au contre-amiral Momar DIAGNE, admis dans la 2^e section des cadres de l'Etat-major général.

Après un passage à la Haute autorité chargée de la coordination de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR), en qualité de secrétaire-général, le contre-amiral WADE revient à la maison mère après 13 mois.

Le nouveau « commandant du bord », conscient des enjeux majeurs qui ponctuent le processus de montée en puissance de la Marine nationale, a décliné son cap bâti sur le triptyque professionnalisme- discipline – solidarité.



Cap du Chef d'état-major de la Marine nationale

« S'appuyer sur le triptyque, professionnalisme – discipline – solidarité, pour relever les défis de la montée en puissance et de la performance ».

La Marine nationale est à un tournant décisif de son évolution, à un moment où notre espace maritime focalise, plus que jamais, tout l'intérêt de la nation, par les espoirs qu'il suscite chez nos concitoyens et par les défis inhérents qu'il pose à notre sécurité nationale.

Par la grâce de Dieu, nous tenons aujourd'hui la barre du navire pour remplir la mission sacrée de défense et de sauvegarde de la sécurité dans le domaine fluviomaritime. Dans le sillage du legs colossal des anciens, guidés par la vision de nos chefs politiques et militaires, nous avons la responsabilité d'engager ce point tournant pour être prêt à relever les défis qui se profilent à l'horizon. Le cap est déjà fixé. C'est celui de la performance comme, d'ailleurs l'a si bien indiqué Monsieur le Général de corps aérien, Chef d'état-major général des Armées dans son Ordre du jour n°1.

Le plan stratégique des Armées 2020-2025 consacre des ressources substantielles à l'équipement de la Marine nationale, afin de lui permettre, de mieux répondre aux exigences de sécurité et de sûreté nationales à la dimension des menaces et des risques hautement probables dans le domaine fluviomaritime. L'acquisition de ces équipements, déjà en cours, va transformer notre environnement opérationnel et donc exiger de chaque marin des compétences plus pointues pour réaffirmer le rôle central de la Marine dans la sécurité maritime.

C'est pourquoi, notre effort sera résolument consacré à préparer les équipages pour une prise en main adéquate et une mise en œuvre optimale de ces moyens navals, conditions nécessaires pour garantir dans la durée un domaine maritime sûr et sécurisé, propice au développement d'une économie bleue. A cet effet, il appartient aux marins, chacun à son niveau de responsabilité, de s'inscrire dès aujourd'hui dans cette dynamique de performance.

Pour y parvenir, nous devons nous appuyer sur le triptyque qui a toujours fait la force de notre institution: professionnalisme, discipline et solidarité.

Il s'agit tout d'abord de cultiver le professionnalisme, en préservant une présence permanente en mer, avec des navires bien entretenus et exploités de manière efficiente car la raison d'être d'une marine, c'est surtout d'aller en mer. Ce culte du professionnalisme passe par l'exécution quotidienne et rigoureuse des activités d'instruction, d'entraînement et de cohésion prévues aux tableaux de travail des unités, et par un sens élevé de la responsabilité individuelle de chaque marin à jouer son rôle pour rendre toutes les chaînes fonctionnelles effectives.

Ensuite, comme nous le savons tous, «la discipline constitue la force principale des Armées». C'est pourquoi, il nous faudra entretenir une discipline et un engagement à toute épreuve, seuls gages de succès dans l'exécution des missions qui nous sont assignées. La culture de discipline est une exigence permanente. A cet effet, il appartient aux cadres de se consacrer pleinement à l'exercice du commandement à tous les niveaux, en donnant des ordres clairs et précis, en encadrant et en montrant, l'exemple par la justice, l'équité et la transparence.

Enfin, nous devons demeurer solidaires car le métier de marin est fait de solidarité et de générosité; c'est ce qui nous permet d'affronter les rigueurs de la mer et de nous entraider dans les épreuves que nous subissons de sa part. La solidarité, c'est aussi et surtout être soucieux du bien-être et de l'épanouissement de nos camarades d'équipage, toutes catégories confondues.

Elle est le lien qui entretient en permanence la cohésion et l'esprit d'appartenance à un même corps.

Aussi, pour que notre Marine soit au rendez-vous de la performance et de l'efficacité opérationnelle, j'invite chaque marin, qu'il soit à bord des navires, au niveau des services à terre et dans toutes les bases navales, au sein des équipes de visite ou des groupes de forces spéciales, aux heures de service comme en dehors, à devenir un professionnel de son métier, à être un militaire armé de discipline et de technicité, à demeurer un marin solidaire et généreux envers ses frères d'armes.

S'appuyer sur ces valeurs fondamentales nous mènera certainement sur la voie du succès en vue de la satisfaction des immenses espoirs que fondent nos compatriotes dans l'économie bleue et dont la protection incombera toujours au bras armé de l'Etat en mer : la Marine nationale.

« En Mer pour la Patrie ! » « On nous tue, on ne nous déshonore pas ».

Contre – amiral Oumar WADE
Chef d'état-major de la Marine nationale.





Lieutenant de vaisseau **Adja M. Y. KEBE**,
Chef du bureau gestion formation



Photo de famille des autorités autour de la stèle de pose de la première pierre.

Cérémonie de pose de première pierre de l'Ecole de la Marine nationale (EMAN)

La cérémonie de pose de première pierre de l'Ecole de la Marine nationale a eu lieu le 11 juin 2020, au camp Général Mountaga DIALLO à Bel air, sous la présidence du général de division, Sous-chef d'état-major général des Armées. Cette cérémonie consacre une étape importante dans la mise en œuvre de la politique des ressources humaines de la Marine. Elle pose les premiers jalons des infrastructures qui doivent accueillir les futures générations de marins.

Actée par le décret 2019-2097 du 16 décembre 2019, la création de l'EMAN va permettre à la Marine de se doter d'un moyen moderne et adapté pour le développement des compétences militaires et maritimes. Elle sera le socle de la formation des futurs cadres de la Marine nationale.

Ce processus rentre également dans les objectifs fixés dans le TED horizon 2025 et dont la réalisation de recrutement ciblé et de formation adaptée est un préalable à l'atteinte des objectifs opérationnels. Ainsi, la flotte de 2030 nécessitera des équipages bien formés et un soutien technique et opérationnel de qualité.

L'Ecole de la Marine nationale sera l'outil principal du commandement pour faire face aux besoins cruciaux et récurrents de formation jusqu'ici partiellement couverts

par le Centre d'instruction naval et les partenaires locaux et étrangers de la Marine.

L'EMAN accueillera des cours et formations d'officiers, de maistrances, d'élèves quartiers-maîtres. Ainsi, elle permettra d'atteindre une autonomie en termes de formation du personnel dans un environnement conforme aux exigences professionnelles de la Marine et répondant par conséquent aux besoins des ressources humaines, en droite ligne avec les orientations prioritaires du Chef d'état-major général des Armées. L'Ecole délivrera tous les diplômes et qualifications des différentes spécialités de la Marine.

Au plan infrastructurel, l'ouvrage sera réalisé sur une superficie de 2.5 Ha et devrait permettre d'accueillir à terme 220 stagiaires de toutes les catégories et 90 personnels de l'encadrement. Il est prévu la construction de bâtiments dédiés au commandement de l'école, à l'espace pédagogique, au soutien et à l'espace vie avec les composants hébergement et alimentation.

L'objectif de la Marine est de démarrer les cours en septembre 2021 conformément au calendrier fixé par l'Etat-major général des Armées.



Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Malick BA**,
Chef de service à bord du PHM Fouladou

Interception de navire suspecté de trafic international de drogue par le PHM FOULADOU

Du jeudi 23 avril au mardi 28 avril 2020, le patrouilleur de haute mer (PHM) FOULADOU a effectué une opération d'interception de navire suspecté de trafic international de drogue.

Le jeudi 23 avril 2020, le renseignement maritime fait état de la présence dans les eaux marocaines à plus de 50 nautiques des côtes, d'un navire transportant de la drogue et qui naviguait cap au sud vers une position de rendez-vous.

Détecté au système d'identification automatique (AIS), le navire a été suivi par le Centre de coordination des opérations de la Marine et recherché en même temps par le PHM FOULADOU qui patrouillait en mer. L'écho AIS a été ploté jusque dans les eaux mauritaniennes où le navire a cessé d'émettre sa position, ravivant ainsi les forts soupçons qui pesaient sur lui. C'est sur instruction du Chef d'état-major de la Marine nationale qu'il a été décidé de monter une opération d'interception pour laquelle plusieurs séances de planification ont été tenues dans les jours suivants afin de lui assurer un succès total.

La délicatesse de telles opérations recommande une discrétion totale, depuis la planification jusqu'à l'exécution minutieuse des différentes phases, particulièrement celles d'approche et d'assaut. En effet, la crainte d'un sabotage du voilier a été prise très au sérieux. Il arrive que des interceptions de trafiquants finissent en des opérations de secours car ceux-



ci sabotent leur embarcation pour la faire couler et faire disparaître ainsi les preuves.

Le dimanche 26 avril, les unités engagées dans l'opération ont appareillé à 18 heures. Les recherches sont restées infructueuses jusqu'au mardi 28 avril 2020, vers 03 h 20, moment auquel le navire fut détecté au radar par le FOULADOU et l'ordre de lancer l'assaut fut donné. Deux embarcations des Forces spéciales, avec en soutien une embarcation du PHM FOULADOU, ont été mises en œuvre. C'est ainsi que les équipes de visite ont pu intercepter le voilier AINEZ et saisir plus de 5 tonnes de drogue (Haschich). Les suspects, au nombre de trois ont été arrêtés et embarqués à bord du PHM FOULADOU jusqu'à Dakar.

La phase suivante de l'opération a

consisté à dérouter le navire dans des conditions de mer très agitée marquée par un vent du nord-nord-ouest de force 7 et une houle du nord-nord-est. Il en est résulté une mer croisée avec une houle de face sur la route de déroutement.

Suite à une avarie technique du voilier, le PHM FOULADOU a procédé à son remorquage jusqu'au port de Dakar où il a été remis aux services compétents pour la poursuite administrative.

Par cette opération qui fut un succès total, la Marine nationale a une fois de plus montré sa détermination à lutter contre tous les trafics illicites en mer, dont particulièrement celui des stupéfiants qui alimente le terrorisme et le grand banditisme violent, facteurs de déstabilisation sociale.





Capitaine de frégate **Cheik Omar SAGNA**,
Commandant le Groupement naval opérationnel

Le rôle de la Marine nationale dans la gestion des pandémies et autres catastrophes

En décembre 2013, l'épidémie de la maladie à virus Ebola se déclarait en Afrique de l'Ouest, d'abord en République de Guinée, avant de s'étendre, très rapidement, au Liberia et à la Sierra Léone. Sa vitesse de propagation dans la sous-région, en Europe et aux Etats-Unis d'Amérique a montré la vulnérabilité des Etats africains face à certains fléaux, notamment ceux de type sanitaire.

Récemment, la fulgurance avec laquelle le coronavirus (Covid-19) s'est propagé, démontre davantage la fragilité des Etats face aux catastrophes et pandémies,

eu égard à l'interconnexion et à l'interdépendance entre les pays, dans un contexte de mondialisation.

Dans le cas particulier de la CEDEAO, l'intégration socioéconomique a acté le principe de la libre circulation des personnes et des biens entre les Etats membres. Cette vision s'est accompagnée de défis frontaliers et d'enjeux sécuritaires et sanitaires.

Ces vulnérabilités, couplées aux déficits liés au cadre infrastructurel et organisationnel, constituent un handicap pour faire face aux catastrophes et urgences sanitaires majeures. Plus particulièrement, les

espaces fluviomaritimes sont des voies de communication favorisant la propagation des pandémies et peuvent être source de catastrophes.

D'ailleurs, c'est pourquoi, dans sa Stratégie Maritime Intégrée, la CEDEAO a instruit les Etats membres à mieux assurer la gestion de leurs espaces maritimes en vue de prévenir et combattre la pollution et d'apporter une réponse aux catastrophes naturelles.

A ce titre, le Sénégal, à l'instar des autres Etats littoraux, met en œuvre des stratégies de prévention et d'intervention pour juguler les calamités et divers fléaux sanitaires.





Celles-ci s'appuient sur le concours de différentes organisations, notamment les forces de défense et de sécurité.

Dans le domaine fluvio-maritime, la Marine nationale, aux côtés d'autres acteurs, joue le rôle de bras armé de l'Action de l'Etat en Mer, en y relevant les défis de la prévention de l'anticipation mais également de l'intervention en urgence face aux catastrophes potentiels et aux risques sanitaires comme les pandémies.

C'est ainsi que conformément aux plans d'urgence en vigueur dans les Armées et des plans sectoriels nationaux regroupés au sein du plan national d'intervention d'urgence en mer (PNIUM), la Marine nationale participe aux actions de veille, de préparation et d'intervention dans la gestion des catastrophes et des urgences maritimes. Elle assure la coordination des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et contribue à l'action nationale de lutte contre la pollution marine.

Avec ses moyens et ses ressources humaines qualifiées, elle est l'acteur principal en mesure d'assurer la

coordination opérationnelle des interventions en mer. La maîtrise de la pollution provoquée par le navire *Almadraba uno* en 2014 à l'île des Madeleines en est une illustration.

Dans un autre registre, les mesures pour la gestion des urgences sanitaires sont principalement tirées du Règlement sanitaire international (RSI) et du plan national ORSEC, avec une cogestion entre les ministères de l'Intérieur et celui en charge de la Santé. La Marine participe au renforcement du comité national de gestion des épidémies (CNGE), ainsi qu'à la protection et la surveillance du territoire fluvio-maritime. Particulièrement, elle contribue à la gestion des points d'entrée sur le territoire national comme les accès aux ports, les zones de débarquements, ou les chenaux dans les fleuves.

Dans le cadre de la riposte contre la Covid-19, les unités de la Marine ont été déployées pour faire appliquer les dispositions édictées par l'état d'urgence. Le dispositif mis en place depuis le 23 mars 2020, par la Marine nationale, pour

l'application des mesures prises contre la propagation de la pandémie de Covid-19 a permis d'intercepter 10 pirogues impliquées dans un transport illégal de 108 personnes, en provenance des pays frontaliers et de certaines localités intérieures.

En définitive, la Marine nationale joue un rôle essentiel dans la lutte contre les pandémies et les catastrophes subvenant dans le milieu fluvio-maritime sous juridiction sénégalaise.

De par ses capacités, son organisation solide et ses compétences avérées, la Marine nationale est en mesure de conduire des missions sur l'ensemble de l'espace fluvio-maritime national. Néanmoins, compte tenu de la spécificité de certaines situations d'urgence en mer telles que les crises sanitaires ou environnementales, la Marine nationale a nécessairement besoin de travailler en synergie avec des structures compétentes en la matière et mieux outillées techniquement pour mieux juguler les catastrophes.





Capitaine de vaisseau **Ibrahima DIAW**,
Chef de la Division ressources humaines de l'EMMARINE

REUNION TRIPARTITE DES CHEFS D'ETAT-MAJOR DE MARINE DU SENEGAL, DE LA FRANCE ET DU ROYAUME DU MAROC

Le 24 février 2020, s'est tenue à Casablanca au Maroc, la 3ème réunion tripartite des Chefs d'état-major de Marine du Sénégal, de la France et du royaume du Maroc. Cette rencontre, faisant suite à celle de Dakar tenue en septembre 2019, traduit bien la volonté des parties à coopérer dans le domaine de la sécurisation des eaux maritimes. Il faut rappeler qu'à cet effet, la feuille de route y relative a été établie depuis avril 2018 à Casablanca. Au mois de juillet de la même année, à Paris, elle se matérialisera sous forme d'une déclaration d'intention des chefs d'état-major respectifs.

Une cérémonie solennelle a été organisée à l'Etat-major de la Marine royale à Casablanca. Après les hymnes nationaux des trois pays, des décorations à la dignité de Grand officier de l'Ordre du Ouissam alaouite ont été remises aux chefs d'état-major respectifs de la France et du Sénégal par leur homologue marocain au nom de sa majesté le roi Mohamed VI.

A l'entame de la réunion, les chefs d'état-major se sont félicités du bilan solide et consistant réalisé depuis le lancement de la coopération tripartite et ont réitéré leur engagement à poursuivre leurs efforts pour une montée en puissance sûre et soutenable, de leurs capacités opérationnelles conjointes, dans le domaine de la sûreté et la sécurité maritime, conformément aux orientations majeures énoncées, lors de la 2ème réunion tripartite le 23 septembre 2019 à Dakar.

A cet effet, ils ont arrêté les activités de coopération tripartite de la feuille de route 2020, afin de consolider les acquis, d'une part, et, d'autre part, lancer les nouvelles actions ciblées et élargies, dans les domaines du développement des compétences, de la préparation opérationnelle et du maintien en condition opérationnelle.

Ils ont noté par ailleurs que la maturité et la pérennité de la

coopération opérationnelle tripartite étaient désormais actées. Le plan de coopération tripartite entre les trois états-majors, qui doit être établie avant la fin de 2020, en constituera l'instrument de cadrage et de mise en œuvre. Il devra prendre en compte trois facteurs essentiels :

- Les ressources humaines par l'intégration des processus de développement des compétences (DDC) ;
- La disponibilité du matériel par le renforcement du maintien en condition opérationnel ;
- La préparation opérationnelle par la constitution des équipes d'entraîneurs pour assurer la qualification des unités.

La prochaine réunion prévue en France devra valider le plan de coopération et diversifier davantage les axes de coopération.

Signature de l'accord de coopération tripartite (février 2020)





Capitaine de corvette **Mamadou Bamba GUEYE**,
Chef du bureau planification opérations de l'EMMARINE

Forum sur la sécurité maritime en Afrique

Le ministre des Forces armées prononçant son discours officiel d'ouverture du forum

La communauté maritime nationale et internationale s'est réunie à Dakar les 20 et 21 janvier 2020 pour prendre part au premier Forum international sur la sécurité maritime en Afrique organisé en terre sénégalaise.

En prélude à la cérémonie commémorative du 45e anniversaire de la Marine nationale sénégalaise, ce grand rendez-vous du monde maritime coorganisé avec le groupe événementiel Great Minds Event Management basé à Dubai, a servi de plateforme d'échanges sur les enjeux et les défis de la sécurité maritime en Afrique. Les Marines et des Gardes-côtes africaines, ainsi que les centres régionaux et sous régionaux de l'architecture du code de conduite de Yaoundé y étaient représentés au plus haut niveau.

Les Marines des partenaires stratégiques dont la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Brésil, le Maroc, les institutions académiques et divers autres acteurs de la communauté maritime civile ont pu partager leur expérience et expertise.

L'industrie maritime n'était pas également en reste avec une participation active à l'exposition internationale tenue sur le site du forum durant les deux journées ; ce qui a permis de nouer des relations en vue d'une collaboration pour la



promotion et le renforcement de la sécurité maritime en Afrique.

Le lancement des travaux par le Ministre des Forces armées Sidiki KABA, accompagné par le Chef d'état-major général des Armées, l'Inspecteur général des Forces armées et les Chefs d'état-major des Armées de

terre et de l'air, a été un moment fort de cette activité majeure. Dans son allocution, le Ministre a salué cette belle initiative qui s'inscrit en droite ligne avec la politique du Président de la République qui place la coopération comme un axe incontournable dans la quête de sécurité indispensable au développement.

Les deux jours d'échanges ont permis d'aborder des sujets pertinents relatifs à la gouvernance de la sécurité maritime en Afrique.

A ce titre, le panel exclusif sur le « domaine maritime du Sénégal » et auquel ont pris part le secrétaire général de la HASSMAR, le capitaine de vaisseau Abdou SENE et Madame Anna SOW MBODJI représentant le Directeur général de l'ANAM, a abordé les besoins primordiaux de sécurité maritime du pays et l'état de préparation, par l'identification des besoins futurs en équipements dans un contexte prévisionnel d'exploitation pétrolière et gazière à l'horizon 2022. Ce panel a aussi mis l'accent sur la nécessité de renforcer la collaboration entre les Forces armées sénégalaises, les différentes autres structures de l'Action de l'Etat en mer, les acteurs maritimes et l'industrie privée, sans oublier la coopération avec les organisations internationales et régionales dans ce domaine.

Des nombreuses présentations et



Visite des stands d'exposition par le ministre des Forces armées

autres forums de discussions, il est ressorti des recommandations dans plusieurs domaines, visant à améliorer la coopération et renforcer les capacités des Marines afin de mieux juguler les nombreux défis sécuritaires qui interpellent l'espace maritime africain.

Ainsi, dans le domaine du renseignement maritime, il s'agira entre autres besoins de renforcer les capacités de connaissances des espaces maritimes sous juridiction nationale, de s'appropriier des nouvelles technologies utilisées dans l'optique de réduire la dépendance et de mettre en place au niveau régional, une plateforme collaborative de collecte, d'analyse et d'échange d'informations maritimes.

Dans le cadre de l'interopérabilité entre les acteurs de la sécurité maritime, l'accent devrait porter sur la mise en cohérence des stratégies sectorielles de sécurité maritimes, la formalisation des cadres nationaux

de coordination entre les différents acteurs de l'Etat en mer et la culture de la confiance entre les Marines et les différents acteurs internationaux privés, les armateurs et partenaires stratégiques. Dans ce sens, il a été évoqué l'opportunité de favoriser et de poursuivre les entraînements et exercices multinationaux tels que OBANGAME EXPRESS et GRAND AFRICAN NEMO.

Les préoccupations des panélistes ont aussi porté sur les aspects juridiques de la sécurité maritime. A cet effet, il a été recommandé le renforcement des législations nationales sur la piraterie maritime, la définition du statut des navires privés embarquant des personnels de sécurité publique et la nécessité de légiférer sur l'usage des nouvelles technologies (AIS, drones, VMS, etc).

Enfin, au plan des ressources humaines il a été proposé le renforcement des

structures nationales de formation, l'adaptation des programmes pour intégrer les nouvelles exigences de sécurité maritime, le renforcement et la mutualisation de la formation des cadres en s'appuyant sur les structures régionales de formation et la création d'une Académie navale à vocation régionale avec le concours des partenaires stratégiques.

Globalement, ce premier Forum international sur la sécurité maritime en Afrique, organisé à l'occasion du 45e anniversaire de la Marine nationale a été un grand moment de partage entre autorités maritimes, industriels et acteurs privés sur la lancinante question de la sécurité maritime en Afrique. L'engouement suscité par les échanges intergénérationnels et la pertinence des recommandations illustrent les efforts nationaux comme régionaux pour garantir des eaux africaines stables porteuses d'un développement économique durable.





**Dimensions administratives
et juridiques de la sécurité maritime :
état des lieux et perspectives**



En mer pour la Patrie

DOSSIER





Capitaine de vaisseau **Birame Samba BA**,
Chef de la Division administration de l'EMMARINE.

CREATION DE LA DIVISION ADM POUR PRENDRE EN COMPTE LA JUDICIARISATION CROISSANTE DE L'ESPACE MARITIME



La Marine nationale, hormis ses missions régaliennes de défense des approches maritimes, reste aujourd'hui le principal intervenant dans l'Action de l'Etat en mer (AEM). Pour assurer pleinement cette vocation duale, elle met au cœur de son action la volonté ferme de maîtriser les défis et menaces par une posture permanente de défense mais également par la conduite des missions de police en mer pour la sauvegarde des intérêts économiques vitaux dans le domaine maritime sénégalais.

Ces missions évoluent progressivement d'une logique prioritaire contre une menace militaire à une logique de protection de l'espace maritime face à un large spectre de menaces et de dangers diffus s'exerçant dans les espaces maritimes. L'imbrication des missions militaires avec les missions de service public fait que la Marine nationale est au cœur de l'architecture de l'AEM pour jouer pleinement son rôle d'acteur principal dans les fonctions de sécurité, de sûreté, de protection et de sauvegarde de l'espace fluviomaritime national.

Point de passage important dans le trafic maritime, le Sénégal du fait de sa position

géographique et une forte maritimisation de son économie a également des intérêts stratégiques à protéger. Par ailleurs, l'exploitation prochaine des ressources pétrolières et gazières va générer des nouvelles menaces et accentuer une affirmation des administrations compétentes en mer rendant ainsi complexe l'exécution des missions relevant de l'AEM.

Dès lors, pour faire face à un environnement maritime de plus en plus réglementé qui nécessite un meilleur encadrement juridique et une gestion administrative adaptée, la Marine nationale a mis en place la division administration prévue dans le format 2025 des Armées.

Chargée de la mise en application des directives du Chef d'état-major de la Marine nationale, relatives aux questions d'ordre administratif et juridique, ladite Division obéit à un besoin de maintenir un lien fonctionnel avec les administrations ayant des compétences en mer et d'inscrire les procédures opérationnelles dans un cadre adapté. Cette cohérence structurelle recherchée répond au contexte actuel qui requiert une posture collaborative pour réglementer toutes



actions relevant d'une entité juridique.

La Division administration ainsi créée, a pour rôle de renforcer les capacités de la Marine nationale à interagir avec les autres administrations parties prenantes de l'AEM. A cet effet, elle est chargée de :

- recueillir l'ensemble des textes juridiques qui encadrent l'AEM et les vulgariser afin que les officiers et officiers marinières, habilités à constater des infractions en mer puissent se les approprier ;
- élaborer les procédures pour l'application des textes encadrant l'AEM ;
- formuler des avis consultatifs motivés et des recommandations sur des projets initiés par les autres administrations ;
- étudier l'aspect juridique de toutes les questions intéressant la Marine nationale ;
- suivre, mettre en œuvre et coordonner les projets d'accord et de convention en matière d'AEM ;

- proposer des projets de loi ou de textes réglementaires aux fins de combler des insuffisances juridiques ;
- suivre l'application des conventions internationales ratifiées et transposées au corpus juridique national ;
- participer, en cas d'incident, aux enquêtes administratives maritimes sous la houlette de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ;
- assurer l'archivage et la documentation, constituant ainsi une mémoire vivante de la Marine nationale.

La Division administration de l'Etat-major de la Marine nationale comprend, outre le Chef de division :

- le secrétariat ;
- le bureau Action de l'Etat en mer /Textes/ Législation ;
- le bureau Etudes Contentieux ;
- le bureau Archives et Documentation.





Capitaine de frégate **Djibril DIAWARA**,
Commandant le Groupement de soutien de la Marine

L'ENCADREMENT JURIDIQUE DES MISSIONS DE LA MARINE : UNE QUÊTE À PARACHEVER



La mer est un lieu d'interactions et de contradictions. Elle est à la fois un espace de libertés et un champ d'expression de la puissance des Etats. Elle est aussi un terrain de confrontation entre le droit international qui y limite la souveraineté des pays, et les législations nationales qui y visent la préservation d'intérêts étatiques. Elle est caractérisée par le *prima du droit* dans toutes les activités qui s'y déroulent. Les normes internationales y trouvent en particulier des zones d'expression quasi exclusive où la juridiction des Etats ne s'applique qu'à bord de navires.

Ces normes internationales reposent principalement sur la convention sur le Droit de la mer adoptée à Montégo Bay en 1982. Cette convention reconnaît une extension de la souveraineté des Etats à leur mer territoriale tout en y garantissant un droit de passage inoffensif. Le prolongement de l'espace terrestre

dans le sous sol marin y est également reconnu et sanctionné par l'accord de droits souverains aux Etats, dans des zones exclusives économiques pouvant s'étendre jusqu'à 350 nautiques des côtes. Enfin la convention de Montego Bay pose un consensus autour de la reconnaissance d'une Haute mer qui échappe à toute juridiction exclusive d'une nation.

La Marine nationale navigue, dans ce tumulte juridique, entre plusieurs textes souvent insuffisamment adaptés aux réalités de la mer.

Ce besoin d'adaptation du cadre juridique concerne les opérations de la Marine liées à ses positions de composante des Armées et de pilier central de l'Action de l'Etat en mer (AEM),

Les missions de défense de la Marine nationale sont en effet encadrées par un droit pensé pour la guerre à terre et ayant encore besoin

de parachever son cadre d'application au milieu maritime.

Au plan international, l'action de la Marine en situation de conflit est principalement encadrée par le Droit international humanitaire (DIH). Ce corpus juridique regroupe la Convention de Genève de 1949 et ses protocoles additionnels, la Convention de la Haye relative à la protection des biens culturels, le Protocole facultatif à la convention des droits de l'enfant ainsi que les différents protocoles et conventions régulant les types d'armes pouvant être employés durant les conflits. Bien que s'appliquant aux conflits se déroulant dans tous les milieux, ces composantes du DIH ne tiennent pas suffisamment compte des spécificités des guerres navales. Une interprétation liée à leur application dans un contexte maritime existe sous la forme d'un manuel dit de San Remo et adopté en 1994. Ce document prescrit les règles de transit dans les eaux des Etats côtiers neutres en période de belligérance. Il fixe les conditions légales d'imposition d'un blocus ou d'une zone d'exclusion. Et, fait important, le Manuel indique les catégories d'armes navales légitimes du point de vue du DIH ainsi que les navires pouvant être engagés ou capturés durant les combats en mer. Il constitue le cadre normatif le plus précis relatif à l'encadrement de la guerre en mer, mais il ne jouit pas de la légitimité des conventions internationales.

Des dispositions du DIH sont transposées dans le droit national positif à travers le Code de justice militaire et le Règlement de discipline général qui encadrent le comportement du militaire sénégalais en période d'opération. La prise en compte de l'ensemble des dispositions du DIH et du manuel de San Remo relatives à la guerre en mer, par la législation nationale, reste cependant incomplète. Cette mise aux normes requiert une révision de composantes juridiques de la doctrine nationale de défense qui, à l'image de la loi 70-23 du 06 juin 1970 portant organisation générale de la Défense nationale, sont antérieures à la convention de Montégo Bay.

Dans le domaine de l'AEM, l'Etat doit s'adapter à une place croissante des procédures judiciaires dans les opérations de la Marine.

En effet, l'AEM regroupe un large spectre de missions visant la sécurité de la navigation, la sûreté maritime, la lutte contre la pollution marine, la sauvegarde de l'environnement et la protection des droits économiques exclusifs

de l'Etat en mer. La plupart de ces domaines fait l'objet de conventions internationales transposées dans le droit sénégalais dans des codes sectoriels (Code de la pêche, Code de la Marine marchande...). Ces lois sont mises en œuvre sous la responsabilité de ministères spécifiques qui ne disposent pas souvent de capacités opérationnelles suffisantes en mer. Cette difficulté est réglée partiellement à travers l'habilitation de listes d'agents, comprenant les officiers de marine et les officiers mariniers, pour le constat des infractions prévues par ces textes. Il faut cependant souligner qu'à l'exception du Code de la pêche, aucune de ces lois ne définit précisément les règles et mesures applicables pour le constat et l'interpellation des contrevenants en mer. Par ailleurs, les violations constatées dans ces cadres ne sont traitées par les tribunaux qu'en cas d'échec des procédures transactionnelles menées par les départements ministériels dépositaires des Codes.

Les juridictions pénales sont cependant appelées à prendre plus de place dans ces procédures

résultant de l'action de l'Etat en mer. D'une part, l'augmentation des enjeux économiques liés à la répression des infractions en mer favorise une multiplication des procédures judiciaires au détriment des transactions avec les autorités ministérielles. D'autre part, le développement des capacités opérationnelles de la Marine expose de plus en plus les tribunaux nationaux aux compétences juridictionnelles larges dont jouissent les Etats en mer. En effet, les unités de la Marine, bénéficient des privilèges et droits reconnus par la convention de Montégo Bay aux navires de guerre. Les patrouilleurs peuvent ainsi, procéder à des enquêtes de pavillon et réprimer les crimes liés à la piraterie, au trafic d'esclave, au défaut d'inscription à un pavillon, à la dissimulation de pavillon et aux émissions non autorisées. En coopération avec les Etats de pavillon et dans le cadre de la Convention de Vienne de 1988, le Sénégal peut également, à travers la Marine nationale, réprimer les trafics de stupéfiants à bord de tout navire. La zone de compétence de la Marine nationale, dans le cadre de ces types de mission, s'étend à toute la Haute mer et en vertu de l'alinéa 2 de l'article 58 du Droit de la mer, à toutes les zones exclusives économiques du Globe. Les juridictions nationales et la Marine doivent dans ce contexte définir un cadre opérationnel adapté à la mise en œuvre d'une compétence quasi universelle en mer.

Le parachèvement d'un cadre juridique pertinent, considérant entièrement les droits souverains et les devoirs du Sénégal en mer, constitue en conséquence une urgence. Ce processus requiert une meilleure prise en compte du domaine maritime dans le socle juridique de notre doctrine de défense et un renforcement du lien entre la Marine et les autorités judiciaires.





Capitaine de vaisseau **Ibrahima SOW**,
Chef de la Division opérations de l'EMMARINE

Le cadre juridique et institutionnel de l'architecture opérationnelle de sécurité maritime du Golfe de Guinée

L'architecture opérationnelle de sécurité maritime du Golfe de Guinée répond à la volonté politique, au niveau régional, de faire face à l'insécurité maritime chronique sur la façade atlantique du continent africain. C'est une organisation institutionnelle qui découle d'un processus politique impliquant les Etats de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du Golfe de Guinée

(CGG). Malgré un soutien constant des partenaires occidentaux, son opérationnalisation reste limitée par des contraintes juridiques et administratives.

Le processus politique a débuté en 2009 par l'adoption du protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des pays de la Communauté économique des Etats de l'Afrique

centrale (CEEAC). Ce premier instrument mettait en exergue la nécessité de coopération régionale pour endiguer la recrudescence des actes de piraterie et brigandages maritimes dans le Golfe de Guinée. Cette posture opérationnelle a favorisé la transition de la menace vers les eaux de l'Afrique de l'Ouest, particulièrement au large du delta du Niger où elle a pris une ampleur inquiétante. Face à l'aggravation de

l'insécurité maritime, le Président béninois Yayi BONI, dont le pays était sur le point de frôler l'asphyxie économique, saisit, d'urgence, le Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) qui a adopté en 2011 la résolution 2018 pour les patrouilles maritimes bilatérales ou régionales

La place du Golfe de Guinée dans le commerce maritime mondial et l'intérêt des grandes puissances pour cette région riche en ressources pétrolières et minières ont poussé le CSNU à adopter, un an plus tard, une seconde résolution exhortant les Etats à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie maritime. Pour faire suite à cette recommandation du CSNU, le premier sommet de chefs d'Etat de la CEEAC, de la CEDEAO et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) s'est tenu à Yaoundé, en juin 2013, après une série de rencontres aux niveaux expert et ministériel plus connu sous le nom de processus de Yaoundé. C'est lors de cette réunion que les chefs d'Etat ont adopté les instruments juridiques qui fondent aujourd'hui l'organisation institutionnelle de l'architecture de sécurité maritime du Golfe de Guinée. Il s'agit:

- de la déclaration des Chefs d'Etat et de Gouvernement ;
- du Mémoire d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et CGG ;
- du code de conduite de Yaoundé (CCY) et ;
- de la création du Centre Interrégional de Coordination



(CIC).

Ces instruments seront suivis de l'élaboration de la stratégie maritime intégrée de la CGG en août 2013, puis de celle de la CEDEAO en mars 2014.

Le fonctionnement de l'architecture opérationnelle repose sur les deux piliers du processus de Yaoundé que sont le CCY et le CIC.

D'une part, le CCY, traitant le volet juridique, est relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans la région du golfe de Guinée. Il constitue, en effet, la base juridique de la coopération entre les Etats signataires. Il définit les modalités d'intervention, le partage des responsabilités et l'organisation pratique de la lutte contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre.

D'autre part, au plan institutionnel, le CIC, basé à Yaoundé, est une organisation interrégionale de niveau stratégique. Il est chargé du renforcement des activités visant la coopération, la coordination, la mutualisation et l'interopérabilité des moyens, en vue de la mise en œuvre de la stratégie régionale de sûreté et de sécurité dans le domaine maritime commun des régions de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest. Le CIC est au sommet de l'architecture opérationnelle et coordonne les deux centres régionaux de sécurité maritime, le CRESMAC¹ pour l'Afrique centrale et le CRESMAO² pour l'Afrique de l'Ouest, chargés à leur tour, de coordonner les activités de cinq zones maritimes (A, D, E, F, G) réparties entre les Etats de la CEEAC (A, D) et de la CEDEAO (E, F, G). Il faut souligner, également, la participation des Etats non côtiers qui sont aussi fortement impactés par l'insécurité maritime en tant qu'arrière-pays des grands ports sur la façade atlantique. Au niveau régional, les activités de chaque zone sont supervisées par un Centre Multinational de Coordination (CMC) qui interagit avec les centres opérationnels nationaux de coordination (CCO ou MOC)³.

Le Sénégal est dans la Zone maritime G avec le Cap-Vert, la Gambie, la Guinée Bissau et le Mali.

Le CMC de la Zone G se trouve au Cap-Vert.

En réalité, cette belle articulation cache des défis administratifs et logistiques qui plombent le processus d'opérationnalisation de l'architecture.

En effet, élément clé du dispositif, le partage d'informations entre les CCO et le CIC en passant par les CMC et les centres régionaux, est encore limité par un défaut d'encadrement normatif aussi bien au niveau national que multinational. D'une part, le niveau de coordination administrative et opérationnelle de l'Action de l'Etat en mer n'est pas optimal au sein de tous les Etats membres ; ce qui pose des problèmes d'identification du point focal national. D'autre part, il y'a la réticence à partager certaines informations maritimes avec les centres multinationaux.

De plus, les centres multinationaux, aussi bien au niveau zonal que régional, tardent à être opérationnels à cause des difficultés logistiques et administratives liées à la désignation des personnels par les Etats, la prise en charge de leur traitement salarial et du budget de fonctionnement des centres. Les centres qui fonctionnent actuellement (CIC, CMC, CRESMAO, CRESMAC, CMC Zone D, E et F) ne

sont pas totalement armés. Surtout, ils dépendent principalement de l'engagement de l'Etat qui les abrite et du financement de partenaires occidentaux.

Malgré ces difficultés, beaucoup d'efforts sont fournis en synergie avec plusieurs acteurs étatiques et non étatiques de la sécurité maritime pour soutenir l'architecture et lutter plus efficacement contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. C'est ainsi que des exercices multinationaux sont annuellement organisés sous l'égide des Etats-Unis (OBANGAME EXPRESS) ou de la France (Grand African Nemo) pour tester le dispositif opérationnel de partage d'informations et renforcer les capacités des centres nationaux. De même, plusieurs initiatives portées par des bailleurs extérieurs visent à renforcer l'interopérabilité par l'harmonisation des textes juridiques, des procédures opérationnelles et des programmes de formation. L'on pourrait citer par exemple le groupe des amis du Golfe de Guinée (G7++) qui rassemble entre autres, l'Union européenne, le Canada, les États-Unis, le Japon, le Royaume-Uni, le Brésil (observateur), la Corée du Sud, le Danemark. Sous ce rapport, d'ailleurs, se pose un autre défi qui est relatif à la coordination des différentes sources de financement et de soutien logistique.

1. Centre régional de sécurité maritime d'Afrique centrale
2. Centre régional de sécurité maritime d'Afrique de l'Ouest
3. Centre de coordination opérationnelle ou Maritime coordination Center



Entretien avec Monsieur Massamba Achille Edouard GUEYE, Directeur général de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM)

1- Monsieur le Directeur général, l'équipe de la revue LE GABIER vous remercie de lui accorder cet entretien qui s'inscrit dans le cadre des réflexions apportées par les structures partenaires de la Marine nationale sur des thèmes d'ordre maritime. Cette édition, traitant de la sécurité maritime, porte un intérêt particulier au cadre juridico-administratif sénégalais pour l'application des conventions internationales y relatives. D'abord, pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?

Je vous remercie de l'intérêt que vous avez bien voulu porter à l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), qui exerce dans notre pays la fonction d'Autorité maritime nationale déléguée statutairement par le Ministre chargé de la Marine marchande.

Pour me présenter sommairement, je suis Administrateur des Affaires maritimes de formation, diplômé de l'Ecole d'Administration de Bordeaux en France.

J'ai eu l'avantage de travailler antérieurement au département de la Pêche, ce qui m'a valu un certain

état de service à la mer mais également au niveau de la surveillance aérienne des zones maritimes, au Sénégal et en France, notamment, en tant qu'Inspecteur des Pêches d'abord, puis Officier du Corps technique et administratif des Affaires maritimes.

2- La prééminence des questions liées à la sécurité maritime mène inéluctablement à une constante évaluation de l'appareil juridico-administratif en adéquation avec les exigences contextuelles. La création de l'ANAM, en 2009, en est une parfaite illustration. Quelles sont les raisons spécifiques qui ont poussé l'Etat du Sénégal à mettre sur pied une telle institution ?

La Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer ainsi que les conventions internationales relatives à la sûreté et à la sécurité maritimes ont donné des responsabilités nouvelles aux Etats dans le domaine de l'exploitation et de la préservation des ressources marines, de la protection de l'environnement marin, de la sûreté et de la sécurité maritimes et des installations portuaires.





A cette fin, le Sénégal, pour se doter d'une Administration maritime nationale forte capable de porter et de mettre en œuvre les obligations et les prérogatives octroyées aux Etats, avait entrepris une réforme de sa législation maritime avec le Code de la Marine marchande de 2002.

La mise en œuvre des dispositions de ces instruments juridiques avait révélé le besoin de mise en cohérence, pour corriger, sur recommandation de l'Organisation maritime internationale (OMI), au lendemain du naufrage du M/S LE JOOLA, les multiples dysfonctionnements juridiques, structurels, opérationnels et infrastructurels qui ont été identifiés comme largement contributifs et déterminants dans la survenue de cet évènement maritime majeur.

Il en a résulté le besoin de recentrer les compétences en créant les synergies nécessaires en vue d'une gestion plus efficace des activités du secteur maritime, en fusionnant l'ex- Direction de la Marine marchande et de l'ex-Direction des Ports et des Transports maritimes intérieurs

La création d'une Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), entité administrative autonome agissant au nom de l'Etat, répondait à cette exigence.

3- Quelles sont les missions confiées à l'ANAM et comment contribue-t-elle à assurer un espace maritime sûr ?

Pour en parler, il convient de remettre en contexte la situation exceptionnellement favorable qui fait du Sénégal un pays à vocation maritime. En effet, faut-il le rappeler le Sénégal dispose de trois cours d'eau intérieurs offrant

une pénétration et un maillage hydrographique équilibré le long du linéaire côtier de 718 km. L'espace maritime d'une superficie plus étendue que le territoire continental (212 000 km²/ 196 712 km²) place notre pays entre cinq frontières.

L'activité maritime est particulièrement marquée par un trafic mixte faisant cohabiter 2500 navires qui touchent annuellement le port de Dakar (qui constitue avec les ports secondaires de Kaolack et de Ziguinchor la plateforme portuaire nationale à laquelle s'ajoutera ceux de Ndayane et de Bargny) et le parc piroguier de la Pêche artisanale. Sous ce rapport, il est remarquable qu'à côté des cent millions de tonnes de brute qui transitent chaque année au large de nos côtes en provenance du cœur du Golfe de Guinée, les activités pétrogazières offshore révèlent un potentiel à manager pour garantir la durabilité des activités maritimes.

Ceci dit, l'ANAM, Autorité maritime déléguée, comme je l'ai dit plus haut, est chargée de **conduire la politique maritime du Sénégal**, veille au respect de l'application des Conventions maritimes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT) en matière de **Sécurité et de Sûreté maritimes, de la Prévention de la Pollution marine et de condition de vie à bord des navires.**

Aussi, l'ANAM est-elle **l'Autorité nationale de Sûreté portuaire (ANSP)**. Dans ce cadre, elle est responsable de la mise en œuvre et du contrôle de l'application de la réglementation de la sûreté des ports et des installations portuaires au niveau national.



L'ANAM exerce par ailleurs, la fonction d'inspecteur académique de l'enseignement maritime.

A cet effet, le décret 2009-583 précité affecte à l'ANAM les missions spécifiques suivantes :

- L'Administration des navires.
- L'Administration des gens de mer.
- La participation à la police de la navigation maritime et fluviale.
- La participation de la police de la pollution marine.
- La participation à la police du domaine public maritime.
- La surveillance de la circulation des navires et embarcations non pontées en mer et dans les voies navigables.
- La participation à la mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et de sûreté maritimes.
- La mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté portuaires.

De ce qui précède, puis que la thématique concerne la sécurité maritime qui est globale incluant des aspects défense, je voudrais rappeler que la sécurité de la navigation maritime, qui est pour l'essentiel le réceptacle du concept, renvoie à celle du navire, de son équipage et à celle de sa cargaison. Ce trépied s'adosse à une plateforme portuaire et une signalisation maritime performantes. Voilà l'environnement qui garantit durablement la sécurité de l'expédition maritime.

L'ANAM contribue ainsi à travers ses attributions précitées à la sécurisation de l'espace maritime du Sénégal, grâce à la mise en œuvre des normes conventionnelles standards qui réglementent la navigation maritime.

J'insiste sur le fait important que la sécurisation de l'espace maritime est le socle de la durabilité de nos approvisionnements en parlant de notre commerce extérieur. C'est donc un facteur de développement économique et social.

Rappelez-vous que le poste budgétaire le plus important dans l'expédition maritime est la prime d'assurance fixée selon l'environnement sécuritaire de la destination. Dès

lors, plus notre sous-région est sécurisée moins ce poste est élevé et moins cher le consommateur final accèdera aux denrées de première nécessité. D'où le défi qui se pose à nous et que nous devons relever.

4- L'Agence nationale des Affaires maritimes est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de Marine marchande, ainsi que celle des Conventions maritimes internationales. Quelle lecture faites-vous de l'environnement juridique et administratif du domaine maritime sénégalais ?

L'environnement juridico-administratif est assez caractéristique de la volonté de l'Etat de faire du secteur maritime un pan entier de l'économie nationale avec des espaces sécurisés et des activités performantes. C'est d'ailleurs ce qui a valu à notre pays de bâtir son socle juridique sur divers instruments internationaux pertinents de l'OMI et de l'OIT, le tout adossé à une réglementation variée et adaptée à nos réalités socio-économiques.

Cependant, la garantie de l'efficacité de cet arsenal juridique repose pour l'essentiel sur une organisation administrative rigoureuse et, à la fois cohérente, au regard des objectifs susmentionnés.

L'Audit obligatoire effectué par l'OMI a révélé les fondements structurels sur la base desquels fonctionne notre administration et nous suggère des efforts complémentaires pour parfaire notre système, pour mieux répondre aux besoins des acteurs maritimes nationaux et étrangers.

Ainsi, les principales conventions obligatoires sont ratifiées par le Sénégal et correctement mises en œuvre, principalement pour satisfaire aux exigences des obligations liées au statut d'Etat partie.

Toutefois, depuis le dernier code de la Marine marchande, l'environnement maritime du Sénégal a évolué avec la découverte du pétrole et du gaz offshore qui mérite une prise en compte plus spécifique. C'est ce qui me fait dire que sur les activités classiques traditionnelles nous avons un cadre juridique et administratif cohérent en l'Etat. Néanmoins, les nouveaux enjeux sécuritaires nous commandent une mise à jour qui est recherchée à travers le projet en cours de révision de la Loi portant Code de la Marine marchande.

5- Le Sénégal est signataire de conventions maritimes internationales dont la mise en œuvre efficiente requiert une domestication de ces lois et règlements au niveau national. Quelles sont les perspectives en termes de législations, au vu des nouveaux enjeux sécuritaires ?





Aujourd'hui, plus qu'hier, les questions sécuritaires occupent une place primordiale dans la politique maritime du Sénégal. Il faut dire que ces dernières années, le Sénégal a pris la pleine mesure de la menace sécuritaire venant du large, avec le transit de navires au large de ses côtes et du déplacement du foyer de la piraterie dans la sous-région. Cette menace est d'autant plus réelle avec la découverte récente des gisements de pétrole et du gaz dans nos eaux. Le Sénégal est de ce fait, désormais, intégré dans le Golfe de Guinée.

Pour disposer de la capacité à faire face de manière efficace à l'insécurité, nous devons disposer d'un arsenal juridique avec un cadre rigoureusement dissuasif.

Je voudrais, pour terminer, vous signaler qu'à la suite de l'audit de l'OMI, le processus de ratification des conventions complémentaires est en cours.

6- L'architecture de la sécurité maritime en Afrique s'est beaucoup développée au cours de la dernière décennie. Quels sont les efforts des gouvernements visant à instaurer une approche panafricaine de la sécurité maritime ?

Beaucoup d'efforts sont déployés par les gouvernements au niveau continental pour le renforcement de la sécurité maritime. Cela procède de la conscience commune des Chefs d'Etat que la menace est globale et qu'aucun pays pris séparément ne peut arriver à bout de la criminalité transfrontalière, principalement dans le domaine maritime. Ainsi, la mutualisation des moyens et la synergie d'action sont indispensables pour rendre efficace la lutte.

De ce point de vue, la Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements de l'Union africaine (UA) a adopté, le 31 janvier 2014, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'Horizon 2050, et le 31 janvier 2015, l'Agenda 2063 « l'avenir que nous voulons » pour lutter contre les défis maritimes futurs et booster l'économie africaine grâce aux richesses générées par le développement d'activités maritimes. Relatant dans cette stratégie, entre autres, les potentialités maritimes africaines inspiratrices de croissance économique, les Etats, via l'Union africaine ont décidé de mettre en place des systèmes de sécurité et de sûreté efficaces, de renforcer la coopération et de ratifier les instruments juridiques maritimes contraignants adoptés au niveau des



organisations internationales et régionales.

Notons que grâce à l'application des règles du MOU d'Abuja, les Etats membres luttent de manière active contre l'éradication des navires sous standards et l'exploitation des gens de mer ainsi que la pollution marine.

La Charte africaine des transports maritimes, la Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes, le Code de Yaoundé, et l'adoption de divers plans de lutte contre la piraterie au niveau de la CEDEAO et de l'UEMOA pour la sécurisation de l'espace maritime constituent des cadres de coopération à l'échelle continentale. Je voudrais apprécier l'approche zonale qui se fonde sur des identités remarquables et des groupes homogènes pour plus d'efficacité.

Notre participation à ces différentes instances est assez fructueuse. En effet, le Sénégal est désigné pour pourvoir, notamment dans le cadre de la CEDEAO, les postes de niveau de la Zone G, ayant son siège au Cabo Verde, les postes de Directeur du Centre, de Chef de Division de l'information et des opérations et de juriste chargé de la codification et des négociations internationales, et au niveau du CRESMAO (Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest), pour la mise en œuvre de la charte de Yaoundé dans l'espace CEDEAO ; le poste de Chef de Division de l'Administration des Affaires maritimes et le poste de chargé de l'information et de la communication (SIC).

7. L'acquisition du patrouilleur de haute mer (PHM) le Fouladou fut un pan important des relations de coopération qui lient votre structure à la Marine nationale. Récemment, elles ont été renforcées par la signature d'un protocole d'accord relatif à l'exploitation de ce PHM. Pouvez-vous revenir sur l'importance d'une synergie d'action entre les deux structures ?

La Marine nationale est le bras armé de l'action de l'Etat en mer.

Depuis la réforme de 1972, rappelez-vous que seules la Marine nationale et la Marine marchande sont les deux seules administrations dotées statutairement de personnels embarqués. Toutefois, sous la guidée éclairée de Son excellence, le Président Macky SALL, le projet modèle a été monté et s'est révélé une réussite totale. En effet, le Patrouilleur de haute mer (PHM) FOULADOU, acquis sur les ressources de l'ANAM, permet aux administrations dotées de missions en mer d'embarquer

des personnels civils ou paramilitaires pour effectuer des contrôles spécifiques en mer, en utilisant la force publique que dispose la Marine nationale pour la sécurité desdits personnels.

L'Afrique s'en réfère désormais pour créer au niveau des Etats les synergies nécessaires à la bonne conduite des opérations de contrôle des activités maritimes.

L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, se fondant sur les résultats opérationnels de l'unité au Sénégal et dans la sous-région lors de missions conjointes, a récemment dédié une conférence maritime à ce modèle pour inciter ses membres à s'en imprégner.

L'exemple du FOULADOU est la preuve que nous pouvons travailler ensemble au bénéfice exclusif du Sénégal, chacun gardant ses prérogatives.

C'est pour moi, en tant que chef de projet d'alors, l'occasion de saluer de nouveau, pour m'en réjouir, l'ouverture d'esprit de la Marine nationale de ma hiérarchie du moment.

Dans la suite logique de ce projet, nous avons effectivement signé un protocole d'accord matérialisant notre engagement à nous soutenir mutuellement pour renforcer notre collaboration pour atteindre des performances plus élevées.

Tant s'en faut, en effet, pour relever les défis multiples qui nous interpellent en mer, dans une configuration d'activités maritimes de plus en plus complexes et à forts enjeux qui nécessitent une présence plus marquée de l'Etat dans l'espace maritime pour préserver les intérêts stratégiques de notre pays.

8- Avant de clore cette entrevue, quel est votre message à l'endroit des acteurs de la mer ?

Après m'être particulièrement réjoui de l'attention que Son Excellence, Monsieur le Président de République accorde au secteur maritime, pour avoir très tôt eu la vision d'en faire un secteur porteur de croissance, je félicite votre revue qui, en plus d'être un bon vecteur de diffusion d'informations d'intérêts maritimes est aussi un cadre d'échanges ouvert à tous les acteurs de l'Action de l'Etat en mer.

A tous les acteurs du secteur maritime qui travaillent inlassablement pour l'amélioration des conditions d'exercice des métiers de la mer, je voudrais également dire que le succès pour relever les défis sécuritaires en mer exige leur totale adhésion.

Propos recueillis par le Lieutenant de vaisseau **Elhadji Alioune NDIAYE**





MINISTÈRE DES PÊCHES
ET DE L'ÉCONOMIE MARITIME



AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES
MARITIMES (ANAM)

Créée par décret n° 2009-583 du 18 juin 2009, l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) est placée sous la tutelle technique du Ministre chargé de la Marine marchande et la tutelle financière du Ministre chargé des Finances. L'ANAM est dotée d'une autonomie de gestion et est investie d'une mission de service public.

Autorité maritime déléguée, l'ANAM est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'État sénégalais en matière de Marine marchande ainsi que de l'application des Conventions internationales, Codes et réglementations maritimes en vigueur au Sénégal.

Elle est également, conformément au décret n° 2015-91 du 21 janvier 2015, l'Autorité nationale de Sécurité portuaire (ANSP), chargée de la mise en œuvre du Code international de sécurité des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

I. MISSIONS DE L'ANAM

Les missions de l'ANAM consacrées par le décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence (Article 3), reprenant les dispositions pertinentes de la Loi portant Code de la Marine marchande et des Conventions maritimes internationales sont :

- **l'administration des navires** : suivi de l'immatriculation des navires et des embarcations pontées et non pontées de pêche, de commerce, de plaisance et de servitude ; inspections et sécurité des navires et embarcations non pontées au plan technique ; autorisations et suivi de la construction des navires ; suivi de l'acquisition, de l'exploitation et de l'entretien des navires de transport appartenant à l'État et destinés au transport intérieur ; recherche, constatation et instruction des infractions ;
- **l'administration des gens de mer** : organisation de l'activité professionnelle ; gestion de la matricule des gens de mer ; régime de protection sociale ; successions maritimes ; inspection du travail maritime ; règlement des conflits du travail maritime ; contrôles de la qualification des marins ; inspection de la formation maritime ; recherche, constatation et instruction des infractions ;
- **la participation à la police de la navigation maritime et fluviale** : contrôles à quai ou en mer, dans les fleuves et rivières du respect par les navires et embarcations non

pontées de commerce, de pêche, de plaisance et de servitude des obligations administratives et techniques ainsi que des prescriptions en matière de navigation et de circulation maritime et fluviales ; enquêtes maritimes en cas d'événements de mer ou de délits relevant du Code de la Marine marchande ; navigabilité des fleuves et rivières ;

- **la participation à la police de la pollution marine** : prévention contre la pollution du milieu marin du fait des rejets par les navires d'hydrocarbures et de substances nocives, des rejets dus aux opérations d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer ou de son sous-sol, immersions de déchets toxiques, incinérations et rejets d'origine tellurique ;

- **la participation à la police du domaine public maritime** : avis technique préalable lors de l'instruction des dossiers de concession du domaine public maritime ; participation à la surveillance des occupations du domaine public maritime ; constats administratifs des anomalies constatées relatives aux installations non déclarées, appontements privatifs, occupations abusives par les complexes touristiques, soit par défaut de concession, soit par non-respect des clauses ; constats des obstacles temporaires mis en place par des utilisateurs ; suivi des suites réservées aux mesures prises en matière d'enlèvements ou de démolitions ;

- **la surveillance de la circulation des navires et embarcations non pontées en mer et dans les voies navigables** : contrôles des entrées et sorties des pétroliers et autres transporteurs de produits dangereux dans les eaux sous juridiction sénégalaise ; gestion des incidents et accidents survenus impliquant des pétroliers et transporteurs de produits dangereux ;

- **le développement des ports dits secondaires** ;

- **la mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté maritimes et portuaires** ;

- **la constatation des infractions relatives aux actes illicites commis contre la sécurité et la sûreté de la navigation maritimes et portuaires** ;

- **l'élaboration et le contrôle de l'application des normes de sécurité et de police portuaires** ;

- **la recherche, la constatation et l'instruction des infractions en matière de polices de la navigation maritime, de la pollution marine, du domaine public maritime, de la circulation en mer, d'administration des gens de mer et des navires.**

II. LES REALISATIONS

A. LES PROJETS DEJA REALISES :

- Le Projet d'infrastructures et d'équipements portuaires 1 (dit MIEP.1)

Sur financement conjoint de la République de Corée (Corée du Sud) et du Sénégal, ce projet a consisté à :

- construire 2 navires d'une capacité individuelle de 13 camions et de 210 passagers), « AGUENE » et « DIAMBOGNE », ainsi qu'une gare maritime moderne à NDAKHONGA (FOUNDIOUGNE) et un complexe frigorifique d'une capacité de 2000 tonnes à Ziguinchor.

- **Le projet portuaire de CARABANE**

Ce projet a permis, par la construction de deux (02) appontements modernes et sécurisés, un pour navire et l'autre pour pirogues, de ré-ouvrir à la navigation l'escale portuaire de CARABANE, fermée depuis le naufrage du « JOOLA », pour cause d'insécurité majeure.

- **Le Projet de développement du Port de ZIGUINCHOR dit « Projet ORIO »**

Sur financement conjoint des Pays-Bas et du Sénégal, le Projet ORIO, dans une première phase, a permis de draguer le fleuve Casamance, de l'embouchure au port de ZIGUINCHOR, à une profondeur de 7.5 mètres et d'installer un balisage lumineux permettant la navigation de jour comme de nuit.

- **Le Projet PATROUILLER DE HAUTE MER (PHM) « FOULADOU »**

En étroite collaboration avec la Marine nationale, à laquelle l'ANAM, rend un hommage appuyé pour l'excellence de sa coopération dans la réalisation du projet, un patrouilleur de haute mer, le PHM « FOULADOU », destiné à jouer un rôle majeur dans la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement de notre espace maritime, a été réalisé et réceptionné courant octobre 2016.

- **Le Projet d'infrastructures et d'équipements portuaires 2 (dit MIEP.2)**

Conjointement financé par la Corée du Sud et le Sénégal, ce Projet dit MIEP.2 vient en complément du précédent, dit MIEP.1.

Dans un premier temps, il a permis la construction et la réception officielle, le 20 janvier 2019, des navires suivants :

- une drague d'une capacité de 400 m3/h (**LE SALOUM**),
- deux remorqueurs (**BETTENTY** et **LE NIOMBATO**)
- deux barges (**LAGA NDONG** et **MBOSSSE**).

- **Le Projet d'acquisition d'au moins 55 camions frigorifiques ;**

- **Le projet de construction d'un complexe frigorifique à Hann Plage.**

B. LES PROJETS EN COURS DE REALISATION :

Les autres composantes du Projet ORIO sont en cours



d'exécution :

- la construction d'un port de pêche à ZIGUINCHOR-BOUDODY,
- l'extension du port de commerce de ZIGUINCHOR
- la construction d'un terminal hydrocarbures de 16 000 m3.

- **Le projet d'Infrastructures et d'Equipements portuaires 2 (dit MIEP.2) :**

Outre la batterie de dragues, ce projet est en train de construire à Ndakhonga, un terminal hydrocarbures (un débarcadère spécialisé hydrocarbures, une zone de stockage d'hydrocarbures de 11.000 m3 et un système de chargement et de déchargement : pipes, etc.).

C. LES PROJETS EN PERSPECTIVE :

- **Le projet d'aménagement du port de pêche de SAINT-LOUIS**, consistant à construire un port moderne pour la pêche artisanale à l'Hydrobase.

- **Le Projet intégré de sécurité et de sûreté maritime, fluviale et portuaire.**

- **Le Programme « Spécial Iles », de désenclavement par voies fluviomaritimes, des régions naturelles de la Casamance et du Sine Saloum.**

- **Le projet de Renforcement de la liaison maritime DAKAR-GOREE.**

AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES MARITIMES (ANAM) : Sacré-cœur Pyrotechnie, Immeuble SYLLAH, villa n° 95, BP 4032, Dakar Sénégal.

Tél : 33 825 73 86 – Fax : 33 823 68 62.

E-mail : afmar@anam.gouv.sn

Site web : www.anam.gouv.sn



Interview avec le capitaine (er) Ousmane DIALLO, du Centre Opérationnel Polyvalent, Agent de Sûreté du Port Autonome de Dakar (PAD)

Thème : La prise en compte de la sécurité portuaire dans la posture nationale de sécurité maritime.

1- Capitaine DIALLO, l'équipe du « GABIER » vous remercie pour votre disponibilité et pour l'accueil que vous lui avez réservé. Notre entrevue d'aujourd'hui portera sur la prise en compte de la sécurité portuaire dans la posture nationale de sécurité maritime. Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous vous demandons de bien vouloir vous présenter à nos lecteurs.

Tout d'abord, je vous remercie d'avoir bien voulu apprécier à sa juste valeur la contribution du Port autonome de Dakar (PAD) dans la posture nationale de sécurité maritime.

Je suis le capitaine (er) Ousmane DIALLO, Chef du Centre opérationnel polyvalent (COP), agent de sûreté du Port autonome de Dakar (PAD).

Major de la 11e promotion de l'ENSOA (1984-1986), j'ai été affecté au Groupement national des Sapeurs-pompier.

En 1990, je fus admis aux Ecoles de Saint-Cyr Coëtquidan où j'obtins le diplôme de l'Ecole Militaire Interarmes (EMIA), promotion Général DABOYAL.

J'ai poursuivi ma formation à la Brigade des Sapeurs-pompier de Paris (BSPP) dans le cursus Formation initiale des Officiers.

J'ai rejoint à l'issue de ma formation le Groupement national des Sapeurs-pompier que j'ai quitté en février 2002 avec le grade de Capitaine pour servir au Port autonome de Dakar en qualité de chef du service Sécurité et Contrôle des Accès.

Au Port autonome de Dakar, j'ai occupé successivement les fonctions de chef du Centre polyvalent de Sécurité, de chargé d'Etude 3e degré, d'agent de Sûreté du Port et enfin de chef du Centre opérationnel polyvalent, Agent de Sûreté du Port autonome de Dakar depuis décembre 2015.

2- Nous sommes donc au sein du Centre opérationnel polyvalent du Port autonome de Dakar dont vous êtes le Chef. Quels sont les rôles et les missions de ce centre ?

La décision n° 003940/PAD/DG du 20 décembre 2019 précise que, sous l'autorité du Haut Commandant du Port, le responsable du Centre opérationnel polyvalent est chargé :

- de gérer les accès du Port en relation avec les forces de l'ordre et la gestion des flux de camions ;
- d'assurer la gestion de la sécurité et de la sûreté dans la circonscription terrestre et maritime ;
- d'alerter en cas de sinistre et d'organiser les opérations de secours dans la circonscription portuaire sous les ordres du Haut Commandant du Port.

3- Dans quelles mesures ce centre peut être amené à travailler avec les autres centres opérationnels des autres entités agissant au nom de l'Etat en mer ?

Ce centre ayant pour vocation de faire de la veille, de la prévention et de l'intervention, la coordination est fondamentale non seulement avec les entités opérationnelles du PAD, telles que la Capitainerie et la vigie portuaire, mais aussi avec toutes autres administrations concernées à travers leurs centres opérationnels.

Il s'agit essentiellement :

- du MRCC de la Haute Autorité chargée de la coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté Maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR) ;
- du Centre de coordination des opérations de la Marine nationale ;
- du Centre de coordination des opérations et des transmissions (CCOT), des Bureaux de coordination des opérations et des transmissions (BCOT) et des





Bureaux des opérations et des transmissions (BOT) de la Brigade nationale des Sapeurs-pompiers (BNSP) dont la Compagnie spéciale d'Incendie et de Secours vient d'être créée avec compétence dans le domaine portuaire et ses emprises.

Le COP collabore, à chaque fois que de besoin, directement avec les autorités des administrations suivantes :

- l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), autorité nationale de sûreté portuaire ;
- la Compagnie de Gendarmerie maritime ;
- la Section chargée de la Protection de l'Environnement de la Gendarmerie nationale ;
- le Commissariat spécial du Port ;
- les Services de la Douane, y compris l'Unité mixte de Contrôle des Conteneurs et des Navires (UMCCN) ;
- le Service du Contrôle sanitaire aux Frontières maritimes.

4- Le Centre opérationnel polyvalent constitue donc un maillon essentiel dans la gestion de la sûreté portuaire. Pouvez-vous nous décrire la démarche globale « sécurité et sûreté » mise en œuvre par le Port autonome de Dakar ?

La démarche globale du PAD consiste à mettre en œuvre le Système de Sécurité Intégré (SSI) qui a été déroulé en plusieurs étapes successives :

- audit initial ;
- mise en conformité réglementaire par rapport aux dispositions du Chapitre XI-2 de SOLAS, du Code ISPS, de la loi n° 2010-09 du 23 avril 2010 relative à la police des ports maritimes, du décret n° 2015-91 du 21 janvier 2015 réglementant la sûreté des navires et des installations portuaires ;

- mise en place d'une organisation efficace de gestion logistique et sécuritaire avec les ressources humaines et matérielles adéquates ;

- formations et sensibilisations ;

- déploiement et maintenance des équipements nécessaires à l'exercice de la sûreté et surtout à la gestion des opérations (systèmes de communication, véhicules terrestres et embarcations, système de vidéo surveillance, traitement des titres d'accès) ;

- reconditionnement des infrastructures existantes et acquisitions de mobiliers de bureau ;

- organisation d'audits, d'entraînements et d'exercices périodiques en vue d'améliorer le système.

Pour aller au-delà de ces exigences réglementaires, le Directeur général du Port autonome de Dakar, Monsieur Aboubacar Sédikh BEYE, est résolument engagé à obtenir la certification ISO 28 000 en plus des certifications Qualité, Environnement, Santé et Sécurité au travail.

Cette démarche intégrée vaut à l'heure actuelle au PAD une reconnaissance internationale en raison de tous les efforts consentis pour améliorer les services rendus aux usagers.

5-La question de l'évolution de la sécurité des installations maritimes a connu un tournant à l'échelle mondiale avec l'avènement du code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires). Quelles sont les mesures saillantes prises par l'autorité du port en vue de l'application des dispositions de ce code ?

Comme j'ai eu à le préciser dans la réponse à votre question précédente, le PAD a pris l'option de maîtriser toutes les étapes du Système de Sécurité Intégré afin de





gérer en toute souveraineté et confidentialité la sûreté des installations portuaires au moment où d'autres ports ont délégué à des sociétés privées la mise en œuvre des dispositions du Chapitre XI-2 de SOLAS et du Code ISPS.

Pour ce faire, il a fallu procéder à l'évaluation de sûreté et à l'élaboration des plans de sûreté du Port et des installations portuaires exploitées par la PAD (Môles 1, 3, 4, 5, 10 et la gare maritime internationale de Dakar. L'évaluation de sûreté et l'élaboration des plans de sûreté des autres installations portuaires sont à la charge des exploitants. Il s'agit des installations concédées à DP World (terminal à conteneurs), Dakar Terminal SA (terminal roulier), Terminaux Vraquiers du Sénégal (Môle 8 - vrac solides non alimentaires), Terminal Pétrolier de Dakar (wharf pétrolier et jetée nord – Hydrocarbures). La même exigence s'applique aux Chantiers navals de DAKARNAVE, et aux sea-lines de gaz, pétrole brut et produits chimiques.

Ces évaluations et plans doivent être obligatoirement approuvés par l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), Autorité nationale de sûreté portuaire, et doivent être renouvelés tous les 5 ans au plus.

Ces documents approuvés servent de guides pour une application efficace et efficiente, par l'Autorité portuaire, des mesures de sûreté prescrites.

On peut citer, entre autres :

- la nomination et la formation d'Agent de Sûreté du Port et des Agents de Sûreté des Installations Portuaires ;
- le recrutement et la formation de 501 gardes de sûreté portuaire ayant un contrat individuel avec le PAD ;
- le renouvellement des plans de sûreté ;
- la construction de clôtures pour délimiter les installations portuaires, et protéger la frange maritime nord et les jetées (nord et sud) pour éviter tout accès non autorisé (travaux de renforcement des clôtures en cours) ;

- l'acquisition d'une vedette de sûreté, le «Mame Mindiss» et de deux embarcations rapides avec moteurs hors-bord;
- la sensibilisation à la sûreté du personnel ;
- la modernisation du système de gestion du trafic des navires (vigie portuaire) ;
- la modernisation des équipements de traitement des titres d'accès ;
- l'exploitation d'un système de vidéosurveillance ;
- l'exploitation d'un système de communication radiophonique dédié ;
- l'aménagement de salles de gestion des opérations ;
- la mise à disposition de véhicules et de scooters ;
- l'acquisition régulière d'équipements de protection individuelle ;
- la création d'un Comité Local de Sûreté Portuaire ;
- la mise en place d'un système de gestion des flux de camions.

6- Quels sont les enjeux et les perspectives de la sécurité et de la sûreté portuaires au Sénégal ?

Le Sénégal occupe une position privilégiée car il est au carrefour des routes maritimes reliant les Amériques, l'Europe, l'Afrique du nord et l'Afrique du sud

La découverte récente de ressources offshore ne fera qu'augmenter les risques et menaces déjà enregistrés dans le domaine maritime national, au moment où le contexte géostratégique sous régional est marqué par la prégnance, entre autres, du terrorisme ainsi que du trafic de drogue et d'êtres humains.

Aussi, les infrastructures portuaires sont-elles des infrastructures d'importance vitale non seulement pour le Sénégal mais aussi pour les pays de l'hinterland qui n'ont pas de façades maritimes.



Ce serait paradoxal de ne pas sécuriser ces infrastructures parce que, je le dis partout, notre pays a une vocation maritime, étant donné que notre domaine maritime (de la ligne de base à la ZEE) est plus large que notre domaine terrestre.

De plus, si nous développons la connectivité avec l'hinterland, les infrastructures portuaires ne doivent pas constituer le maillon faible de la sécurisation de toute la chaîne de transport logistique.

D'ores et déjà, il va falloir dérouler la stratégie nationale de sécurité et de sûreté maritime et portuaire afin d'anticiper sur l'acuité progressive des risques et menaces en renforçant les capacités des forces de défense et de sécurité.

7- Au niveau national, les activités du Port s'inscrivent dans le cadre du plan spécifique relatif à la sûreté maritime et portuaire, dit PLAN SURMAR. Quelles responsabilités ce plan vous confère-t-il et quelles sont ses implications dans votre domaine de compétence ?

Le PAD participe à la veille, à la prévention et à l'intervention. De plus, il est membre du Comité National de Coordination.

Il met à disposition, à chaque fois que de besoin, ses moyens humains et matériels (moyens flottants, infrastructures portuaires, autres moyens matériels, etc.) en plus de son pouvoir de réquisition des moyens des sociétés privées.

8- La sécurité maritime fait d'emblée office d'exemplarité en matière de coopération. En ce sens, quels sont les termes de votre collaboration avec la Marine nationale ?

La collaboration du PAD avec la Marine nationale est excellente pour ne pas dire exceptionnelle.

La Marine française d'abord, puis sénégalaise ensuite,

a toujours coexisté avec le port de commerce. Faut-il le rappeler ? Depuis la construction en 1858, dans l'anse de Dakar, du premier appontement pour desservir un parc à charbon pour rallier le Brésil, l'histoire du Port de Dakar est intimement liée à celle de la Marine nationale.

La Marine a toujours assuré et/ou participé à la gestion de la sécurité et la sûreté du Port de Dakar.

C'est pourquoi, le PAD collabore H24 et 7 jours/7 avec la Marine nationale dans le cadre de la surveillance du domaine maritime, de la sécurité du trafic et de la protection des ouvrages portuaires.

En outre, la Marine nationale constitue un maillon essentiel au sein du dispositif de résilience des opérations portuaires au-delà des mesures qu'elle applique au quotidien pour la défense du Port de Dakar.

Cette collaboration est facilitée par les relations étroites tissées par la Direction Générale du PAD et le Commandement de la Marine nationale.

Des éléments du PAD ont défilé lors de la Fête annuelle de la Marine nationale organisée en 2020.

Par ailleurs, nous participons à tous les exercices SAMAREX organisés par la HASSMAR au sein des locaux de la Base navale Amiral Faye GASSAMA.

9- Nous sommes arrivés au terme de cette interview. Quel est votre mot de la fin ?

Monsieur le Directeur général du Port autonome de Dakar, Monsieur Aboubacar Sédikh BEYE, réitère à toute la communauté portuaire son engagement à s'investir totalement dans la gestion de la sécurité et de la sûreté portuaires ainsi que dans la préservation de l'environnement.

Bon vent.

Propos recueillis par le Lieutenant de vaisseau **Elhadji Alioune NDIAYE**



Interview avec Monsieur Sanou DAKONO, juriste environnementaliste chargé de l'instruction des dossiers d'évaluation environnementale

Thème : La législation environnementale à l'épreuve des potentiels impacts liés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières offshore

1- Monsieur DAKONO, l'équipe de la revue de la Marine nationale « LE GABIER » est honorée de cet entretien que vous avez bien voulu lui accorder. Vous êtes juriste environnementaliste à la Direction de l'environnement et des établissements classés (DEEC). Pouvez-vous vous présenter davantage à nos lecteurs ?

Je suis juriste environnementaliste de formation, chef du Bureau Instruction des dossiers à la Division des Evaluations d'Impact sur l'Environnement de la DEEC. Par ailleurs, Point-Focal Pétrole-Gaz du Ministère de l'Environnement et du Développement durable.

2- Quelles sont les prérogatives de la DEEC dans le secteur maritime ?

Conformément au décret organisant le Ministère de l'Environnement et du Développement (MEDD), la DEEC est chargée de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'environnement, notamment de la protection de la nature et des hommes contre les pollutions et nuisances. A ce titre, elle instruit et délivre les autorisations environnementales requises pour

tout projet susceptible d'avoir des impacts négatifs sur l'environnement, d'une part, et coordonne les activités de suivi des plans de gestion environnementale et sociale, y compris la gestion des déchets dangereux et substances chimiques, d'autre part.

Par conséquent, le champ d'intervention de la DEEC couvre aussi bien les activités terrestres que maritimes à l'instar des activités de prospection, d'exploration et d'exploitation pétro-gazières en offshore.

3- Notre pays s'est doté d'instruments juridiques régissant le volet environnemental des activités socio-économiques en mer. Pouvez-vous nous faire l'économie de la législation environnementale dans le secteur maritime ?

Effectivement, le cadre juridique sénégalais régissant la gestion environnementale des activités d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles en mer est constitué aussi bien de textes législatifs et réglementaires nationaux que de conventions internationales. Concernant les textes juridiques nationaux, on peut principalement





citer quelques comme :

- Le code de l'environnement (Loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001)et son Décret d'application N° 2001 – 282 du 12 avril 2001 qui pose le principe de l'interdiction de l'immersion, l'incinération ou l'élimination des déchets dans les eaux continentales, maritimes, ou fluvio-maritimes, sous juridiction sénégalaise et prévoit la mise en place de plan d'urgence pour lutter contre les déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de toute nature susceptibles de provoquer ou d'accroître la pollution marine ;

- Le Code de la Marine marchande (LOI n° 2002-22 du 16 août 2002) qui encadre les seuils de rejets en hydrocarbures résultant des opérations d'exploitation des ressources naturelles du Plateau continental tout en exigeant préalablement à toute opération un état des lieux biologique et économique du milieu marin ;

- Le nouveau Code pétrolier (loi n°2019-03 du 1er février 2019) qui fixe les modalités de délivrances des autorisations de prospection, d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures en mer ainsi que les obligations environnementales y afférentes dont l'étude d'impact environnemental préalable et l'obligation de réhabilitations des sites ;

- La Constitution révisée (Loi n°2016-10) qui érige désormais au rang de principe constitutionnel les évaluations environnementales préalables de tout projet, y compris ceux relatifs à l'exploitation des ressources naturelles (art 25.1 et 25.2)

Tous ces textes consacrent dans leurs dispositifs des mesures visant à assurer la préservation de la biodiversité marine, la lutte contre les pollutions et nuisances provenant des activités maritimes (étude d'impact environnemental, aménagement des zones de reproduction des espèces halieutiques, établissement de plans d'urgences contre les déversements, réhabilitation des sites, démantèlement, réhabilitation des sites, suivi et surveillance environnementale).

Quant au plan international et régional, le Sénégal est partie à plusieurs conventions et protocoles dans le domaine de la protection de l'environnement marin et de la lutte contre les pollutions dont :

- La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, (Montego Bay 1982) : Elle contient l'obligation pour les Etats de prendre toutes les mesures nécessaires pour contrôler la pollution de l'environnement marin, y compris la réduction au minimum des déversements des installations utilisées dans l'exploitation offshore de ressources naturelles ;

- La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (1989) ;

- La Convention sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) :

- La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 1990) :

- Code de l'OMI (Organisation maritime internationale) sur la construction et l'équipement des unités de forage mobiles offshore ;

- Convention relative à la Coopération en matière de Protection, de Gestion et de mise en valeur du milieu Marin et des zones côtières de la côte Atlantique et de la Région de l'Afrique de l'Ouest, du Centre et du Sud 1981(Convention d'Abidjan WACAF) : Complété par un protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique telles que les déversements de pétrole et le Protocole additionnel relatif aux normes et standards environnementaux applicables en matière d'exploration et d'exploitation pétrolière et gazière offshore (déjà signé et en cours de ratification) ;

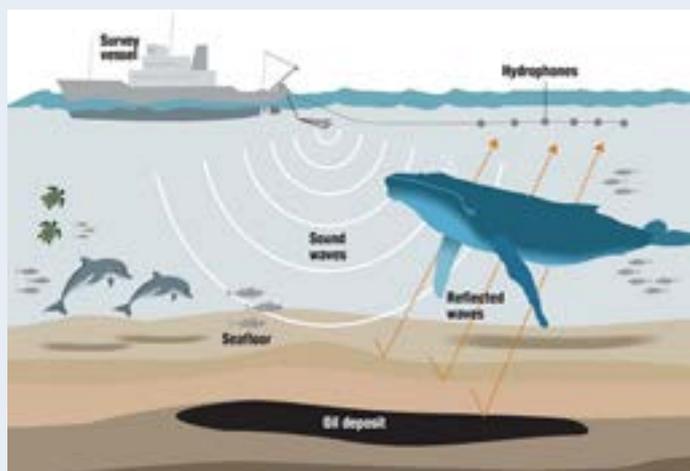
- La Convention sur la diversité biologique (Rio 1992) ;

- L'Accord de Paris en vertu de la Convention-cadre des nations Unies sur les changements climatiques (2015) : Adoption des contributions déterminées au niveau national avec des mesures d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre sur tout le territoire national.

Outre ces textes juridiques, le Sénégal fait appel à des documents de références techniques en matière de protection de l'environnement marin qui, n'ont certes pas une valeur juridique mais constituent des exemples de bonnes pratiques internationales à l'instar des Normes de performances environnementales et sociale de la SFI (Société financière internationale), des Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires pour l'exploitation du pétrole et du gaz Offshore en juin 2015 par la Banque Mondiale ainsi que les autres Directives de l'Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz (AIPPG) et de l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la protection de l'environnement (IPIECA), entre autres. Ces documents sont très utiles en matière d'étude d'impact environnemental et de suivi des rejets résultant des activités de routine.

4- Depuis 2014, des campagnes d'exploration effectuées dans les eaux sous-juridiction sénégalaise ont montré la présence d'importantes réserves d'hydrocarbures dont l'exploitation est prévue dans les prochaines années.





Quels sont les potentiels impacts environnementaux liés à cette activité ?

Oui en 2014, il y'a eu les campagnes d'exploration menées dans les blocs SNE et FAN par Cairn Energy ayant abouti à d'importantes découvertes d'hydrocarbures dont la production sera assurée par WOODSIDE. L'année d'après, KOSMOS Energy a fait des découvertes de gisement de gaz dans les blocs Cayar Offshore profond et Saint-louis Offshore Profond qui seront exploitées par BP.

Il faut, cependant, préciser que toutes ces campagnes, à l'instar des activités d'exploitation, ont fait l'objet d'études d'impact environnemental et social (EIES) préalables conformément aux dispositions du code de l'Environnement ainsi que celles du Code pétrolier. Ces EIES ont permis d'appréhender de manière exhaustive, tous les impacts potentiels pouvant y résulter. On peut par exemple citer les impacts relatifs à :

- La production et le rejet des déblais de forage qui constituent des déchets dangereux car hautement chargés en hydrocarbures et en produits chimiques pouvant entraîner une pollution de l'eau et des fonds marins, habitats des planctons et des coraux. En effet, le forage d'un puits génère, en moyenne, entre 200 t et 800 tonnes de déblais ;
- Les fuites ou déversements d'hydrocarbures pouvant provenir des opérations de forage ou de défaillance de la tête de puits ;
- L'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ;
- La baisse de la reproduction de certaines espèces halieutiques et des mammifères marins à cause des bruits et vibrations générés par les levés sismiques et les opérations de forage.
- Du point de vue social, ces impacts peuvent affecter le rendement de la pêche, ce qui peut faire craindre des risques de conflits entre pétroliers et pêcheurs du fait



du phénomène de la migration des espèces et de la réduction des zones pêches liées à la délimitation des zones tampons encore appelée, périmètres de sécurités de 500 mètres autour des installations pétrolières.

- Il y'a aussi les risques de perturbations du trafic maritime international.

Mais toujours est-il, que des mesures d'atténuations et de compensations sont prescrites pour mitiger chacun de ces impacts potentiels. Ces mesures sont consignées dans les plans de gestion environnementale et sociale (PGES) dont leur mise en œuvre revêt un caractère obligatoire pour les compagnies, en ce sens qu'ils font l'objet d'un arrêté du Ministre chargé de l'Environnement.

Parmi ces mesures prescrites dans les PGES on peut citer : l'interdiction des rejets des déblais en mer et l'obligation de les traiter en onshore dans des installations adaptées, l'établissement de plans d'engagement des parties prenantes impactées, en l'occurrence au profit des pêcheurs pour que ces derniers soient informés des périodes et zones concernées par les opérations pétrolières mais surtout pour fixer de commun accord les mesures de compensation des pertes d'actifs de la filière à travers un plan d'accompagnement social (immersion de récifs artificiels, dotation de pirogue en fibre de verre, de gilets, de GPS etc.), les plans d'intervention d'urgence en cas de déversement de niveau tiers 1 et tiers 2 et les plans de démantèlement et de réhabilitation.

Pour revenir sur les plans d'intervention d'urgence des compagnies pétrolières, l'Etat, par le biais de la HASSMAR, veille à leur cohérence avec le plan POLMAR (Plan Pollution Marine) qui est l'une des 3 composantes du PNIUM (plan nation d'intervention d'urgence en mer).

Le Plan POLMAR permet de planifier, d'organiser et de coordonner l'action de plusieurs structures étatiques et privées. Il permet d'assurer par la prévention, la



préservation des écosystèmes marins et, par une réaction rapide et efficace en cas de pollution marine, la maîtrise de cette pollution et la limitation de son impact sur l'environnement marin et le littoral. C'est dans cette optique que la HASSMAR, l'ANAM, la Marine, la DEEC et les autres services concernés ont travaillé sur la mise en place d'une politique nationale d'emploi des dispersants qui a abouti à l'adoption de l'arrêté primatorial n°13456 réglementant l'utilisation des dispersants dans les eaux sous juridiction sénégalaise. Actuellement l'initiative en cours porte sur la mise en place d'une Cartographie de la sensibilité marine et littorale à la pollution par les hydrocarbures.

5- En matière de législation, la loi n°2001 – 01 du 15 janvier 2001 portant code de l'environnement est toujours en vigueur. Le dispositif institutionnel et législatif actuel est-il adapté pour une prise en compte des aspects environnementaux afférents à l'exploitation des ressources offshore ?

Le Code de l'Environnement en vigueur ne contient, certes, pas de chapitres consacrés aux opérations pétrolières en offshore mais consacrent tout de même, des dispositions et des outils permettant de prendre en charge tous les enjeux environnementaux, sociaux et sécuritaires majeurs relatifs à ces types d'activités en offshore. En effet, les opérations pétrolières figurent dans la catégorie des installations de 1^{ère} classe selon la Nomenclature des Installations classées, du fait des risques majeurs qu'elles présentent pour l'environnement. A ce titre, elles sont assujetties à la procédure d'EIES et à une autorisation d'exploitation au titre des ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement).

La procédure d'EIES, telle que réglementée par les textes d'application du Code de l'Environnement, permet de prendre en charge les problématiques environnementales, sociales et sécuritaires les plus prégnantes dans les conditions d'autorisation de ces activités. En effet, les rapports d'EIES sont soumis à deux niveaux de validation : technique et sociale.

La validation technique est effectuée par les membres du comité technique interministériel d'examen des évaluations environnementales. C'est un comité mis en place par l'arrêté 94-69 du 28 novembre 2001 et composé principalement des services étatiques ayant des missions en lien avec le secteur, objet du projet. Par exemple pour les projets pétroliers en offshore, on retrouve la Direction des Hydrocarbures qui en assure la présidence, la HASSMAR, l'ANAM, la Direction des Pêches maritimes, la Marine nationale ainsi que d'autres services, en plus des universitaires et des centres de recherches comme le CERES-LOCUSTOX. La composition pluridisciplinaire de

ce comité permet de garantir la bonne prise en compte des préoccupations sectorielles dans le plan de gestion environnementale et sociale des projets. La présence de la Marine nationale dans ces comités a surtout permis de bien intégrer la dimension sûreté et sécurité maritime aussi bien dans les termes de références que dans les études d'impact environnemental comme celles de BP, Woodside, TOTAL, entre autres.

Et le second niveau de validation, qui est la validation sociale s'effectue par la tenue d'audiences publiques (cf arrêté 94-68 portant participation du public à l'étude d'impact environnemental) dans la/ou les communes abritant le projet pétrolier. Cette rencontre permet aux populations, plus particulièrement les pêcheurs d'adresser leurs préoccupations de tout ordre (social, sécuritaire et environnemental) directement aux compagnies pétrolières en vue de trouver des mesures d'accompagnement ou de compensations en cas d'impacts socio-économiques. Mais surtout c'est un cadre d'information et d'échanges permettant aux compagnies pétrolières d'obtenir l'acceptabilité sociale de leurs projets, sans laquelle, le Ministère chargé de l'environnement ne pourra délivrer le certificat de conformité environnementale.

6- Pouvez-vous revenir sur la loi relative au contenu local et sa portée sur les questions d'ordre environnemental ?

La Loi n°2019-04 du 1^{er} février 2019 portant contenu local, c'est un texte dont le processus d'élaboration et d'adoption a été conduit par le COS-PETROGAZ. En tant que juriste, ce que je peux dire, est que cette loi vise principalement, à travers ses dispositions, 3 objectifs majeurs ; la promotion de l'utilisation de la main d'œuvre locale, la participation des entreprises nationales et le développement du transfert de technologie et de savoir-faire dans l'industrie pétrolière et gazière.

C'est, peut-être, dans ce 3^e objectif qu'il faudrait appréhender la portée environnementale de cette loi. En effet, celle-ci prévoit le développement des compétences des administrations chargées du suivi du secteur à travers la mise en place d'un Fonds d'appui au développement du contenu local dont le projet de décret intègre des lignes relatives au financement de la formation environnementale et des activités de gestion des déchets issus des opérations pétrolières.

Le processus de finalisation de ce décret est toujours en cours au niveau du COS-PETROGAZ.

7- Vous avez cité les menaces qui, probablement, pèseront sur la filière pêche. Quelles sont les dispositions juridiques actives et envisageables pour préserver les ressources halieutiques ?

Oui malheureusement les opérations pétrolières et





gazières présentent quelques impacts négatifs sur la filière pêche comme nous l'avons précédemment présenté. Tous ces impacts peuvent surtout poser des problèmes d'ordre économique qui risqueront d'exacerber l'éternel conflit entre pêcheur et acteurs du secteur des hydrocarbures.

Mais si on analyse bien les textes juridiques en vigueur notamment les codes de l'environnement, de la Marine marchande ou encore de la pêche maritime, on se rend compte qu'un certain nombre de dispositions visant à préserver les ressources halieutiques et à protéger la filière pêche y sont bel et bien prévues. Ces dispositions sont, en réalité, des corollaires de quelques grands principes généraux de droit repris dans ce secteur. Il s'agit entre autres :

- Principe de prévention : à travers les EIES qui traitent de la question de la pêche en terme d'impact social et de mesures de mitigation ;

- Principe de précaution : qui se traduit par l'aménagement de zones dédiées pour les différents usages de la mer afin d'éviter ou d'atténuer les risques environnementaux et sécuritaires ;

- Le principe de compensation ; qui suppose que toute perte potentielle due aux opérations pétrolières doit faire l'objet d'une compensation à travers des plans d'investissement sociaux encore appelé plans d'engagement des parties prenantes (immersion de récifs artificiels, renforcement des équipement de navigation, de sécurité et de géolocalisation, construction d'infrastructures de transformation des pêches etc.) ;

- Principe pollueur – payeur : qui permet de limiter toutes les sources de rejets polluants et d'imposer la prise en charge financière par les compagnies de toute pollution ou tout dommage constatés.

Cependant ces dispositions juridiques ne se suffisent pas à elles-mêmes, elles doivent être renforcées par des plans

d'actions stratégiques pour donner un caractère plus opérationnel à toutes ces mesures visant à préserver les ressources halieutiques et à protéger la pêche artisanale. C'est dans cette optique que le Ministère en chargé des pêches, à travers la direction des pêches maritimes, a entamé depuis 2018 le processus d'élaboration d'un plan de gestion pour la coexistence pacifique et mutuellement bénéfique des secteurs de la pêche et des hydrocarbures au Sénégal. Des actions prioritaires ont ainsi été identifiées parmi lesquelles la révision de la loi portant Code des pêches maritimes et son décret d'application, l'élaboration de plans d'aménagement pour le repos biologique et la restauration des aires marines protégées et zones spéciales pour la biodiversité marine.

8- La Marine nationale intervient en mer en tant qu'acteur de l'Action de l'Etat en mer. Quelle est l'intérêt d'un partenariat avec votre structure.

En vue d'une meilleure coordination de l'action de l'Etat en mer, la DEEC est en train de réfléchir sur toutes les opportunités de mutualisation des moyens techniques et logistiques avec l'ensemble des services étatiques impliqués dans le suivi environnemental et la sécurisation des opérations en mer. Ainsi l'idée est de voir les possibilités d'effectuer des missions conjointes en mer sous la houlette de la marine et de mettre en place une plateforme de données mutualisées sur le milieu marin pour traiter et partager à temps réel toutes les données collectées dans le cadre de nos missions respectives.

9- Votre mot de la fin ?

Nous savons que le plus grand défi du secteur offshore, en ce moment, est sans aucun doute le nécessaire équilibre entre les besoins de développement économique et la préservation des ressources halieutiques et de l'environnement, de manière globale. Cette recherche d'équilibre qui incombe à l'Etat, à travers ses services techniques, requiert préalablement une bonne connaissance du milieu marin. Et c'est dans cette optique, que les Ministères chargés de l'Environnement et du Pétrole se sont joints pour lancer, depuis 2019, le processus d'évaluation environnementale stratégique du secteur Offshore qui, à terme, permettra au Sénégal de disposer d'un plan Cadre de gestion environnementale et sociale pour l'ensemble des activités pétrolières et gazières. Cette étude aboutira également à l'adoption d'un plan de développement offshore durable et d'un atlas sur la biodiversité marine qui serviront d'outils de référence du secteur.

Propos recueillis par le Lieutenant de vaisseau **Elhadji Alioune NDIAYE**



Interview avec le capitaine de vaisseau (er) Jean Baptiste FAYE

- 1- Commandant, l'équipe de la revue « LE GABIER » est honorée de cet entretien qui s'inscrit dans la série dédiée aux anciens marins. Commandant, pouvez-vous revenir sur les grandes lignes de votre carrière?

Je peux dire d'emblée que ma carrière a été riche et marquée de beaux moments. Ex-enfant de troupe incorporé dans l'armée, j'ai suivi la formation d'officier au Maroc à l'Académie Royale Militaire de Meknès et à l'Ecole Royale Navale de Casablanca. C'est en 1982 que je suis rentré au Sénégal pour entamer le parcours d'officier de marine. Jeune officier sur le PHM *Njamburr* puis officier en second sur la VCR *Casamance II*, puis commandant de la VCR *Sénégal II*. Ensuite ont suivi des embarquements à bord du BSC *Popenguine* et du BSC *Saint-Louis*. Ma vie à la mer a été entrecoupée évidemment avec des affectations dans les bureaux et des stages de formation à l'étranger.

En matière de formation, j'ai séjourné en France à bord de l'avisos *Amyot d'Inville* basé à Cherbourg et au Collège Interarmées de défense à Paris, aux Etats-Unis d'Amérique à San Diego et San Francisco (officier opérations surface et opérations fluviales et côtières), à Newport pour l'Ecole d'état-major et à Monterey pour la gestion des ressources de défense. Il y a eu également un stage d'officier d'investigation d'accidents maritimes avec l'Organisation Maritime internationale à Trieste en Italie. Ces différents passages dans les centres de formation ont forgé et affiné l'officier que je suis devenu pour remplir avec satisfaction les emplois qui m'ont été confiés.

C'est ainsi que j'ai servi à la Division Opérations (chef du bureau personnels, chef du Centre de Coordination des Opérations, chef du Bureau opérations, chef de Division), au Centre d'Instruction Naval, à l'Etat-major Général des Armées (deux périodes à la Division Technique Emploi, un séjour au Groupe Etudes et Prospective GEP, et un au Cabinet du CEMGA) et en mission OPEX à la MONUC en République démocratique du Congo avant de finir ma carrière au sein de la Commission de l'Union africaine à Addis-Abeba en Ethiopie. Ma dernière position à la Marine a été celle d'officier adjoint au Chef d'état-major de la Marine.

Au total un peu plus de 41 ans de services effectifs, et pour ceux qui aiment les statistiques c'est 7 années en formation, 7 en service à la mer, 7 à l'Etat-major général des armées, 4 en mission à l'extérieur, et le reste à terre à la Marine nationale.



- 2- Quel était l'état de la flotte à votre arrivée ?

Le PHM *Njamburr* venait d'arriver et rejoignait ainsi la flottille des BSC et des VCR, avec un renforcement des capacités anti-aériennes. Les sorties à la mer étaient très fréquentes. La vie à la mer était à la fois agréable et instructive. Le temps de présence à la mer était satisfaisant, les relèves se faisaient très souvent à la mer. Malheureusement les contraintes budgétaires, les défauts de conception technique de certaines unités navales et l'âge avancé d'autres unités ont eu très vite raison de la disponibilité de la flotte.

- 3- Vous avez servi à l'EMMARINE en tant que chef de la division opérations. Votre passage à ce poste fut marqué par l'avènement du phénomène de l'émigration clandestine par la mer et la mise en place du dispositif FRONTEX. Que retenir-vous de cette expérience ?

Beaucoup de contraintes de présence et de disponibilité pour une gestion adéquate de cette crise humanitaire sans précédent. Il était difficile de savoir que des êtres humains (hommes femmes et enfants) étaient si désespérés au point de choisir cette option pour se rendre en Europe. Il fallait





réagir face à cette hécatombe et notre mission consistait à freiner cet exode par voie maritime. Dans ce cadre une coopération s'est vite mise en place avec les forces de défense au niveau national et avec les pays européens au niveau international avec la « Guardia Civil » espagnole en première ligne.

Nous nous sommes vite rendu compte de nos capacités à travailler main dans la main, sans méfiance et avec beaucoup de respect les uns pour les autres pour répondre aux effets d'une crise.

La deuxième leçon était que la motivation des personnels a été très importante dans la gestion de cette crise malgré le rythme et la cadence très soutenue des opérations, toutes les activités prévues ont été exécutées.

Au bout de 3 années d'opérations, les départs à partir de nos côtes ont été réduits puis ont été arrêtés et la route Océan Atlantique abandonnée.

J'ai été marqué par la qualité des personnes rencontrées pendant cette période. Des femmes et des hommes pleins de rigueur dans le travail, soucieux des conditions de travail des personnels qui sont sous leurs ordres

4- Vous avez terminé votre service actif à l'Union africaine (UA). Pouvez-vous retracer les grandes lignes de votre passage dans cette haute institution internationale ?

Addis-Abeba est une ville agréable à vivre du point de vue du climat, le marin que je suis s'est retrouvé loin des vagues et des embruns pour se retrouver à plus de 2000 mètres d'altitude. J'ai occupé la fonction d'officier logistique au sein de l'Unité de soutien aux missions (Mission Support Unit) de la Division des opérations de maintien de la paix (Peace Support Operations Division). Cette division est l'élément de planification de la Force Africaine en attente (FAA) et s'occupe de la planification et de la conduite des opérations de paix sur le continent.

Au quotidien, les activités portent sur le suivi des opérations de paix en cours sur le continent, de la coordination avec les Etats membres et les Communautés économiques régionales et Mécanismes régionaux. Notre unité gérait la génération de force en partie, l'inspection des matériels avant déploiement sur les théâtres d'opération, la partie « planification logistique » des opérations.

J'ai eu à travailler sur deux dossiers importants en tant que point focal. Il s'est agi d'abord du déploiement de la Mission d'observation de l'Union africaine au Burundi en juillet 2015 juste après mon arrivée à Addis-Abeba, j'ai d'ailleurs fait partie de l'équipe de déploiement initial.

Le deuxième grand dossier était celui de la Base logistique continentale de la Force africaine en attente implantée à Douala au Cameroun qui a été inaugurée en janvier 2018. J'étais dans l'équipe de démarrage aussi (seul membre

pendant 3 mois) avant l'arrivée progressive d'autres personnels.

J'ai aussi participé à la gestion de la coopération américaine conduite par AFRICOM au profit de l'Union africaine et dirigé des missions de négociation de protocoles tripartites d'accord avec certains pays fournisseurs de troupes au sein de la Mission Africaine en Somalie.

Je retiens de mon passage au sein de l'Union africaine la forte mobilisation et l'engagement de formidables enfants d'Afrique pour que la paix puisse s'établir en Afrique, paix sans laquelle l'énorme potentiel économique du continent ne servira pas à ses fils.

Il y a aussi les limites et contraintes budgétaires qui entravent le déploiement des missions, le recrutement des personnels nécessaires au fonctionnement de la structure, le financement des partenaires étant toujours soumis à des conditions qui ne sont pas les meilleurs pour le continent. L'Union africaine s'est rendu compte qu'elle devait trouver au sein des Etats membres ses propres moyens pour régler ses problèmes. Il est heureux de constater que les mécanismes financiers sont en train d'être mis en place, et parallèlement l'Union a adopté des réformes pour optimiser son fonctionnement.

Il faudra une volonté politique plus affirmée et plus active de nos dirigeants pour que l'Afrique prenne en main son destin.

5- Vous avez occupé des fonctions de logisticien à l'UA. Est-ce que c'est votre métier de marin qui vous a permis de vous reconfigurer aussi facilement pour ce nouvel emploi ?

L'officier de marine est polyvalent dans ses fonctions de tous les jours, d'aucuns le qualifient de couteau suisse. Un commandant de patrouilleur doit maîtriser beaucoup de paramètres pour mener à bien ses missions, de la planification des opérations à la définition des besoins en logistique (vivres, carburant, lubrifiants, munitions, santé) sans oublier la gestion de la maintenance et la gestion du personnel (formation, entraînement) et bien sur les implications des activités de son unité sur l'environnement et le droit maritime international.

Au crépuscule de ma carrière, j'avais suivi des formations diverses et variées, occupé différentes positions d'affectation qui m'ont permis de vivre des expériences très enrichissantes qui ont, d'une part, fait grandir des capacités humaines à transcender les barrières culturelles et internationales, et d'autre part, exposé ma personne à la gestion de crises au plan national et international.

Je me suis senti outillé et en confiance pour les tâches qui m'ont été confiées. Toutes ces données ont été très utiles à mon insertion à l'Union africaine et de manière particulière durant mon séjour à la Base logistique continentale à Douala.





6- Quelle analyse portez-vous aujourd'hui sur le contexte sécuritaire de la sous-région au regard des nouvelles menaces qui sévissent en Afrique occidentale, surtout dans le Golfe de Guinée ?

Les menaces ne sont pas « nouvelles », disons que nous en avons une meilleure perception et que les impacts sur nos économies respectives sont mieux compris et de plus en plus perceptibles. La liberté de circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO fait que les menaces sont transnationales. Leur prise en compte passera forcément par une coopération plus accrue entre nos Etats, une gestion au niveau sous régional et au niveau du continent.

Pour une gestion des incidents de sécurité, une alerte précoce est vitale. Elle se fait avec une connaissance parfaite des activités dans le domaine maritime, heureusement les outils de détection et de communications se mettent en place pour l'échange des informations entre les différentes structures qui interviennent en mer aussi bien en national que dans la sous-région. Il faut ici saluer un des objectifs du programme « Africa Partnership Station » du Commandement américain en Afrique (AFRICOM) qui a facilité la coopération entre les marines et garde-côtes dans la sous-région. Une voie nous est montrée, nous devons l'adapter à nos réalités et intérêts mais surtout l'améliorer.

Evidemment les obstacles traditionnels existent aussi bien au sein des Etats qu'entre les Etats, je citerai le partage d'informations classées sensibles et la méfiance entre les Etats.

La mise en place d'une autorité maritime comme la HASSMAR aiderait à canaliser les efforts des uns et des autres et à imposer une transparence totale dans les activités des différents acteurs. Après il faut reproduire le modèle au niveau de la sous-région et mettre en place une structure adéquate de gestion des menaces. Nous devons accepter de céder une partie de nos « souverainetés nationales » pour le bien de tous. L'exemple de la « Guardia Civil » espagnole dans le cadre de la lutte contre l'émigration clandestine est à méditer.

7- Quel regard portez-vous sur la Marine d'aujourd'hui au moment où le centre de gravité économique du pays se déplace de plus en plus vers la mer ?

La Marine doit être prête à assumer pleinement les missions qui lui sont confiées avec les moyens nécessaires en personnels qualifiés et en matériels adaptés. Les moyens matériels sont en cours d'acquisition, avec une montée en puissance significative de la flotte. La Marine a vécu ces dernières années beaucoup d'activités enrichissantes avec la participation de Marines partenaires.

Il suffit de renforcer les capacités des personnels et de continuer de les motiver à rester performant,

8- Quels souvenirs gardez-vous de votre passage à la Marine nationale ?

Le naufrage du MSV *Le Jolaa* est survenu presque au milieu de ma carrière. Le plus triste événement que j'ai vécu alors que j'étais en position à l'Etat-major général des Armées. Une remise en question de nos manières de faire et de travailler est plus que nécessaire. Le plus dramatique est que l'homo senegalensis de tous niveaux n'a pas tiré les bonnes leçons de cette tragédie, j'en veux pour preuve notre manière de vivre la pandémie de la COVID 19.

J'ai une pensée pieuse pour tous les frères d'armes qui nous ont précédé dans l'au-delà., laissant un grand vide au sein de leurs familles et dans nos cœurs.

Heureusement que la Famille Marine nationale est là. Elle existe parce que nous avons vécu de très bons moments auprès de personnes pleines d'humanisme. J'ai rencontré et connu des personnes très disponibles pour aider leurs prochains quand ils sont absents et mieux encore cette amitié a été transférée aux enfants.

Il y a aussi des instants de vie et de satisfactions personnelles : quand le dispositif FRONTEX permet de sauver des personnes insouciantes, je me rappelle de ce garçon qui devait avoir autour de 14 ans et qui s'est retrouvé au grand wharf à 4 heures du matin après l'interception de la pirogue à bord de laquelle il avait embarqué. Il était sur la plage de Yarakh quelques heures avant et avait suivi les gens qui embarquaient. Il y a eu aussi de nombreux instants FRONTEX similaires, des instantanés APS aussi.

Mais je retiens surtout l'arrivée d'une escouade des Seabees de la Marine américaine pour la rénovation du Centre de Coordination des opérations de la Marine.

9- Un dernier message à l'endroit de la jeune génération ?

Un appel à la sérénité dans le travail pour éviter de faire face à la pression et au stress. Elle s'obtient par une connaissance approfondie de son travail, par une bonne formation technique et l'application rigoureuse des protocoles déjà définis par les lois, les règlements et les textes. L'improvisation doit être bannie. Elle conduit au travail fait pour le bien du service d'abord, sans calcul personnel, la vérité en bandoulière, la vérité qui rend libre, malgré les contraintes.

Un appel à l'humilité qui vous aidera à se respecter et à respecter les autres collègues, c'est ainsi qu'on forme un bon équipage.

Et enfin un appel au respect de la parole donnée surtout vis-à-vis des personnels qui sont sous vos ordres, la crédibilité qui fera de vous de bons chefs.





Interview avec le maître-principal (er) **Amadou FALL**

1- Maître-principal, pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?

Je vous remercie lieutenant. Je suis le maître-principal à la retraite, chef de quart, Amadou FALL du contingent 1979/3. Après Dakar Bango, j'ai fait un passage à Kaolack au camp Sé mou Djimith pour une formation complémentaire de trois mois, puis, j'ai rejoint la Marine nationale au début des années 80.

D'abord, dans un premier temps, j'ai suivi un stage de certificat pratique électricien au Centre d'instruction naval (CIN) de la Marine. Après mon rengagement, j'ai obtenu le Certificat d'aptitude technique n°2 (CAT 2) électricien.

Ensuite, j'ai fait cinq années de service, durant lesquelles j'étais embarqué successivement à bord de

l'EDIC Falémé et de la VCR Casamance II.

Par la suite, j'ai quitté la Marine après avoir été reçu au concours d'entrée à l'Ecole nationale des Sous-Officiers d'active donc issu de sa 12ème promotion. Après trois années d'absence, je suis revenu dans mon corps d'origine pour intégrer le Groupement naval opérationnel à bord du BSC Saint-Louis puis à bord BSC Podor.

Enfin, j'ai été désigné pour suivre le Brevet élémentaire (BE) chef de quart (CDQ) au CIN et c'est ainsi que j'ai fait mes débuts dans le métier de CDQ.

2- Quel était votre parcours de chef de quart depuis votre formation jusqu'à votre dernière unité ?





Après ma formation au BE CDQ, j'ai effectué un stage pratique à bord de l'EDIC Falémé II, commandé à l'époque par l'actuel CEMMARINE qui a guidé mes premiers pas dans ce métier. C'est l'occasion pour moi de le remercier pour sa rigueur et sa contribution dans ma formation.

Embarqué à bord de l'EDIC Karabane, et après deux années de navigation je suis retourné au CIN pour suivre un cours de Brevet d'aptitude technique (BAT) CDQ. Après neuf mois de formation, j'ai été désigné pour suivre le cours de Brevet supérieur (BS) de navigation en France précisément à Brest. A mon retour de stage, j'étais embarqué à bord de l'EDIC Karabane, puis à bord de l'EDIC Falémé II et le PHM Njambuur était ma dernière unité navale. J'ai terminé ma carrière à l'Etat-major de la Marine successivement à la Division des ressources humaines et à la Division des opérations.

3- Quelles sont les opérations ou missions auxquelles vous avez participé et que retenir-vous de ces expériences ?

J'ai participé à l'opération « Gabou » en Guinée-Bissau. J'ai également participé aux missions de transport logistique au profit de forces basées en Côte d'Ivoire à San Pedro, au Libéria et en Sierra Leone. Toutes ces missions que je viens de citer ont été effectuées par les EDIC Falémé II et Karabane. J'ai aussi participé à la croisière du BSC Saint-Louis à Conakry en République de Guinée.

Egalement, j'ai participé à une mission au Gabon à bord d'un navire américain du nom de NASHVILLE dans le cadre d'un programme de coopération internationale sur l'environnement. C'est durant cette mission qu'on a été baptisé « SHELLBACK » après notre passage à l'équateur.

Enfin, j'ai été désigné pour servir au sein de la mission de l'Organisation des Nations unies en République démocratique du Congo (MONUSCO) en qualité de sous-officier d'état-major (Riverine MSO Clerk Port master).

Toutes ces missions que je viens de citer, m'ont permis de découvrir certains ports et de capitaliser une grande expérience au point de vue professionnel.

4- Durant votre carrière à la Marine nationale, quels faits ou souvenirs vous ont le plus marqué ?

Le fait qui m'a le plus marqué s'est passé à Bissau lors

de l'opération « Gabou ». Nous étions partis pour une mission de transport logistique au profit des forces sénégalaises.

A proximité du quai où l'on devait accoster, un tireur isolé balançait des obus en notre direction. C'est ainsi que l'équipage a fait preuve de professionnalisme et a réussi à quitter la zone dangereuse sans dommage.

5- Vous êtes admis à faire valoir vos droits à la retraite depuis quelques années, pouvez-vous nous parler de votre activité civile ?

Je suis admis à faire valoir mes droits à la retraite depuis 2014 après trente-cinq années de loyaux services.

Je profite actuellement de mes connaissances en électricité acquises à la Marine qui m'ont permis d'exercer des activités dans le cadre de la sécurisation des compteurs courant de la SENELEC.

6- Quels conseils donnez-vous aux jeunes marins et particulièrement aux jeunes chefs de quart ?

Je conseille aux jeunes marins d'abord, de choisir dès le début de leur carrière d'être un serviteur de la Marine et de terminer en serviteur dans la Marine, de persévérer dans l'effort de l'entretien des infrastructures modernes mises à leur disposition. Ensuite, de poursuivre leur mission avec dévouement et ténacité en s'efforçant d'exécuter les tâches qui leur sont fixées pour aider à la réussite des missions régaliennes de la Marine.

Je demande aux jeunes chefs de quart d'être rigoureux dans le travail, d'avoir une présentation correcte, de faire preuve d'une très bonne conscience professionnelle

7- Votre mot de la fin ?

J'ai accueilli cet entretien comme un immense honneur. Je voudrais donc saisir cette occasion pour remercier le commandement qui n'a ménagé aucun effort pour accompagner les anciens et pour la place combien importante qu'il leur a réservée.

Et pour terminer, je souhaite une grande réussite au nouveau CEMMARINE durant son commandement

Vive la Marine Nationale.

Propos recueillis par l'EV1 Mor GUEYE



Activités de la Marine nationale



Petit-déjeuner de cohésion regroupant l'ensemble des marins de la Base navale amiral Faye GASSAMA, en présence du CEMMARINE.



Don de sang organisé à la Marine en vue de soutenir les hôpitaux en pénurie de poches de sang.



Réception de kits d'hygiène offerts par l'Amicale des anciens de la Marine nationale sénégalaise (AMANAS) dans la dynamique de lutte contre la propagation de la pandémie du coronavirus.



Visite des élèves de la session 2019/2020 de l'Ecole d'application de l'infanterie, le 17 mars 2020, à la Base navale Amiral Faye GASSAMA.



Visite des élèves de l'Ecole des officiers de la Gendarmerie nationale (EOGN) à la Base navale Amiral Faye GASSAMA, dans le cadre des sorties pédagogiques consacrées à la connaissance des grands Commandements et services (GCS) des Armées.



Visite pédagogique de la section des contrôleurs de la 38e promotion de l'Ecole des Douanes le 6 février 2020, à la Base navale Amiral Faye GASSAMA.

Vie des unités



Visite de prise de contact du CEMMARINE aux unités du GSM et du GNO



Formation du personnel de la Marine par la DPSP en vue de leurs capacités dans le domaine de la surveillance des pêches par la DPSP.



Première promotion de Formation maritime (FORMAR) du contingent 2020/1 à la Base navale Nord.



Session de formation en palmage au profit d'une escouade de la COFUMACO.

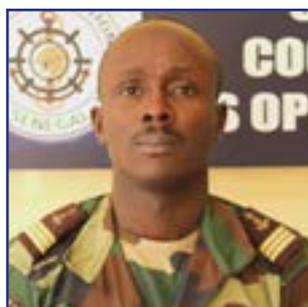


Arraisonnement par le patrouilleur KEDOUYOU du navire de pêche bélizien NAVIGATOR, pour pêche sans autorisation dans les eaux sénégalaises.



Le patrouilleur KEDOUYOU en opération de recherche et de sauvetage au profit du cordier MASSAMBA LAYE, le 16 mars 2020.

Lutte contre la COVID-19 : le Centre de Coordination des opérations de la Marine, un maillon essentiel du dispositif.



Lieutenant de vaisseau **Abdoul Wahabe SARR**,
Chef du Centre de coordination des opérations (CCO)

Dans le cadre de l'engagement national pour la lutte contre la COVID-19, toutes les composantes des Armées se sont très rapidement mobilisées, se projetant en première ligne pour empêcher la propagation de la pandémie dans notre pays.

En application des mesures relatives à la fermeture des frontières, à l'instauration de l'état d'urgence assorti d'un couvre-feu entre 20 heures et 06 heures, la Marine nationale a renforcé son dispositif de surveillance des approches frontalières et de contrôle fluviomaritime articulé autour des Bases navales de Dakar, de Saint-Louis et d'Elinkine.

En parfaite synergie avec les autres acteurs maritimes, la Marine nationale a mis en œuvre ses moyens navals et son expertise pour faire appliquer les mesures prises dans le domaine maritime. Ces dernières astreignent les navires prévus aux ports sénégalais à se soumettre à un contrôle sanitaire au large de Gorée avant un éventuel accostage aux ports de Dakar, de Kaolack ou de Ziguinchor.

Globalement, le dispositif vise à



contrôler les points frontaliers de passage fluvial et les points côtiers de débarquement, surveiller les points d'accès portuaires et interdire le transport de passagers à bord d'embarcations artisanales.

Principal levier de la conduite des activités de la Marine nationale, le Centre de coordination des opérations (CCO) constitue un maillon essentiel dans la mise en branle de ce dispositif de lutte contre la pandémie liée à la COVID-19. A ce titre, le CCO assure :

- le suivi et la coordination des activités de patrouilles au niveau des différentes Bases navales ;
- le suivi des navires présents dans la ZEE sénégalaise et particulièrement

ceux prévus aux ports sénégalais dont l'état est partagé avec les autres administrations maritimes compétentes ;

- la comparaison entre les navires contrôlés par le CSFM (contrôle sanitaire aux frontières maritimes) et ceux entrants aux ports sénégalais.

Au bilan, à la date du 3 juin 2020, la Marine nationale a intercepté 10 pirogues en provenance des pays frontaliers et de localités sénégalaises avec 108 personnes à bord, pour transport illégal de passagers ou non-respect du couvre-feu. A chaque fois, ces personnes sont mises à la disposition des autorités administratives pour un suivi sanitaire et judiciaire.



Lieutenant de vaisseau **Cheikh Alioune GUEYE**,
Commandant la Base navale secondaire d'Elinkine

LA POSTURE DU GSFM DANS LA GESTION DES RISQUES LIES A LA COVID-19

La maladie à coronavirus baptisée covid-19, est apparue dans la province de Hubei en Chine en décembre 2019. Elle s'est propagée sur tous les continents à partir du mois de janvier 2020, avant d'être qualifiée de pandémie par l'OMS. Le Sénégal qui a enregistré son premier cas le 2 mars 2020 a alors mis en place un dispositif pour endiguer sa propagation, en instaurant l'état d'urgence sur l'étendue du territoire national assorti d'un couvre-feu de 20 heures à 06 heures et de la fermeture des frontières. Les Armées ont été sollicitées pour soutenir les forces de sécurité dans l'application de ces mesures.

La Marine nationale, à travers le Groupement de surveillance fluviomaritime (GSFM), a été mise à contribution pour assurer le suivi du respect des mesures prises par le gouvernement du Sénégal dans le but de freiner la propagation du virus à partir du domaine fluviomaritime. Ainsi, plusieurs mesures ont été prises. Il s'agit essentiellement d'actions de sensibilisation du personnel sur la nécessité d'adopter les mesures barrières, de la surveillance de l'application du couvre-feu et des restrictions sur le trafic fluvial.

La première mesure consistait à sensibiliser le personnel et la population sur le danger que représente la Covid-19 et de l'impérieuse nécessité d'adopter les gestes barrières. C'est ainsi que sur ordre de l'autorité supérieure, les séances de sport collectif ont été suspendues. Il a



été demandé au personnel d'éviter les sorties inutiles et de se munir des équipements de protection individuelle lors des déplacements et des activités de surveillance. De plus, un dispositif pour le lavage des mains a été installé au niveau de la porte principale et du ponton, pour renforcer les mesures d'hygiène dans la base. En soutien au dispositif mis en place dans le village d'Elinkine pour lutter contre la Covid-19, l'infirmier de la base a été mis à la disposition du poste de santé du village pour venir en appont au personnel de santé.

S'agissant du contrôle de l'application du couvre feu et des restrictions sur le trafic fluvial, le dispositif mis en place est composé de check-points terrestres au niveau des débarcadères ainsi que des patrouilles terrestres et fluviales pour s'assurer du respect des mesures liées à l'état d'urgence. L'objectif principal est d'interdire les rassemblements au niveau des quais

de pêche, de veiller à l'application des mesures liées au trafic de passagers par le fleuve mais aussi de dissuader et d'empêcher les activités de transport illégal de passagers à partir des pays limitrophes.

Au bilan, les éléments du GSFM à poste à Adéane, Diogué, Pointe Saint-Georges, Karabane et Elinkine ont effectué, à la date du 10 juin 2020, 33 patrouilles fluviales nocturnes combinées aux patrouilles terrestres quotidiennes. Il faut noter que pour l'instant aucun cas de Covid-19 n'a été signalé à Elinkine, non plus au niveau des îles et parmi la communauté de pêcheurs s'activant dans les pays voisins. Néanmoins, quatre pirogues ont été arraisonnées pour des infractions liées au transport de passagers et 69 personnes de retour de campagne dans les eaux guinéennes ont été confinées conformément aux mesures préventives édictées par les autorités chargées de la lutte contre cette épidémie.





Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Mamadou Alpha DIALLO**,
Chef du Centre de coordination des opérations de la Base navale Nord

LA COOPERATION DE LA BASE NAVALE NORD AVEC LES REPRESENTANTS DES STRUCTURES INTERVENANT DANS L'ACTION DE L'ETAT EN MER

La Base navale Nord (BNN) implantée à Saint-Louis sur l'isthme de la langue barbarie assure une surveillance passive et active de l'espace fluviomaritime comprenant une façade maritime à l'Ouest et fluviale à l'Est.

La zone est caractérisée par une forte activité de pêche artisanale. Près de 1.736 pirogues détiennent le permis de pêche sénégalais dans la région de Saint-Louis et 400 pirogues opèrent officiellement dans les eaux mauritaniennes conformément à l'accord de pêche signé entre le Sénégal et la Mauritanie le 19 décembre 2019. Les pirogues pêchant dans le fleuve Sénégal sont de potentiels acteurs qui peuvent s'adonner à des pratiques illicites de contrebande, drogue, trafic d'armes et de transport illégal de personnes de part et d'autre des deux rives. De plus, le fleuve Sénégal au niveau de l'embouchure n'est pas dragué encore moins balisé favorisant des accidents qui ont causé jusqu'à présent plus de 400 morts.

C'est pourquoi, compte tenu des enjeux sécuritaires, géostratégiques et économiques et au regard de tous les risques et menaces que présente la zone, la BNN privilégie une approche intégrée pour agir ensemble avec les différents acteurs intervenant dans l'Action de l'Etat en mer (AEM), chacun

en ce qui le concerne.

Ainsi, dans le processus de mutualisation des moyens, la BNN met à disposition ses capacités au profit des autres administrations compétentes en mer en accord avec le concept de « Marine nationale comme plateforme porteuse » des missions de l'AEM.

Une coopération multiforme

La coopération entre la BNN et les représentants des structures intervenant dans l'AEM est appréciable à plus d'un titre. Elle s'est traduite par des actions conjointes dans le cadre de missions permanentes et particulières.

Opérations conjointes

Dans ses patrouilles quotidiennes, la BNN opère en liaison avec les acteurs locaux de l'AEM. Elle mène des actions avec la Direction de la Protection et de la Surveillance des pêches (DPSP) et la Haute Autorité chargée de la coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR) dans le cadre de la sensibilisation sur les avis de phénomène dangereux et la conduite des missions de recherche et de sauvetage en mer (SAR). De même, la BNN coordonne avec la Brigade nationale des Sapeurs-pompiers (BNSP) pour des cas d'évacuation sanitaire

(blessés, malades évacués) ou de découverte de corps sans vie, etc.

Ainsi, le 16 novembre 2019, une patrouille fluviale effectuée par une embarcation pneumatique de la BNN a permis d'arraisonner une pirogue engagée dans la contrebande à hauteur du village de Diama. La pirogue a été mise à la disposition de la brigade fluviale des Douanes de Saint-Louis. Egalement, le 19 mars 2020, une vedette de la BNN a assuré une mission de sécurisation au profit de la BNSP pour des opérations de plongée au niveau de l'embouchure.

Emploi des vedettes de la Base navale Nord dans la sensibilisation pour le dragage

En phase avec le concept de mutualisation des moyens de l'Etat, la Base navale Nord participe à la campagne de sensibilisation des pêcheurs sur l'activité future de dragage du fleuve Sénégal et sur le respect des règles de sécurité maritime.

A ce titre, elle a mis en œuvre une vedette pour effectuer la mission susmentionnée une fois dans la semaine en embarquant systématiquement des représentants de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), de la DPSP, de la Gendarmerie nationale, de la BNSP, et de la HASSMAR. En effet,



cette mission consiste à intercepter les pirogues de retour ou partant à la pêche au niveau de l'embouchure pour procéder, d'une part, au contrôle de documents (licences de pêches, port de gilets, bon de sortie....) et d'autre part, à la sensibilisation des pêcheurs sur le respect des mesures de sécurité qui devront être prises durant les opérations de dragage du fleuve Sénégal prévues prochainement.

Lutte contre la propagation de la COVID-19

Le Président de la République a décrété l'état d'urgence le 23 mars 2020 pour contenir au mieux la propagation de la pandémie liée à la COVID-19 au Sénégal. Cette décision est assortie d'un couvre-feu et d'une série de mesures de sauvegarde dont le respect nécessite l'engagement de toutes les forces vives de la nation. C'est dans ce cadre que la Base navale Nord est engagée dans le dispositif de lutte mis en place dans la zone militaire numéro 2. La particularité de la situation dans cette zone frontalière est que, sous l'effet de la peur et par réflexe de survie, des ressortissants sénégalais ou mauritaniens tentent de retourner chez eux clandestinement en passant par une multitude de points de franchissement du fleuve Sénégal ou par la mer.

Dans cette mission sanitaire, la BNN agit de manière décisive en liaison avec les acteurs locaux de l'AEM. Elle échange

régulièrement des informations avec la DPSP et l'ANAM en vue d'arraisonner les pirogues en infraction des mesures édictées notamment la restriction des transports interurbains. De même, la collaboration entre la Base navale Nord et la Police dans l'effort de renseignement est remarquable, en ce sens qu'elle a permis à la Base navale Nord, sur la base d'informations fiables de pirogues venant d'autres pays ou d'autres régions du Sénégal, de les intercepter pour les faire soumettre au contrôle sanitaire en vigueur et les mettre à la disposition des forces de sécurité. Conformément aux procédures en vigueur, et en guise de dissuasion, les contrevenants sont arrêtés et remis à la Police ou à la gendarmerie selon leur zone de compétence.

C'est ainsi que deux pirogues en provenance de Joal ont été saisies le 23 avril 2020, les 14 personnes qui étaient à bord ont été remises à la Gendarmerie et au service médical régional pour l'application des mesures de contrôle sanitaire en vigueur à Saint-Louis. Deux pirogues venant de la Gambie ont été interceptées le 21 avril 2020, avec 13 personnes à bord qui ont été toutes mises en quarantaine. Le 28 avril 2020, deux pirogues, arrivées au port polonais en provenance de Joal avec 21 personnes, ont été interceptées et le responsable a été arrêté puis remis à la Gendarmerie. Enfin, une pirogue venant de Dakar a été interceptée au niveau du port polonais le 6 mai 2020.

Par ailleurs, une escouade de commandos marins est déployée à Rosso pour rayonner sur les axes Rosso – Dagana et Rosso-Ronk. Elle effectue des patrouilles fluviales en embarquant systématiquement à bord de l'embarcation pneumatique un élément de la brigade fluviale de la Gendarmerie pour la verbalisation de toute pirogue interceptée qui tenterait de traverser le fleuve pour se rendre au Sénégal ou inversement en Mauritanie.

En définitive, la coopération entre la Base navale Nord et les représentants de structures intervenant dans l'AEM est salutaire et fructueuse. Les efforts combinés ont généré des résultats probants. En effet, la coordination a permis à la Base navale Nord de recueillir du renseignement utile des sources de la Police, de la DPSP et de l'ANAM, afin d'intercepter des pirogues venant d'autres régions ou pays pour soumettre le personnel à bord au contrôle sanitaire en vigueur. Ensuite, elles sont remises à la Gendarmerie ou à la Police pour les poursuites judiciaires. En outre, la Base navale Nord sert de soutien aux autres acteurs maritimes en utilisant ses unités navals pour des actions de sensibilisation et de sécurisation dans le fleuve Sénégal.

Ceci étant, la coopération remarquable entre la Base navale Nord et les représentants de structures intervenant dans l'AEM est à pérenniser.





Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Chérif I. BABOU,
Officier énergie du PHM Fouladou.

Sécurisation des travaux de construction du complexe de liquéfaction de gaz au large de Saint-Louis



Le développement du site gazier Grand Tortue/Ahmeyim situé à cheval de la frontière sénégal-mauritanienne poursuit son cours avec la construction de diverses infrastructures notamment celle d'un port gazier, à 10 kilomètres des côtes au large de Saint-Louis.

Les travaux ont été confiés à Eiffage Génie Civil Marine, suite à un appel d'offre lancé par British Petroleum (BP).

A terme, l'infrastructure comprendra une digue brise-lames de 1 150 m et une jetée pour l'amarrage d'un navire usine de liquéfaction FLNG (gaz naturel liquéfié flottant) et l'accostage des méthaniers, avec l'ensemble des équipements correspondants.

Le plan d'exécution, conçu par Eiffage, repose sur la réalisation, à Dakar, de 21 caissons en béton de 55 mètres de long, 28 mètres de large, 31,5 mètres de haut ; soit 16 500 tonnes chacun. A cet effet, le port de Dakar a cédé à Eiffage un espace que ce dernier a étendu en mer par un

système de remblaiement puis aménagé pour la construction des caissons. Une fois construite, ces caissons seront mouillés à la rade extérieure du port de Dakar dans une zone dédiée et remorqués vers Saint-Louis à chaque fois que les conditions météo le permettent.

Dans la rade extérieure du port de Dakar, les unités de la Marine se relaient pour assurer la sécurité et la sûreté du site de construction.

Parallèlement, les 2,5 millions de tonnes de matériaux de carrière, nécessaires pour le terrassement du fond sous-marin sur lequel reposeront les caissons en béton, seront extraits des mines de la Mauritanie.

Concernant la phase initiale, le navire SIMON STEVIN, long de 191 mètres et large de 40 mètres a été affrété par la compagnie Eiffage pour transporter les bétons depuis la Mauritanie et effectuer le remblai du fond sous-marin.

Au large de Saint-Louis, le chantier se

trouve au milieu d'une zone traditionnelle de pêche. On y note, effectivement, une forte activité de pêche artisanale. Ainsi, en vue de faciliter les interactions avec ces acteurs de la pêche et repêcher les éventuels filets dérivants sur la zone d'extension, Eiffage a contracté le navire ORSURO pour soutenir SIMON STEVIN qui effectue un travail de précision de préparation du sous-sol et assurer sa sécurité. Compte tenu, des risques de tension susceptibles de subvenir entre ORSURO et les pêcheurs artisanaux et de la volonté du Sénégal d'exercer sa souveraineté dans sa mer territoriale, il a été décidé d'engager une unité de la Marine nationale pour encadrer les activités de sécurisation confiée au navire ORSURO qui n'a ni les capacités, ni les moyens légaux pour remplir une telle mission au Sénégal.

C'est à ce titre que le patrouilleur de haute mer FOULADOU a été déployé sur zone, pour prévenir tous conflits et faciliter les interactions entre les moyens d'Eiffage et les acteurs de la pêche artisanale.

Des campagnes de sensibilisation sont également organisées auprès de la population riveraine dont l'adhésion est à saluer.

En définitive, aucun incident majeur n'a été noté durant toute la mission.

Ces missions sont aussi l'occasion d'affirmer l'autorité de l'Etat du Sénégal dans la zone maritime sous sa juridiction dans laquelle toute activité est encadrée par des lois et règlements que la Marine nationale est chargée de faire appliquer en liaison avec les autres administrations, parties prenantes de l'Action de l'Etat en mer.



Lieutenant de vaisseau Mamadou BAR

Formation des nageurs de combat dans le cadre de la coopération avec la république d'Autriche

La Force spéciale mer n'a cessé d'accroître le spectre de ses capacités, depuis sa création en 2016. C'est dans cette quête d'excellence qu'une formation des nageurs de combat a été initiée avec l'appui et le soutien des forces spéciales autrichiennes.

Le projet d'entraînement comprenait une qualification en plongée à air suivie d'une formation de base structurée en trois (03) phases :

- une phase de pré sélection
- une phase de plongée à l'oxygène pur
- une phase tactique

La Formation tactique des nageurs s'est poursuivie durant l'exercice Flintlock 2020. Cet exercice international a permis d'accroître les connaissances tactiques par des mises en situation réalistes. Il a été ponctué par une partie synthèse, consistant en un scénario de libération d'otages où les nageurs de combat ont montré un niveau de compétence satisfaisant.

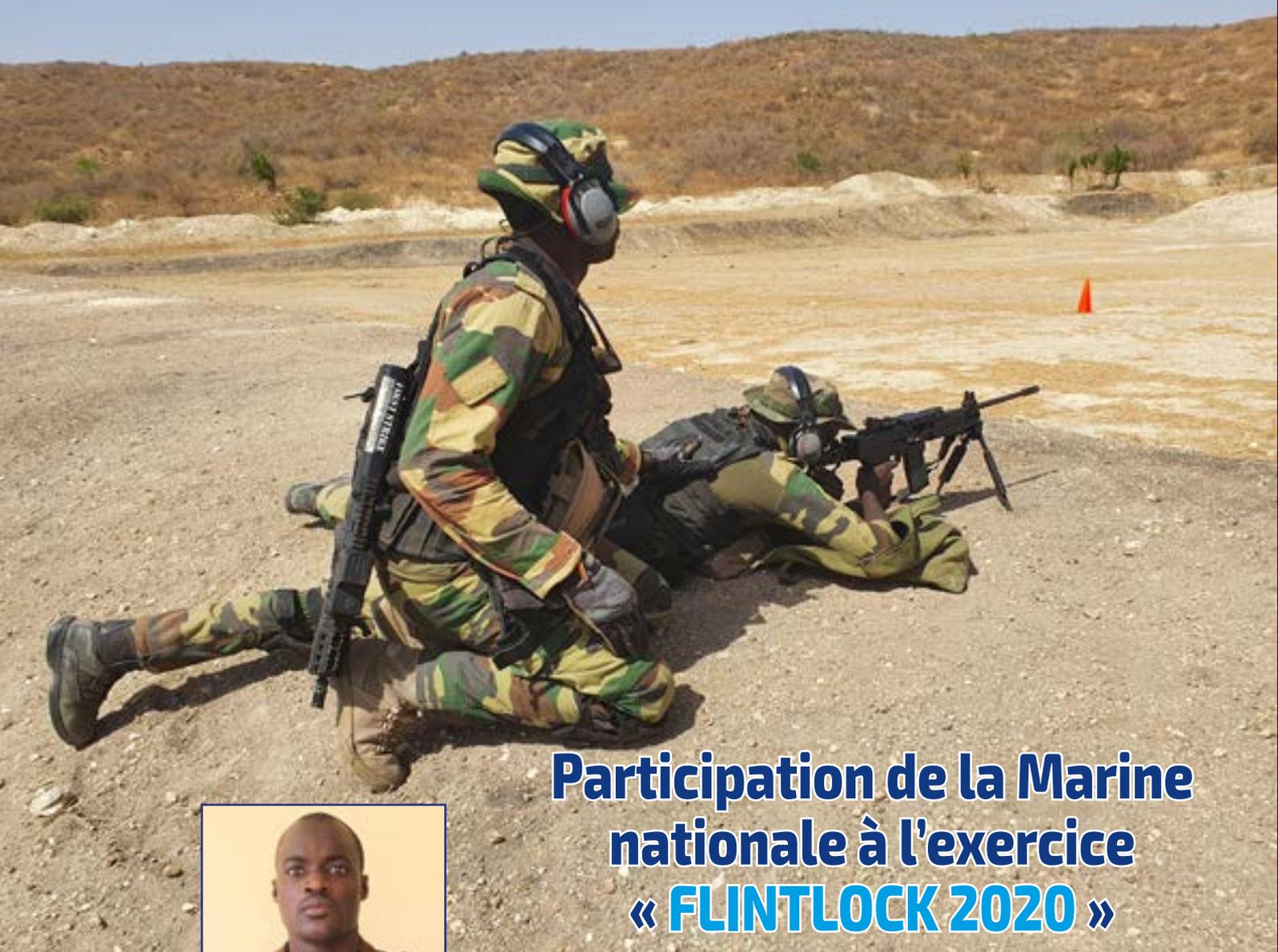
Un jalon important a été ainsi franchi dans la montée en puissance de la Force spéciale mer dans le domaine des actions de vive force. Cette évolution contribue à doter le Sénégal d'une capacité crédible de lutte contre la criminalité maritime sous toutes ses formes.

Les partenaires autrichiens n'ont ménagé aucun effort au plan humain et matériel pour la réussite de cette formation. Ils ont déployé une quantité impressionnante de matériels durant la formation de base ainsi que pendant l'exercice Flintlock 2020. Leur engagement a été décisif pour la mise en place de ce premier groupe de nageurs de combat désormais dénommé Groupe d'action spécial (GAS) numéro 1.

NDAM MBAA DÉÉ

(Victoire jusqu'à la mort)





Participation de la Marine nationale à l'exercice « FLINTLOCK 2020 »



Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Hamidou TAMBEDOU**

En vue d'améliorer les capacités africaines face aux défis sécuritaires, l'exercice militaire multinational « FLINTLOCK 2020 », organisé annuellement par l'US Africa Command, s'est tenu simultanément en Mauritanie et au Sénégal dans la période du 16 au 28 Février 2020. L'objectif de cet exercice est le renforcement des capacités opérationnelles des pays partenaires et le partage d'expérience entre nations pour lutter contre les organisations extrémistes violentes qui menacent la sécurité en Afrique et à l'étranger.

La Marine nationale représentée par la Force spéciale Mer (FSM) a pris part à cet exercice en territoire sénégalais au Centre d'entraînement tactique (CET) Capitaine Mbaye Diagne de Thiès et au Camp Général Mountaga DIALLO de Bel-Air.

L'exercice de cette année a porté sur le thème du partage d'informations dans le cadre de la poursuite d'organisations terroristes armées, perpétrant des opérations transfrontalières avec la participation d'une dizaine de pays africains et des partenaires internationaux tels que les Etats-Unis, l'Autriche, les Pays-Bas, la Pologne...

La particularité de cette année est relative à l'association des entrainements maritime et terrestre. En effet la FSM a bénéficié de l'expérience des partenaires autrichiens et hollandais pour la poursuite du développement de ses capacités subaquatiques, d'assaut en mer et de sauvetage au combat. Le séjour au Centre d'entraînement tactique n° 7 (CET 7) a été, quant à lui, mis à profit dans les domaines du tir et du Combat en milieu clos (CQB).

La partie maritime de l'exercice « FLINTLOCK 2020 » a été clôturée par un exercice de synthèse maritime déroulé sur la plage de Bel air et au large. La partie terrestre s'est terminée par une opération de synthèse ayant culminé avec la capture d'une cible complexe.

En définitive, cette édition a été très bénéfique pour l'unité. Elle a permis de renforcer les capacités des opérateurs FS et d'approfondir leurs connaissances en CQB. De même, en assurant le Poste de Commandement du Task Group, la Marine nationale a pu renforcer ses compétences dans la planification et la coordination d'opérations spéciales.





SEMINAIRE DES ENSEIGNES DE VAISSEAU EDITION 2020

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe **Jean Louis SANE**,
Officier énergie du patrouilleur Kédougou

Dans le cadre de l'intégration des jeunes officiers de marine sortis d'école, un séminaire a été organisé du lundi 27 janvier au vendredi 07 février 2020.

Ce séminaire avait pour objectif de donner aux enseignes de vaisseau nouvellement affectés dans leurs unités des notions indispensables sur les Forces armées mais plus particulièrement sur leur vie professionnelle à la Marine nationale. C'est à cet effet que des visites et des présentations ont été effectuées autour des thèmes portant sur le statut de l'officier et sa future carrière de marin.

Le séminaire a tout d'abord débuté par des présentations et des visites au sein de la Base navale Amiral Faye GASSAMA. Ces dernières ont permis aux officiers de mieux comprendre leur parcours professionnel mais aussi l'organisation et le rôle des divisions, des corps et de certaines unités comme le Centre d'instruction Naval, la Brigade Sécurité, la Direction du Port Militaire.

Des visites ont ensuite été effectuées aux sièges des organismes externes travaillant en étroite

collaboration avec la Marine nationale dans le cadre de l'action de l'Etat en mer. Il s'agit notamment de la Haute Autorité chargée de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR), de la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP), de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) et de l'Armée de l'air. Ces visites ont permis de mieux cerner la complémentarité du travail de ces structures avec celui de la Marine nationale.

Ce séminaire a enfin été l'occasion pour les enseignes de vaisseau de visiter la Base navale Nord, le barrage de Diama, la Base navale secondaire d'Elinkine ainsi que les différentes positions des COFUMACO dans la Zone militaire n° 5.

En somme le séminaire a permis aux jeunes officiers d'avoir une vision globale des missions et activités de la Marine sur toute l'étendue du territoire national mais surtout d'acquérir des rudiments qui leur seront d'une aide cruciale dans leur carrière professionnelle.





Le maintien de l'ordre à la COFUMACO

Lieutenant de vaisseau **Raphaël TOUDJI**,
Commandant d'unité de la COFUMACO



L'Instruction n° 20 du 12 septembre 1970 stipule en son article 4 : « **Le maintien de l'ordre est assuré essentiellement par la police et la gendarmerie, complémentirement, en cas de nécessité par les unités des armées de Terre, de l'Air et de Mer** ». Et en son article 6 : « **Les forces armées peuvent être appelées à prêter leur concours, avec emploi partiel ou total de leurs moyens organiques : armement, moyens de transport, véhicules blindés, navires, etc** ».

C'est donc en cohérence avec ces exigences opérationnelles que la compagnie des fusiliers marins commandos (COFUMACO) a bénéficié d'une formation aux techniques de maintien de l'ordre à la Base navale Amiral Faye GASSAMA dans la période du 04 au 15 mai 2020. Les séances d'instructions ont été conduites par un détachement de la

Gendarmerie mobile. Trois officiers-instructeurs dirigés par le capitaine Mouhamadou WADE ont été détachés pendant 11 jours pour délivrer le module en deux phases. Une phase théorique axée sur la réglementation et le cadre juridique et une phase d'application pratique aux techniques de maintien de l'ordre (formation de haies, de barrages, d'escortes, etc). Une démonstration de gestion d'une manifestation initialement pacifique, mais progressivement violente s'est tenue le vendredi 15 mai 2020 au Grand wharf devant l'officier-adjoint au Chef d'état-major de la Marine pour clôturer la formation.

La capacité de maintien de l'ordre de la COFUMACO vient donc se renforcer, avec la qualification de deux escouades dans la prévention des troubles et si nécessaire la répression graduée pour le rétablissement de l'ordre public.

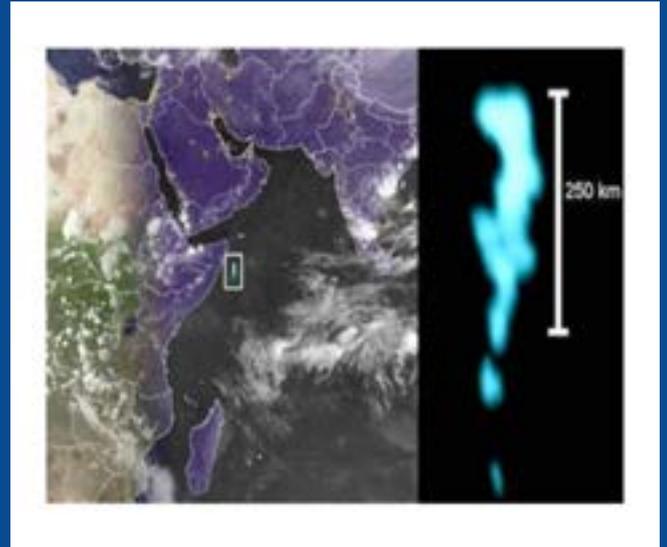


COIN DU MARIN

Phénomène de la mer lactée

Phénomène de la mer lactée

La Mer Lactée fait référence à la lueur laiteuse unique des eaux de l'Océan Indien. Le phénomène océanique se produit en raison de l'action des bactéries bioluminescentes qui, à leur tour, font bleuir l'eau, qui apparaît à l'œil nu comme étant de couleur blanc laiteux dans l'obscurité. Le phénomène de la mer lactée est documenté depuis plus de quatre siècles.



Blagues

Un jeune étudiant en marine est mis à l'épreuve par un vieux capitaine de mer.
«Que feriez-vous si une tempête soudaine se déclençait à tribord ?»

«Jeter une ancre, monsieur.»

«Que feriez-vous si une autre tempête se déclençait à l'arrière ?»

«Jeter une autre ancre, monsieur.»

«Et si une autre tempête terrible se déclençait à l'avant, que feriez-vous ?»

«Je jetterais une autre ancre.»

«Attendez», dit le capitaine. «Où allez-vous chercher toutes vos ancres ?»

«Du même endroit où vous avez trouvé toutes vos tempêtes, monsieur.»

L'anomalie de la mer Baltique

L'anomalie de la mer Baltique a été accidentellement découverte par une équipe d'experts en plongée en 2011. Les plongeurs ont trouvé une entité circulaire de 60 mètres d'épaisseur à près de 90 mètres de profondeur dans la mer Baltique.

Une piste semblait mener vers l'entité, que les plongeurs ont mesurée à environ 300 mètres. Bien que divers scientifiques aient fait d'innombrables suggestions sur les origines de l'entité, l'anomalie de la mer Baltique reste l'une des intrigues et des mystères océaniques non résolus du monde marin



IN MEMORIAM

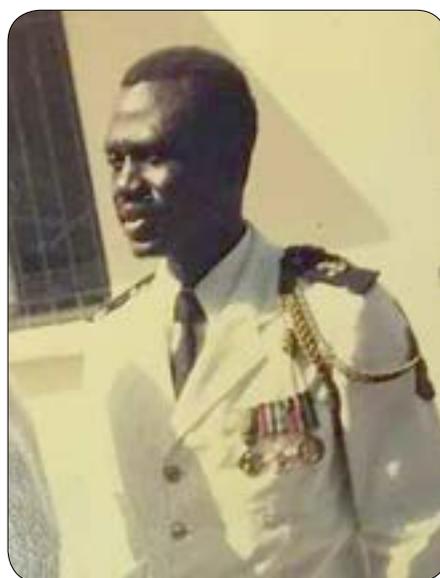


En mer, pour la Patrie.

Les marins qui nous ont quittés



Capitaine de vaisseau (er) Diodj SENE
04/03/1958 - 04/01/2020



Major (er) Birame NIANG
10/10/1954 - 11/05/2020

Le CEMMARINE et l'ensemble du personnel de la Marine nationale
s'inclinent devant la mémoire de ces valeureux marins.

LA SUPRÉMATIE NAVALE SELON MBDA



MARTE
MISSILE ANTI-NAVIRE

MISTRAL
MISSILE ANTI-AÉRIEN



SECURING
THE SKIES



PROTECTING
YOUR ASSETS



MASTERING
THE SEAS



COMMANDING
THE COMBAT ZONE



REJOIGNEZ LA MARINE NATIONALE



Base navale "Amiral Faye GASSAMA"
Bd du Centenaire de la commune de Dakar
BP 349 Dakar
Tel.: (+221) 338237140 - Fax.: (+221) 338217305

