

GAZ ET PÊCHE : COMPTES ET MÉCOMPTES D'UNE COHABITATION IMPOSÉE

Policy Brief

DÉCEMBRE 2024

Policy brief

GAZ ET PÊCHE : COMPTES ET MÉCOMPTES D'UNE COHABITATION IMPOSÉE

ÉQUIPE DE PROJET

Coordonnateur du projet : **Elimane Haby KANE**

Chargée de projet : **Dieynaba KANE**

Consultant : **Dr Abdou GUEYE**

Chargé de communication : **Georges A. COLY**

Étude réalisée grâce à l'appui de la **fondation Heinrich Boll au Sénégal - HBS**

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

I. Évaluation de la situation économique du secteur de la pêche dans la région de Saint-Louis et ses contraintes face au développement du projet GTA 2

1.1. La pêche et ses ressources, un vecteur de développement pour la région de Saint-Louis 2

1.2. La pêche à Saint-Louis, une économie à préserver 3

1.3. Analyse de la contribution économique du secteur de la pêche à Saint-Louis. 4

II. Analyse des risques et impacts du projet GTA sur les activités de pêche à Saint-Louis.....10

2.1. Analyse des risques.....11

2.1.1. Risques techniques.....11

2.1.2. Les risques de conflit.....14

2.2. Analyse de la situation d'impact du projet GTA sur la pêche à Saint-Louis.....14

2.3. Analyse de la situation des investissements de BP à Saint-Louis travers la RSE et le Contenu Local 19

III. Recommandations 21

INTRODUCTION

L'essor de la pêche maritime sénégalaise remonte aux années 1970-1980, dans un contexte marqué par une double crise écologique et économique. À la suite de la sécheresse des années 1970, la pêche artisanale devient un refuge pour des milliers de paysans émigrés vers les côtes et une réponse aux besoins étatiques de ressources grâce à l'exportation (Binet, Failler, 2010). Devenu le principal poste d'exportation de l'économie sénégalaise, le secteur halieutique, générant près de 600 000 emplois directs et indirects (FAO, 2008), illustre l'intégration du pays dans la mondialisation. Les zones de pêche en mer sont régies par la loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la pêche maritime, laquelle divise ce secteur en deux sous-catégories : la pêche artisanale et la pêche industrielle.

Malgré ses performances, le secteur halieutique est confronté à des défis croissants. En 2019, les recettes d'exportation de la pêche étaient estimées à plus de 272 milliards de FCFA (DMP, 2022), représentant 3,2 % du PIB. Toutefois, cette position stratégique est désormais concurrencée par les produits miniers (32,16 % des exportations en 2023) et les hydrocarbures, avec le démarrage des exportations pétrolières et gazières depuis 2024.

Le champ gazier Greater Tortue/Ahmeyim (GTA), découvert en 2015 par Kosmos Energy, constitue une ressource de classe mondiale. Situé dans l'ultra-profond, à la frontière maritime entre la Mauritanie et le Sénégal, ce champ est exploité par une joint-venture composée de PETROSEN (20 %), Kosmos Energy (26 %) et British Petroleum (54 %). Lors de sa première phase, le projet vise une production annuelle de 2,5 millions de tonnes de gaz naturel liquéfié (GNL).
Si l'exploitation des hydrocarbures offshore représente un potentiel économique considérable pour le Sénégal et offre une promesse d'indépendance énergétique, elle pose également des défis majeurs au secteur de la pêche artisanale et à l'écosystème marin. En l'absence d'une régulation rigoureuse des activités gazières, les impacts négatifs pourraient se multiplier, notamment dans la région de Saint-Louis, où la pêche artisanale traverse déjà une crise profonde.

Les contraintes actuelles incluent une baisse de la production, une intensification de l'effort de pêche, et des retards fréquents dans le renouvellement des licences, source de tensions à la frontière sénégalo-mauritanienne. Par ailleurs, les effets du changement climatique, tels que les houles fréquentes, la migration des espèces et l'érosion côtière, aggravent la raréfaction des ressources halieutiques, obligeant les pêcheurs à investir davantage en énergie et en moyens financiers.

Dans ce contexte, le développement du projet GTA risque d'accentuer les difficultés locales en

particulier les zones de pêche accessibles et en diminuant les captures. Pour atténuer ces impacts, une gestion sérieuse et concertée des risques environnementaux et sociaux s'impose. Cela nécessite un débat serein, impliquant toutes les parties, et basé sur des faits concrets et des arguments solides.

Cette analyse, tirée d'une étude menée par LEGS-Africa, met en lumière l'urgence d'adopter une approche équilibrée afin de concilier l'exploitation des ressources gazières et la durabilité des activités halieutiques, vitales pour les communautés côtières.

I. Évaluation de la situation économique du secteur de la pêche dans la région de Saint-Louis et ses contraintes face au développement du projet GTA

Une évaluation sur une moyenne de 10 ans permet d'analyser l'évolution des débarquements annuels à Saint-Louis entre 2012 et 2022. Elle sert également à discuter des résultats obtenus et à examiner les risques et impacts potentiels de l'exploitation gazière sur la pêche dans cette région.

1.1. La pêche et ses ressources, un vecteur de développement pour la région de Saint-Louis

Les activités économiques des populations de Saint-Louis, en particulier celles de la Langue de Barbarie, sont étroitement liées à la pêche, qui constituent à la fois une source alimentaire essentielle et une activité génératrice de revenus.

En particulier, la pêche artisanale joue un rôle crucial dans l'économie locale ainsi que dans la sécurité alimentaire et nutritionnelle. Selon les résultats du rapport de la DPM de 2022, Saint-Louis se classe comme le quatrième lieu de débarquement des produits de la pêche artisanale, après Thiès, Dakar et Ziguinchor.

À Saint-Louis, la pêche constitue une source essentielle de protéines pour les populations locales et représente un moyen de subsistance vital pour de nombreuses communautés côtières. Elle contribue également à l'exportation de produits de la mer, générant des revenus significatifs. Par ailleurs, la pêche artisanale est non seulement une activité économique, mais aussi une source de fierté culturelle pour les communautés côtières, contribuant à la préservation de leur diversité culturelle.
De nombreux hommes et femmes dépendent de la pêche et des activités connexes, telles que la transformation, la commercialisation (mareyage), et le ravitaillement des acteurs du secteur. Cependant, malgré ses nombreux atouts, la pêche artisanale est aujourd'hui confrontée à d'importants défis liés au développement de l'exploitation du gisement gazier offshore de GTA.

1.2. La pêche à Saint-Louis, une économie à préserver

Dans la Langue de Barbarie, la pêche constitue la principale activité économique (Mbaye, 2014). Cette région, particulièrement active en basse mer, voit ses populations envahir l'estran par milliers. L'embouchure du fleuve Sénégal est reconnue comme une zone de nurserie et de grossissement pour de nombreux crustacés, parmi lesquels figurent les crevettes, les langoustes, les crabes et les cigales de mer. Ainsi, une pollution marine majeure ou un accident grave pourrait affecter la sensibilité écosystémique de la Langue de Barbarie et de ses environs.

La pêche artisanale à Saint-Louis était déjà confrontée à des défis tels que le changement climatique bien avant la découverte du gisement gazier au large de GTA. Les entretiens avec les acteurs locaux révèlent une diminution marquée des stocks d'espèces démersales côtières au cours des dernières années. Historiquement, les habitants de la Langue de Barbarie se sont tournés vers la pêche océanique après le déclin de la pêche fluviale à Saint-Louis. Cependant, avec le développement du projet gazier GTA depuis près d'une décennie, la pêche artisanale de cette communauté fait face à une véritable menace, selon les témoignages.

Les espèces pélagiques représentent les captures les plus importantes à Saint-Louis, avec 80 % des volumes débarqués. Ces prises sont majoritairement de la senne tournante, qui contribue à une hauteur de 80 %. Parmi les espèces dominantes figurent les sardinelles (S. aurita et S. maderensis), qui représentent plus de 90 % des débarquements de poissons pélagiques, ainsi que le chinchard (T. trecae) et le mulet (M. cephalus). Ces espèces effectuent des migrations saisonnières Nord-Sud, dont dépendent leur disponibilité pour la pêche au Sénégal (DPM, 2019). Cependant, la diminution des captures est prévisible avec le projet gazier GTA, et aucune mesure concrète n'a encore été prise pour en atténuer les impacts. Les espèces démersales, incluant les communautés de Sciaenidae, de Sparidés et celles du rebord du plateau, sont également exploitées.
Les enquêtes menées dans le cadre de cette étude montrent que les métiers liés à la pêche incluent principalement les pêcheurs, les mareyeurs et les transformateurs artisanaux. La flotte locale comprend plus de 1 000 pirogues, mesurant entre 4 et 26 mètres, avec des équipages de 10 à 20 personnes ou plus par embarcation. La pêche artisanale repose sur une diversité d'engins, parmi lesquels la palangre, les sennes tournantes, les filets maillants dérivants de surface et les lignes simples.

Les activités liées à la pêche, telles que le mareyage, la transformation et le commerce, jouent également un rôle important. Le mareyage, initialement destiné à répondre à la demande locale de Saint-Louis et de ses environs, était autrefois dominé par les femmes de Guet-Ndar. Bien qu'une tentative d'industrialisation ait eu lieu, les différentes usines créées ont fini par fermer en raison du manque de soutien, de moyens financiers et du déclin des captures d'espèces pélagiques et démersales.

En ce qui concerne la transformation, les activités suivent deux périodes distinctes : une période d'abondance, d'octobre à juin, et une période creuse, de juillet à août. Saint-Louis dispose de deux principaux centres de transformation : l'un situé à l'extrémité nord du quartier Goxxu Mbacc, et l'autre au sud de Guet-Ndar. Plus de 250 femmes transformatrices, originaires ou résidentes de Guet-Ndar, y travaillent. Les principaux produits transformés sont le poisson séché, appelé « guedj », et le poisson fumé, connu sous le nom de « kéthiakh », préparé selon une méthode propre à Saint-Louis consistant à faire bouillir le poisson plutôt qu'à le braiser, comme c'est le cas sur la Petite Côte.

Les populations de Guet-Ndar et de Goxxu Mbacc jouent également un rôle dynamique dans le commerce des produits halieutiques. Ces produits sont non seulement acheminés vers Saint-Louis et ses environs, mais également vers des régions comme le Fouta (Podor et Matam) et Dakar.

1.3. Analyse de la contribution économique du secteur de la pêche à Saint-Louis.

Pour analyser l'évolution des débarquements mensuels, une moyenne calculée sur la période 2012-2022 a été étudiée afin d'identifier les saisons les plus poissonneuses.

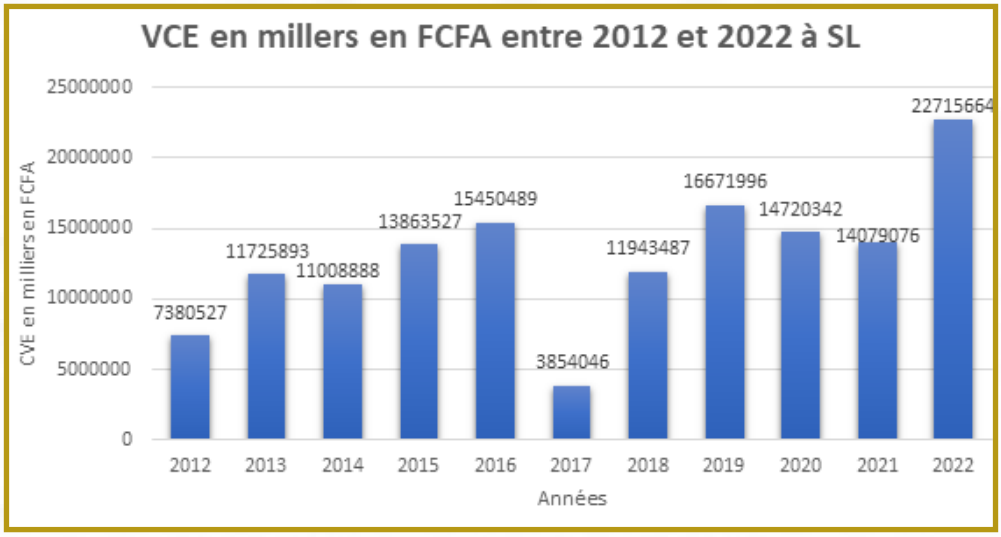


Graphique 1 : évolution sur le débarquement annuel de poisson de 2012 à 2022 à SL

Les revenus générés par le secteur de la pêche artisanale à Saint-Louis sont évalués à plus de 143 milliards de francs CFA sur la période 2012-2022, sur la base des valeurs commerciales cumulées des débarquements enregistrés au cours de cette décennie.

Ces valeurs commerciales témoignent de l'importance économique du secteur de la pêche artisanale dans la région de Saint-Louis. Toutefois, une analyse annuelle révèle que l'année 2017 présente la valeur commerciale estimée (VCE) la plus faible, avec un montant de 3 854 046 000 FCFA, contrairement à l'année 2022 qui enregistre la VCE la plus élevée de la période, estimé à

plus de 22 milliards de FCFA.



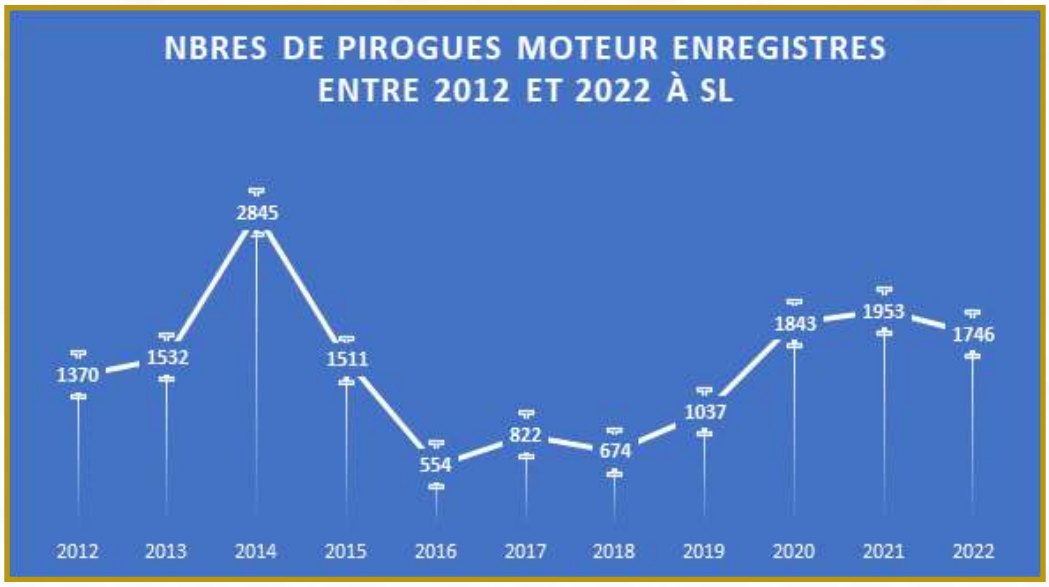
Graphique 2 : évolution de la valeur commerciale estimée sur la vente des produits débarqués

En 2014, Saint-Louis comptabilisait 2 845 pirogues motorisées, ce qui représente le chiffre le plus élevé pour la période étudiée. En revanche, l'année 2016 est celle où le nombre de pirogues enregistré a été le plus bas. Entre 2012 et 2022, on observe des fluctuations dans le nombre de pirogues actives, avec des augmentations et des diminutions successives.

Le nombre de pirogues n'impacte pas directement les quantités de débarquements, mais il reflète les efforts de pêche et donne une indication sur les personnes actives dans le secteur. Les enquêtes révèlent une catégorisation des pirogues en fonction des types de permis :

- Permis de catégorie A : concerne la pêche à pied.
- Permis de catégorie B : s'applique aux pirogues mesurant entre 0 et 13 mètres, principalement utilisés pour la charge, le transport des produits halieutiques capturés, ainsi que pour la pêche à l'intérieur du pays.
- Permis de catégorie C : destiné aux pirogues mesurant entre 13 et 26 mètres, souvent utilisées pour des activités de pêche dans des zones éloignées des côtes, incluant parfois les pays frontaliers ou d'autres destinations.

Les pirogues de la catégorie C sont privilégiées pour la pêche en haute mer, tandis que celles de la catégorie B servent principalement aux opérations côtières. Ces informations sont illustrées dans le graphique ci-dessous.



Graphique 3 : Nombre de pirogues moteur enregistrés entre 2012-2022 à Saint-Louis

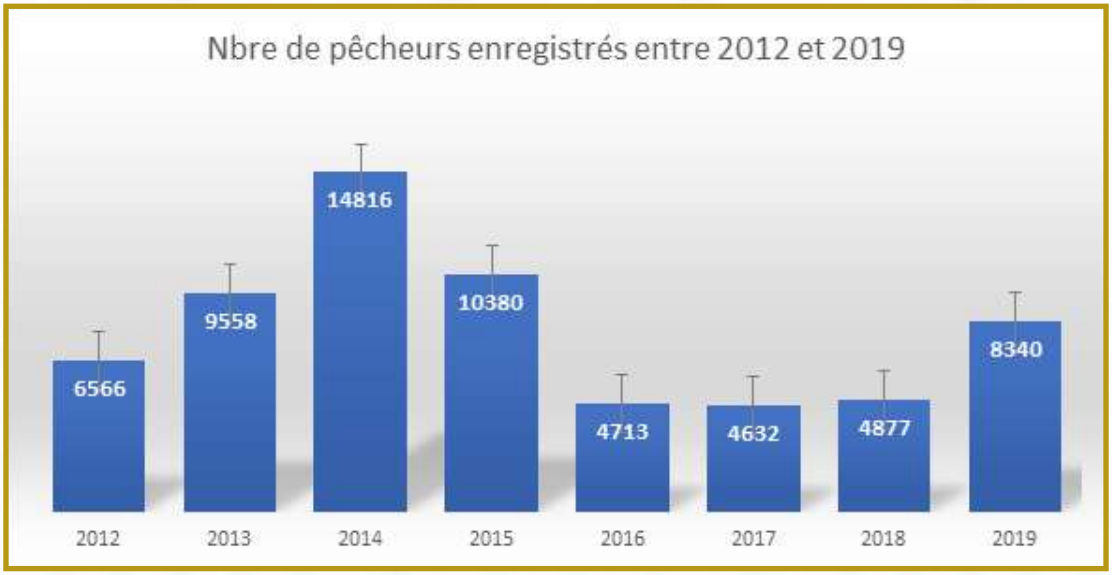
Il est essentiel d'examiner l'effectif des pêcheurs enregistrés dans le domaine maritime à Saint-Louis dans le cadre de cette analyse. Si le projet GTA venait à affecter le secteur de la pêche, des pertes d'emploi pourraient survenir en raison de difficultés d'accès aux ressources halieutiques. Ce type de risque pourrait entraîner une baisse des captures et, par conséquent, une diminution des revenus dans ce secteur productif, impactant à terme le rendement des acteurs de la pêche artisanale.

Dans cette étude, l'analyse ne prend pas en compte l'effectif des pêcheurs pour les années 2020, 2021 et 2022, en raison de l'absence de données fiables. Elle se concentre donc sur la période de 2012 à 2019. Parmi ces sept années, 2014 se distingue avec l'enregistrement du plus grand nombre de pêcheurs à Saint-Louis, soit 14 816. En revanche, entre 2016 et 2018, l'effectif enregistré tourne autour de 4 000 pêcheurs, révélant un écart significatif de 10 000 pêcheurs.

Les enquêtes effectuées montrent que plusieurs contraintes expliquent cette diminution. Parmi elles :

- Les problèmes d'octroi de licences de pêche,
- La raréfaction et la surexploitation des ressources halieutiques,
- Les effets du changement climatique,
- L'impact de la pandémie de COVID-19,
- Et, surtout, les perturbations provoquées par les travaux liés aux installations du projet gazier GTA.

Ces facteurs combinés mettent en lumière les pressions multiples qui pèsent sur le secteur de la pêche artisanale à Saint-Louis.



Graphique 4 : Nombre de pêcheurs enregistrés en 2012-2022

Pour être plus concis sur la situation des activités de pêche artisanale à Saint-Louis dans le cadre du développement du projet gazier de GTA, nous basons notre analyse sur les dernières années de débarquements disponibles, à savoir 2020, 2021 et 2022. Cette approche nous permet de mieux comprendre les tendances des débarquements mensuels ainsi que l'évolution des captures de poisson selon les saisons.

Les acteurs enquêtés à Saint-Louis indiquent que la pêche se pratique tout au long de l'année, de janvier à décembre, bien que l'abondance des captures varie en fonction des périodes. Quatre périodes distinctes ont été identifiées : « loli », « nord », « thioror » et « nawet ».

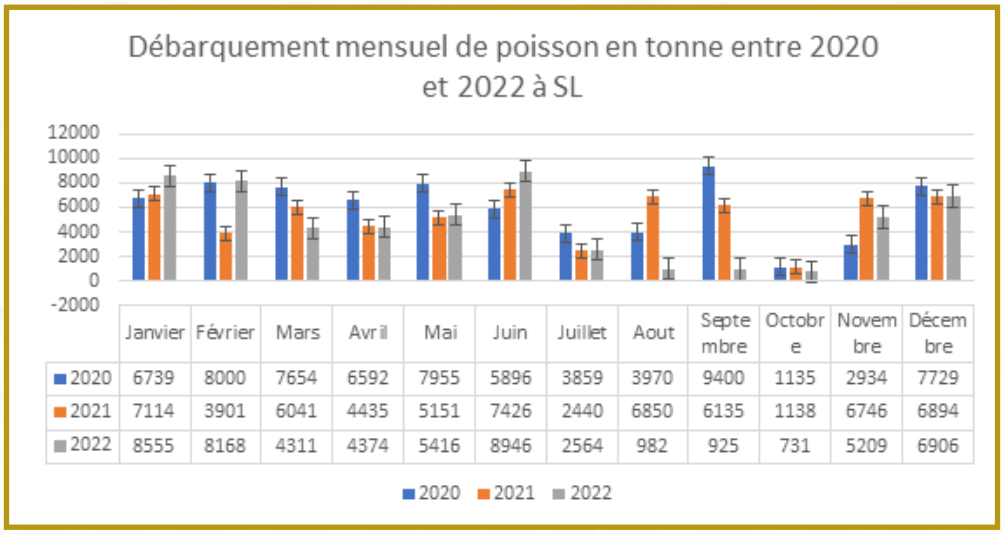
- La période « loli » s'étend d'octobre à décembre,
- La période « nord » couvre janvier, février et mars,
- La période « thioror » va d'avril à juin,
- Enfin, la période « nawet » concerne juillet, août et septembre.

Le graphique ci-dessous analyse les données des trois années (2020, 2021 et 2022) pour évaluer les différences dans l'évolution des débarquements mensuels.

Dans l'ensemble, on remarque que les mois où les débarquements sont les plus importants se situent entre décembre et juin. En revanche, les mois de juillet à octobre enregistrent des débarquements mensuels plus faibles, sauf en 2020. Concernant 2022, les débarquements mensuels montrent une baisse continue de juillet à octobre. Le graphique révèle également que la variation des débarquements mensuels diffère selon les années. En janvier 2022, le débarquement est le plus élevé, suivi de 2021, puis de 2020. En février, 2020 et 2022 montrent une tendance similaire, largement supérieure à celle de 2021. En mars, 2020 domine les autres années

en termes de débarquement mensuel . Les mois d'avril et mai de 2021 et 2022 ont enregistré une baisse des débarquements. En juin, 2022 reste l'année avec le plus grand nombre de débarquements mensuels.

Les services départementaux et régionaux des pêches, ainsi que la DPSP, nous informent que les débarquements ne proviennent pas uniquement des eaux sénégalaises. Les débarquements les plus importants proviennent de la Mauritanie. Grâce aux licences de pêche, les pêcheurs de Saint-Louis peuvent récolter jusqu'à 52 000 tonnes par an et par licence. Le graphique ci-dessous illustre ces informations.



	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
2020	6739	8000	7654	6592	7955	5896	3859	3970	9400	1135	2934	7729
2021	7114	3901	6041	4435	5151	7426	2440	6850	6135	1138	6746	6894
2022	8555	8168	4311	4374	5416	8946	2564	982	925	731	5209	6906

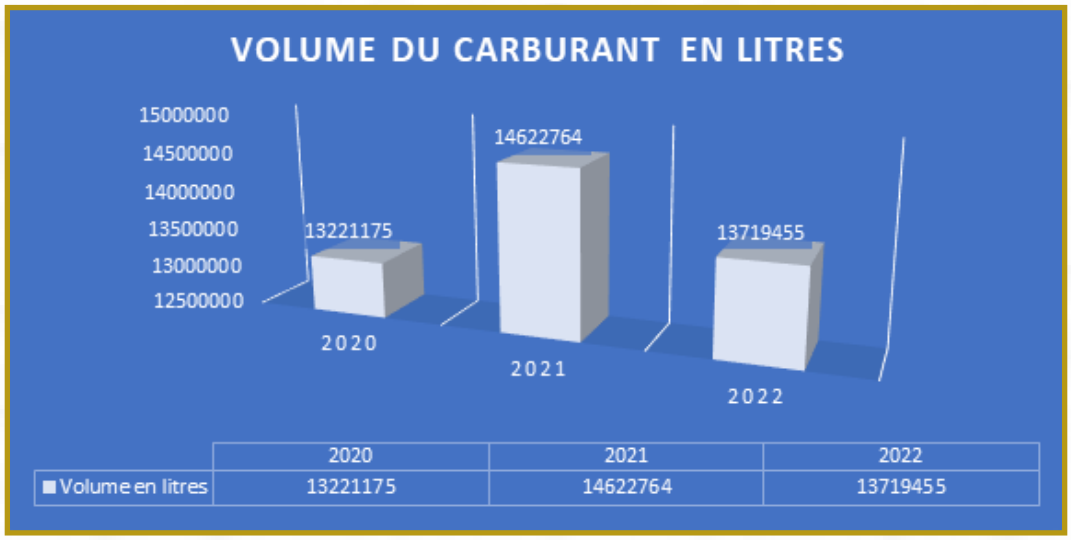
Graphique 5 : débarquement mensuel de poisson en tonne entre 2020 et 2022 à SL

Le secteur de la pêche à Saint-Louis est fortement dépendant des produits pétroliers. Entre 2020 et 2022, ce secteur a consommé plus de 41 millions de litres de carburant (gasoil). Pour franchir les frontières ou aller pêcher loin des côtes, les pêcheurs doivent utiliser des produits pétroliers afin de mener à bien leur activité traditionnelle. Cela démontre que la pêche artisanale ne peut être productive sans l'usage de dérivés pétroliers.

Il est important de souligner que la subvention du service énergétique a coûté à l'État 750 milliards de francs CFA en 2022, prenant en compte les produits énergétiques consommés par les pêcheurs dans leurs activités. Dès lors, il convient de se poser plusieurs questions : comment éviter la dépendance aux produits pétroliers dans les activités de pêche artisanale ? Au Sénégal, et particulièrement à Saint-Louis, la pêche peut-elle fonctionner sans l'utilisation des dérivés du pétrole ? Serait-il possible de concilier les activités de pêche et l'exploitation des hydrocarbures dans l'espace maritime ? Quelles pourraient être les conséquences de cette cohabitation ? Les questions sont nombreuses pour comprendre l'impact de l'exploitation des hydrocarbures sur la pêche, en général, et spécifiquement à Saint-Louis. Par ailleurs, il est nécessaire de se demander ce qu'il devrait mettre en place pour minimiser les dégâts de l'exploitation du gise-

ment gazier de GTA sur la pêche et l'environnement marin de Saint-Louis et de ses environs. Ces interrogations visent à approfondir la réflexion sur les nouvelles problématiques liées à la cohabitation des activités de pêche et d'hydrocarbures.

La quantité de carburant consommée reflète l'intensité de l'activité de pêche à Saint-Louis. Le graphique ci-dessous montre que les pêcheurs de Saint-Louis utilisent des quantités significatives de carburant dans le secteur de la pêche artisanale. En 2021, le volume de carburant consommé a été plus important que celui des années 2020 et 2022. Ce graphique illustre donc le volume de carburant utilisé par le secteur de la pêche artisanale pendant les années 2020, 2021 et 2022.

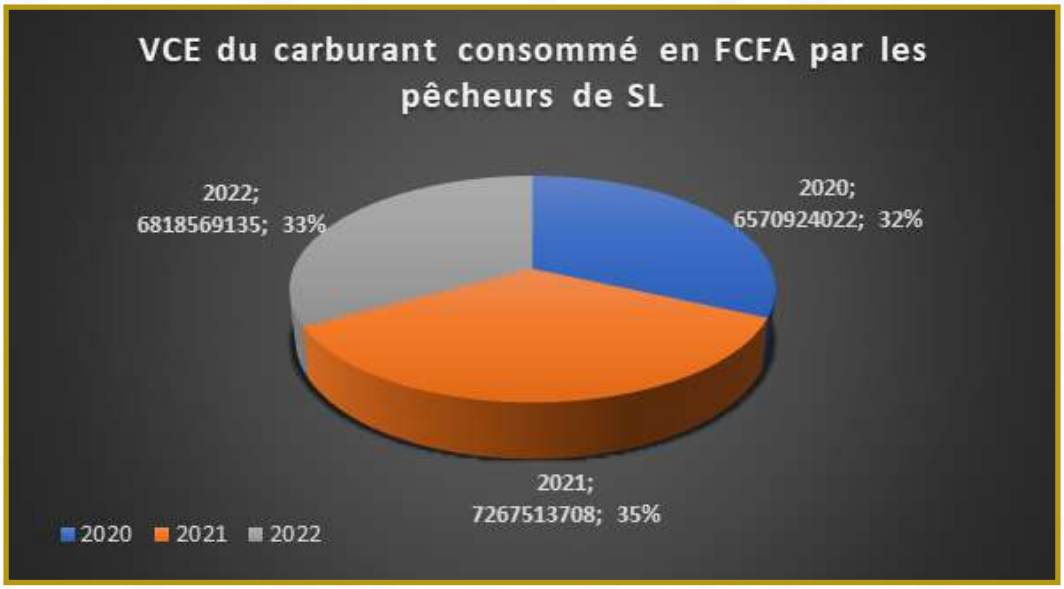


Graphique 6 : Volume du carburant consommé en litres par les pêcheurs à SL

Les pêcheurs de Saint-Louis investissent des sommes considérables pour alimenter les pirogues dans le cadre de leurs activités de pêche. Entre 2020 et 2022, le montant cumulé consacré à la consommation de carburant pour les pirogues s'élève à plus de 20 milliards de CFA. Durant cette même période, la valeur commerciale des débarquements a été estimée à plus de 52 milliards de CFA, ce qui laisse apparaître une différence de plus de 32 milliards de CFA. Cela souligne que le secteur de la pêche joue un rôle clé non seulement dans l'économie de la région, mais aussi dans le bien-être des populations concernées.

Le secteur de la pêche artisanale doit être scrupuleusement protégé face au développement des projets pétro-gaziers. En effet, ce secteur est irremplaçable de par son importance économique, sociale et sécuritaire. Saint-Louis, étant l'une des villes du Sénégal les plus dépendantes des activités de pêche, est particulièrement vulnérable. Selon les personnes présentes lors de l'enquête, les installations du projet GTA ont affecté certaines zones de pêche situées près du littoral. Si des mesures d'atténuation ne sont pas mises en place rapidement, cela pourrait entraîner des conflits manifestes lors des prochaines étapes du projet. Nous présentons ce graphique

pour souligner l'importance de la contribution financière du secteur de la pêche artisanale.



Graphique 7 : Valeur commerciale estimée sur le carburant consommé par les pêcheurs de SL

II. Analyse des risques et impacts du projet GTA sur les activités de pêche à Saint-Louis

Les principales préoccupations des acteurs de la pêche à Saint-Louis se résument aux perceptions suivantes :

- Non prise en compte des pêcheurs en activité dans le cadre du développement des activités gazières offshore ;
- Non-implication des acteurs locaux, notamment les pêcheurs, dans les processus de prise de décision ;
- Menace sur la raréfaction des ressources halieutiques ;
- Diminution des capacités de capture (poissons) ;
- Risques de dégâts environnementaux graves liés au développement des champs gaziers.
- Contraintes d'accès aux ressources halieutiques situées autour des périmètres de sécurité des projets pétroliers, notamment au niveau du FPSO et du hub terminal ;
- Réduction des zones potentielles de pêche ;
- Baisse des revenus des pêcheurs artisanaux en raison du développement du projet gazier.
- Baisse des revenus pour les femmes transformatrices ;
- Risques de perte d'emplois ;

- Risques de favoriser la migration des jeunes pêcheurs ;
- Risque de conflits avec les communautés de pêche artisanale ;

Ces perceptions sont renforcées par l'analyse des risques techniques et conflictuels associés au projet gazier de GTA, ainsi que par les impacts réels identifiés dans la phase actuelle du projet.

2.1. Analyse des risques

Dans le domaine des activités pétro-gazières, en particulier le projet GTA, les risques techniques les plus importants sont liés aux éruptions de puits, aux explosions, ainsi qu'aux collisions et chavirements des bateaux-citernes ou tankers pendant les phases d'exploration, d'exploitation ou de transport.

2.1.1. Risques techniques

Dans le domaine de l'industrie pétrolière, les accidents ne sont pas rares. Plusieurs accidents spectaculaires ont eu lieu sur des plateformes offshore, parmi lesquels : Torrey-Canyon en 1967, Amoco-Cadiz en 1978, Exxon Valdez en 1979, Alexander Kielland en 1980, Piper Alpha en 1988, West Atlas en 2009, Montara en 2009 (Australie), Deepwater Horizon en avril 2010 (États-Unis), Penglai en juin 2011 (Chine), Elgin en mars 2012 (Royaume-Uni), Kulluk en décembre 2012 (États-Unis), etc. Ces accidents ont démontré que les risques techniques liés aux activités pétro-gazières peuvent concerner toutes les régions du monde et toutes. les entreprises du secteur, même les plus importantes, telles que British Petroleum, présentes au Sénégal et en Mauritanie. La figure 7 est présentée pour illustrer quelques cas d'explosions provoquées par l'industrie pétrolière.



Figure 7. Les cas d'explosion de puits

Ces exemples d'explosions sur des plateformes montrent les dangers auxquels sont confrontés les pétroliers géants en mer du Nord et ailleurs, ainsi que la nécessité de protéger l'environnement marin contre la pollution provoquée par les hydrocarbures, tout en préservant les intérêts des communautés de pêcher. On peut ainsi en déduire que le risque technique est l'exposition à

un danger, un préjudice ou un autre événement dommageable, inhérent à une situation ou une activité. À cet effet, nous partageons également la figure 8, qui illustre un cas d'explosion survenu en juillet 2021 dans le cadre de l'exploitation d'un gisement gazier dans le Golfe du Mexique. Cela démontre que les accidents dans le domaine de l'industrie pétrolière ne sont pas rares.



Figure 8 : un cas d'explosion causée par la rupture d'un gazoduc sous-marin

Au large de la péninsule du Yucatán, dans le golfe du Mexique, la rupture d'un gazoduc sous-marin a provoqué un gigantesque incendie qui a enflammé la surface de l'océan le 2 juillet 2021. Les internautes l'ont surnommé « l « œil de feu ». Grâce à la capacité d'intervention de la société pétrolière semi-publique mexicaine Pemex, la fuite de gaz a finalement été maîtrisée et l'oléoduc colmaté environ cinq heures plus tard. Les images effrayantes présentent illustrent clairement que les forages pour l'exploration des hydrocarbures offshore représentent un véritable danger pour le secteur de la pêche.

Que se passerait-il si de tels accidents se produisaient au large de Saint-Louis ? L'État et les opérateurs seraient-ils en mesure de faire face à une telle situation ?

Dans le cadre de l'exploitation des hydrocarbures, certains auteurs soulignent que les rejets opérationnels les plus importants générés par les plateformes de production offshore sont les eaux de production, qui augmentent au fur et à mesure de la durée de vie d'un gisement (Sémélien, 2005). Ces eaux contiennent de fortes concentrations de sel, de métaux lourds, de pétrole en solution, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de substances radioactives (Patin, 1999). Le rejet de ces déchets dangereux a des conséquences néfastes sur les écosystèmes locaux et les communautés abritant les projets (Kloff, 2005). Ainsi, il convient de noter que les hydrocarbures déversés peuvent avoir des effets négatifs sur les ressources naturelles d'intérêt écologique et socio-économique, en fonction de la zone environnementale touchée. Cela suscite souvent de vives préoccupations quant à leurs impacts potentiels sur l'environne-

ment. Parmi les composantes environnementales physiques qui pourraient être affectées par les hydrocarbures déversés, on retrouve l'air, le littoral, la surface de la mer, la colonne d'eau et les sédiments.

Face à un tel risque, les dégâts sur l'écosystème marin et côtier dans la zone de Saint-Louis pourraient être irréversibles. C'est pourquoi l'exploitation du gisement offshore de GTA doit être strictement encadrée afin de minimiser son impact sur les activités de pêche au large de Saint-Louis.

Concernant le processus de fourrage et de développement, la prudence doit être de mise. Aux États-Unis, 39 incidents ont eu lieu au cours des 16 dernières années, dont la moitié provoque des problèmes d'obturation des puits (Steiner, 2010). En 2018, l'EIES de BP avait prévu de forer 12 puits pour la première phase du projet GTA, sans compter ceux forés lors des phases d'exploration et de délinéation. D'autres puits seront également forés pour les deuxième et troisième phases de ce projet. Cela montre que le risque d'éruption de puits n'est pas exclu.

Généralement, en cas d'éruption, la pollution marine peut devenir incontrôlable pendant un certain temps, et les dégâts sur l'environnement, notamment sur la biodiversité et la pêche, sont souvent irréparables.

Des écosystèmes ont déjà été endommagés par des activités pétrolières en Afrique et dans le monde, notamment dans le delta du Niger au Nigeria, au Tchad, en Angola, au Congo (Antoine M., K., l. 2009) et dans le Golfe du Mexique (Steiner, 2003 ; Magrin et Van Dessel, 2010). Ces exemples montrent que les projets pétroliers comportent des risques multiples pour l'économie maritime tout au long du cycle de vie des projets.

Tableau 1 : Effets des activités sismiques sur la faune marine

Effets sur l'environnement marin
Les dauphins et les baleines sont très sensibles aux activités sismiques. **A courte distance :** - mortalités, hémorragies cérébrales, impacts sur le système auditif. **A longue distance :** - changements de comportement, arrêt de la vocalisation, respiration accélérée, etc. (jusqu'à 300 km)

Les poissons sont particulièrement sensibles durant la migration et la période de frai.

A courte distance :

- hémorragies cérébrales chez les adultes, impacts sur le système auditif et mortalité des alevins.

A longue distance :

- changements de comportement (jusqu'à 100 Km)

- baisse de la quantité de poissons dans les eaux peu profondes (- 70 %)

- baisse de la quantité de poissons dans les eaux profondes (- 40 %)

Source : (Organisation Mer Bleue, Kloff et al, 2005)

2.1.2. Les risques de conflit

Les risques techniques entraînent des conséquences environnementales, socioéconomiques et sanitaires. Cette situation peut souvent provoquer une dépossession des richesses naturelles et des ressources locales, allant ainsi à la rencontre des droits individuels et collectifs des communautés riveraines (Svampa et al., 2014 ; Gambina, 2010 ; Harvey, 2010). Cela rend la situation particulièrement propice aux conflits. Ainsi, l'implantation du projet GTA au large de la frontière sénégalo-mauritanienne suscite souvent des inquiétudes parmi les acteurs de la pêche et génère d'énormes attentes au sein des populations riveraines.

La préservation de l'environnement marin repose sur un contrôle strict des opérations, le respect des textes réglementaires et l'évitement des zones écologiquement sensibles. L'absence de contrôle par l'État et les organisations de la société civile peut favoriser une gestion irresponsable des projets offshore, voire de la gestion des déchets dangereux. Cette négligence quant à la minimisation des risques et au contrôle des opérations peut entraîner une pollution marine, générant ainsi des conflits entre les acteurs de la pêche et l'opérateur. Ce risque présente une critique élevée, et il est crucial d'adopter un ensemble de mesures procédurales applicables afin d'atténuer les inquiétudes des acteurs communautaires situés sur la Langue de Barbarie.

2.2. Analyse de la situation d'impact du projet GTA sur la pêche à Saint-Louis

À travers les principales zones de pêche potentielles au large de Saint-Louis, les incidents rapportés concernant les activités du projet durant la période 2021-2023 sont analysés. Il convient de rappeler que la pêche artisanale est régulée. Elle se pratique entre 0 et 6 milles marins (soit environ 11 km) sur toute la longueur de la côte (CSRP, 2017). Cette zone de pêche est interdite

aux chalutiers industriels. Toutefois, les pêcheurs artisanaux ne sont pas obligés de se limiter à cette zone et peuvent s'aventurer plus loin, en eaux profondes, où ils interagissent et rivalisent avec les acteurs industriels. L'enquête révèle que la pêche artisanale à Saint-Louis repose principalement sur les pratiques suivantes : l'utilisation des filets dormants, de la palangre et de la senne tournante.

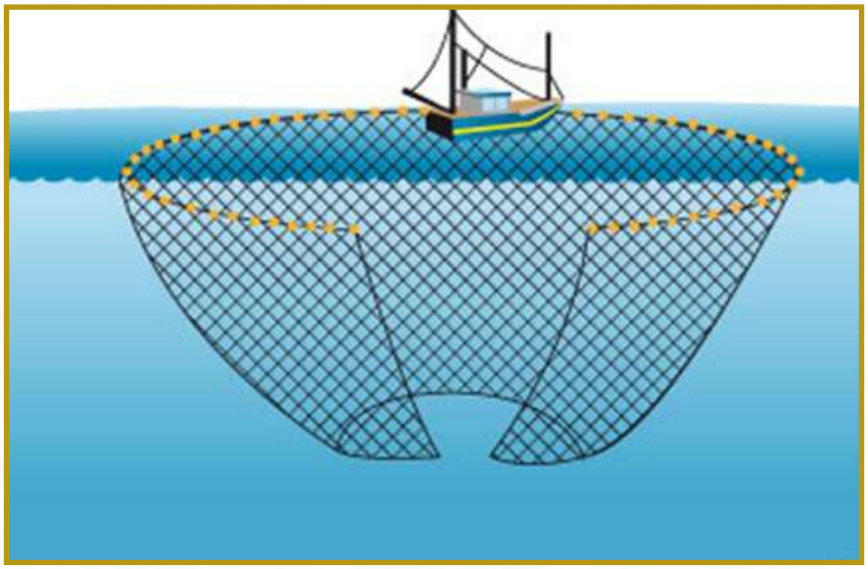


Figure 10 : exemple la senne tournante

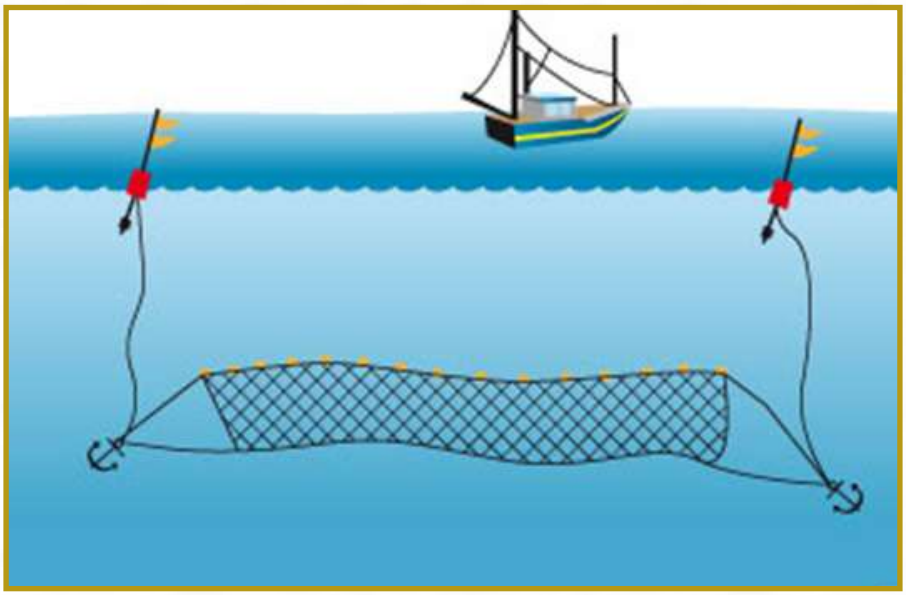


Figure 11 : exemple d'un filet tournant

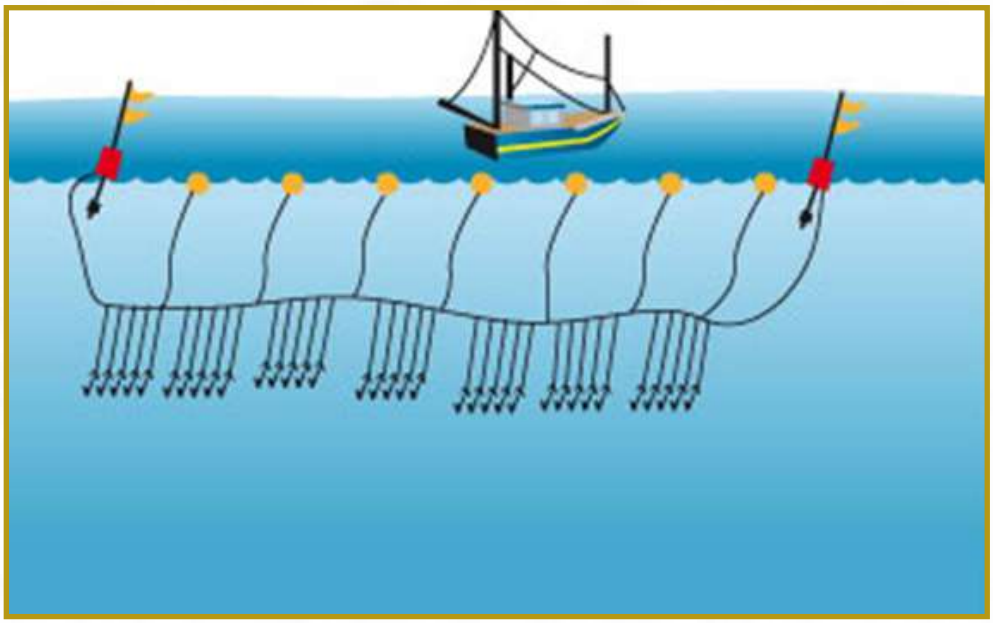


Figure 12 : exemple de palangre

La présentation des différentes techniques de pêche facilite l'analyse des principales zones de pêche potentielles au large de Saint-Louis et de leurs impacts sur le projet GTA.

Tableau 2 : localisation des principales zones potentielles de pêche au large de SL

Nom des zones de pêche en wolof	Estimation des distances par rapport au côte	Estimation du niveau de profondeur
Kherwou reuywi	3 à 4 km	14 m de profondeur
Kherou hopital	3 à 4 km	14 m de profondeur
Kherwou besbi	3 à 4 km	14 m de profondeur
Diokhormande	7 km	14 m de profondeur
Boutouraye	9 km	14m de profondeur
Diatara	10 km	35m de profondeur
Praia bop	16 km	42m de profondeur
Praia tank	16 km	42m de profondeur

Source : (Données terrains du Consultant, 2024)

Au niveau de la Langue de Barbarie, un manque de communication entre la communauté des pêcheurs, les entreprises responsables du projet GTA et l'État a été observé, selon les témoi-

gnages des acteurs rencontrés. Ce manque de dialogue pourrait entraîner des conflits, mettant ainsi en péril les activités de l'opérateur et de ses partenaires.

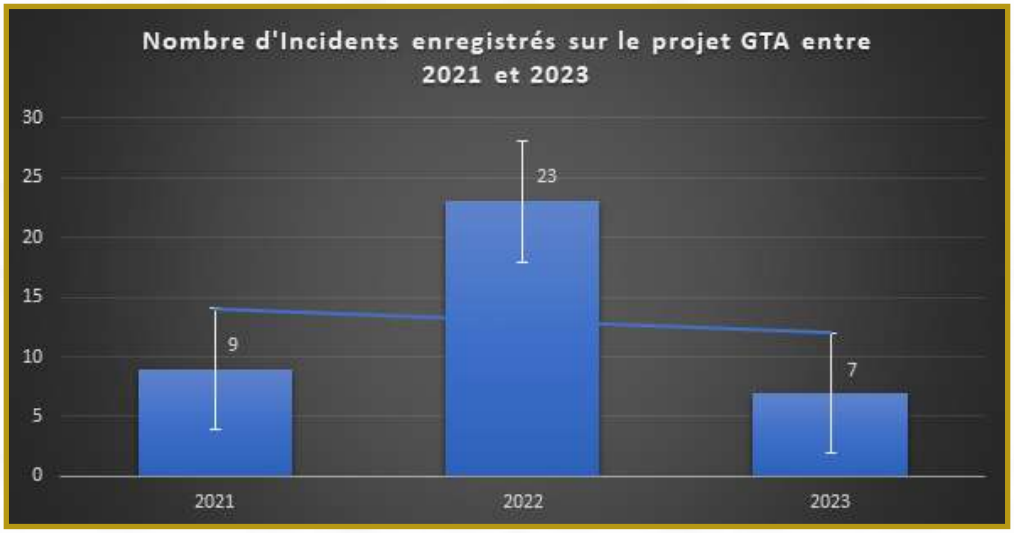
Parmi les zones de pêche identifiées, seule celle de « Diatara » est principalement occupée par les infrastructures du terminal hub. Cependant, cela n'empêche pas les pêcheurs d'accéder également à la zone où le FPSO est installé, sur les 40 km de côtes. Cette composante du Hub est la plus proche de la côte, située à 10 km des rivages, et est même visible à l'œil nu, notamment du côté de « Gokho bacc », près de la frontière sénégalo-mauritanienne.



Source : Photo prise par le consultant sur le terrain, mai 2024

Les installations du terminal Hub (FNLG, QU, caissons, etc.) situées à la frontière constituent un environnement favorable à l'attraction des poissons dans cette zone. Les pêcheurs nous ont informés que le Hub se trouve dans leur principale zone de pêche, ce qui génère déjà des tensions sociales entre eux et l'opérateur. Selon l'enquête, les pêcheurs de Saint-Louis et d'autres localités enfreignent les règles en pénétrant dans le périmètre de sécurité du Hub.
Le plan de gestion environnementale et sociale (PGES) ainsi que le plan de suivi (PS) du projet GTA nous permettent d'identifier les incidents survenus durant les années 2021, 2022 et 2023.

Graphique 8 : Nombre d'incidents enregistrés sur le projet GTA entre 2021 et 2023



Source : rapports PGES BP, 2024

Selon le rapport du PGES 2023, à la date du 12 mars 2023, 10 pirogues ont été amarrées au nord de la digue, dans une zone de 500 m, et ont refusé de partir à l'approche du FLO. Ce n'est qu'avec l'intervention de la marine que ces pêcheurs ont pu quitter la zone. De même, le 13 mars 2023, 11 bateaux de pêche sont venus pêcher dans la zone de sécurité du Hub. Le rapport du PGES révèle que le 2 août 2023, du 8 à 12 pirogues de pêche ont fréquenté la zone de sécurité de 500 m au nord de la digue. Il est précisé que ces pirogues ont refusé de quitter la zone à l'approche du FLO, ce qui a conduit les deux FSV (Stanford Pelican et Red Kite) à demander une assistance navale. Plusieurs cas similaires ont été identifiés dans les rapports du PGES. Actuellement, il apparaît que le principal problème identifié dans le cadre du projet est lié aux tensions sociales provoquées par les acteurs de la pêche.

Concernant les aspects environnementaux, la DREEC souligne que le projet GTA n'a pas encore causé de conséquences environnementales majeures. Les difficultés rencontrées concernent principalement les incidents notés avec les pêcheurs. Ces derniers ne respectent pas les périmètres de sécurité du projet, qui s'étendent jusqu'à 500 m des installations, et pénètrent souvent dans le Hub pour aller chercher du poisson.

Les entretiens menés avec les communautés de pêche en mai 2024 révèlent que la situation actuelle du projet offshore GTA génère de nombreux conflits avec les communautés de pêche. De plus, les enquêtes révèlent un certain niveau de désespoir et de réticence chez les acteurs de la pêche, ce qui contraste avec les déclarations faites dans le cadre de l'EIES du projet. En 2018, les risques du projet pour la pêche artisanale n'ont pas été suffisamment pris en compte par l'EIES. Certains pêcheurs signalent que le projet GTA a occupé leur principale zone de pêche, à

savoir « Diatara ». D'autres précisent que les installations du terminal hub couvrent intégralement cette zone de pêche. Les acteurs de la pêche indiquent que des problèmes importants se posent actuellement dans cette zone, précisant que le Hub est devenu un milieu récepteur de poissons, qui migrent vers ce site en raison de la lumière et des infrastructures sous-marines. Cette migration des poissons vers le Hub impacte l'accès des pêcheurs locaux aux ressources et aux revenus, en raison des restrictions liées au périmètre de sécurité des installations.

Conscients du partage de ce nouvel espace maritime avec des acteurs mondialisés qui imposent une activité extractive destructrice de richesses et d'impacts sur l'environnement, l'État gagnerait à anticiper un modèle de co-construction territoriale offshore. Ce modèle viserait à réguler l'espace maritime et les usagers de la mer, afin de gérer durablement les ressources naturelles offshore et d'apaiser les potentielles tensions sociales.

2.3. Analyse de la situation des investissements de BP à Saint-Louis travers la RSE et le Contenu Local

Le contenu local (CL) et la responsabilité sociale ou sociétale des entreprises (RSE) sont deux types de mesures (outils) qui peuvent être mises en place pour maximiser les externalités positives ou atténuer les externalités négatives des activités extractives, notamment lorsque les obligations contractuelles sont faibles. Cependant, chacune de ces mesures présente des caractéristiques spécifiques qu'il convient de préciser.

Le CL est juridiquement contraignant, c'est-à-dire qu'il est obligatoire et que les entreprises sont tenues de l'appliquer. La loi sur le CL s'applique à la fois aux secteurs pétroliers et gazier, ainsi qu'au secteur minier, mais avec des textes distincts. La formulation du CL ne profite pas suffisamment aux communautés et au secteur de la pêche, alors qu'ils sont particulièrement exposés aux risques et aux impacts du projet GTA.

Quant à la RSE, elle relève entièrement de la volonté de l'entreprise d'entreprendre des actions en faveur des communautés. L'Europe a commencé à s'intéresser à la RSE au milieu des années 1990, en réponse aux actions des organisations de la société civile contre des entreprises ayant causé des préjudices à l'environnement (Shell, Total, etc.) ou au social (Danone, etc.) (Capon. M., et al., 2016). Cette politique de RSE est souvent mise en place par les entreprises pour éviter les conflits avec les populations riveraines (permis d'opérer) et améliorer leur image. De plus, il convient de noter qu'il s'agit d'un concept lié au développement durable et qui prend en compte le volet environnemental, contrairement au CL.

L'application efficace du CL et de la RSE dans le cadre des projets pétro-gaziers peut contribuer à apaiser les tensions et prévenir les conflits au niveau local et national. Par ailleurs, la pratique du CL a facilité la gestion des conflits au Nigéria et a contribué à l'harmonisation des communautés en Sierra Leone et au Libéria dans des contextes post-conflictuels (Warner, 2011). Les particularités de chacun de ces concepts sont résumées dans le tableau suivant.

Tableau 3 : Différence entre le CL et la RSE

Outils / Différences	Contenu Local (CL)	Responsabilité sociétale des entreprises (RSE)
Porté juridique	Contraignant	Volontaire
Champ d'intervention	Graduel : du local au national voire régional ou international	**Échelle locale** : du quartier à l'envergure communautaire, voire départementale ou régionale.
Principe	Créer des opportunités d'emploi ; Permettre aux entreprises nationales de tirer profit sur les marchés qui couvrent les activités du projet	Garder un climat social favorable avec les communautés, Protéger l'image de la compagnie
Finalité	Contribution au développement du tissu industriel local et national, à la création d'emploi et transfert de technologie et de compétence	Protéger les moyens de subsistances des communautés ; Accompagner les communautés dans les projets de développements
Centres d'intérêt	Formation, emploi, transfert de compétence et de technologie, promotion des entreprises nationales	Développement des compétences locales, dons de matériel ; financement des projets, investissements sociaux de bases

L'analyse des enjeux des outils (RSE et CL) nous amène à examiner l'état des lieux des investissements liés au projet GTA à Saint-Louis. Selon le rapport ITIE de 2023, le total des revenus générés par le secteur extractif pour l'année 2022, après travaux de conciliation, s'élève à 275,33 milliards de FCFA (443,278 millions USD), dont 242,30 milliards sont affectés. au budget de l'État. Ce rapport souligne que le secteur des hydrocarbures a contribué à hauteur de 24,70 milliards sur les 275,33 milliards de FCFA générés par le secteur extractif, soit environ 8,97 %. Les paiements sociaux et environnementaux du secteur extractif s'élèvent à 13,80 milliards de FCFA en 2022, dont 1,70 milliard pour le secteur des hydrocarbures. Concernant l'emploi, BP et Kosmos mobilisent 114 travailleurs pour une masse salariale de 10 483 932 925 FCFA. Le rap-

port précise que ces opérateurs ont dépensé 955 360 981 FCFA au titre des paiements sociaux, mais au niveau local, cela ne représente pas une somme significative. En ce qui concerne les aspects environnementaux, BP a effectué un paiement environnemental d'un montant de 441 862 942 FCFA, selon le rapport.

Le programme d'investissement social de BP dans le cadre du projet GTA se concentre principalement sur trois axes prioritaires : le développement de la main-d'œuvre (i), de la chaîne d'approvisionnement (ii) et de l'investissement social (iii). L'axe d'intervention qui concerne le plus Saint-Louis est celui de l'investissement social. Dans ce cadre, BP investit dans quatre secteurs : Santé, Éducation, Environnement et Entrepreneuriat.

Le rapport du PGES de 2023 souligne que BP a poursuivi la mise en œuvre des programmes d'investissement social au Sénégal et à Saint-Louis pour le compte de JV Partners. Pour différentes réalisations répertoriées, le coût global des investissements sociaux de l'opérateur n'atteint pas 1 milliard de FCFA, tandis que la contribution du secteur de la pêche à Saint-Louis sur les débarquements en 2022 totalise plus de 22 milliards de FCFA.

III. RECOMMANDATIONS

Étant donné que l'exploration et la production pétro-gazière en mer peuvent avoir de graves conséquences pour les communautés côtières dépendantes des ressources naturelles, en particulier celles vivant de la pêche, il serait préférable de mettre en place un fonds spécial de protection du secteur de la pêche. Ce fonds alimenté en partie par une redevance sur le chiffre d'affaire des entreprises ayant des opérations pétrolières et gazières en offshore viserait à mieux sécuriser la cohabitation imposée, sans l'avis préalable éclairé des acteurs concernés, et permettrait de financer des activités génératrices de revenus pour compenser les pertes liées à la diminution d 'actifs ou à l'affectation des moyens de subsistance, la modernisation des embarquements, la protection des aires marines, l'aménagement de nouveaux récifs, la mise en place d'installations modernes, ergonomiques et écologiquement durables de transformation des produits halieutiques, entre autres besoins identifiés.

Loin de résoudre tous les risques et impacts effectifs, les principales recommandations ci-dessous appellent à une co-construction territoriale, qui pourrait rendre écologiquement faisable la cohabitation entre la pêche et les hydrocarbures. Cela nécessiterait de faciliter les arrangements avec les pêcheurs et acteurs socio-économiques de Saint-Louis, l'État et le consortium BP-Kosmos-PETROSEN, afin de de trouver ensemble des solutions qui protègent durablement les opérations gazières en cours et les intérêts et droits des communautés impactées par ces opérations et installations.

Ces recommandons spécifiques sont formulées à cet effet:

- ***La co-production d'une approche multipartite pour trouver des solutions favorisant une meilleure conciliation des intérêts économiques découlant des activités gazières à Saint-Louis et des exigences environnementales du milieu marin, dont dépendent d'autres activités socio-économiques et culturelles, telles que la pêche ;***
- ***L'élaboration, avec les communautés, d'une vision commune du développement des communes environnantes (création de centres d'aquaculture pour l'élevage de poissons, développement d'infrastructures énergétiques pour la conservation des produits périssables, formation et emploi des jeunes) ;***
- ***La formation de comités de suivi indépendants pour le contrôle de la qualité des eaux et de l'écosystème marin, ainsi que pour la gestion des retombées fiscales, afin de réduire les conflits ;***
- ***L'élaboration d'un plan d'action commun pour la prévention et le suivi des impacts, et un plan d'investissement pour la mise en œuvre des mesures de compensation pour les acteurs du secteur de la pêche impactés par les opérations pétrolières et gazières ;***
- ***La création d'un fond bleu de protection durable du secteur de la pêche alimenté en partie par une redevance spéciale tirée du chiffre d'affaires des entreprises pétrolières et gazières intervenant dans les projets off-shore.***

LEGS

Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

Email : legs.africa2063@gmail.com
www.legs-africa.org
www.citizenlegs.org

Yoff, 4 Route de l'Aéroport , 2ème étage
Dakar - Sénégal
Tel : 33 860 24 87 // 77 414 17 65