

6 L'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DANS LE DROIT APPLICABLE AUX PORTS

Fatou NDIAYE, Khalifa Ababacar KANE et Marie BONNIN

L'importance d'un port au sein de l'économie d'un pays n'est plus à démontrer. En effet, pour les pays disposant d'une façade maritime, le port est un atout majeur pour le développement de leur commerce et de leur économie. Avec 700 km de côtes, le Sénégal dispose d'un port autonome et de 3 ports secondaires³³¹. Le rôle du port Autonome de Dakar a largement évolué depuis les indépendances lui permettant même d'être un port de substitution face aux crises qui ont frappé les ports de Tema, Lomé et Cotonou³³². L'historique des différents ports sénégalais permettra ainsi de montrer leur importance avant de déterminer leur cadre juridique et institutionnel et de présenter l'encadrement juridique des risques liés au développement des activités portuaires.

1. LES PORTS SÉNÉGALAIS

1.1. HISTORIQUE DES PORTS AU SÉNÉGAL

Le Sénégal a un espace maritime de 198 000 km² avec un plateau continental de 23 000 km². L'origine des ports au Sénégal se confond avec celle de la navigation maritime. L'histoire portuaire sénégalaise peut être divisée en deux grandes périodes : la période précédant l'indépendance et celle de la décolonisation.

1.1.1. Ile de Gorée, port dès l'antiquité

Avant l'indépendance, l'Ile de Gorée fut le premier port du Sénégal. Il présentait un mouillage sûr, loin de la côte dangereuse. Ce port a connu beaucoup

d'évolutions. D'abord, occupé par les portugais, il était considéré comme un port de réception privilégié par leurs navires en route vers l'Inde et l'Amérique du Sud³³³.

Ensuite, il fût occupé en 1588 par les hollandais qui le transformèrent en port négrier. A cet effet, il devint un point d'acheminement vers l'occident. C'est à partir de 1590 qu'il fut transformé en port militaire par les français.

1.1.2. Le port de Saint-Louis

Le port de Saint Louis constitue le second port historique, il fût construit en 1659 par les français. Il servait de lieu d'échanges de tissus, de bijoux en verre et de fer venant de France en contrepartie de produits locaux. Cela a valu à Saint Louis d'être non seulement la capitale des territoires colonisés du Sénégal mais plus largement, celle de l'Afrique Occidentale Française³³⁴. Il devint aussi un port négrier pour le commerce des esclaves³³⁵. En effet, le port servait de relais entre « le compteur intérieur du pays et l'exportation d'esclaves vers les Amériques³³⁶ ». Cette influence économique va être concurrencée par celle acquise progressivement par le port de Dakar.

1.1.3. La construction du port de Dakar, milieu du 19ème siècle

Les ports sénégalais ont joué un rôle important dans l'exploitation des ressources du pays en ce sens que le Sénégal servait de source d'approvisionnement en matières premières pour la métropole en échange de pacotille et de boisson. Ce qui explique que toutes les législations relatives à la gestion et à l'exploitation du port de Dakar étaient élaborées par les autorités administratives coloniales au sein de l'État français. Il s'agissait du Gouverneur des colonies, du Commissaire de la République française mais aussi du Haut

333 Khalifa A. KANE, Droit portuaire en Afrique, aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation au Sénégal, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 22.

334 L'Afrique Occidentale Française (AOF) regroupait le Sénégal, le Soudan (Mali), la Guinée et la Côte d'Ivoire.

335 Source : <http://www.saintlouisdusenegal.com/english/history.php>, voir Khalifa Ababacar Kane, op.cit, p22.

336 Idem.

331 En effet, avec la construction de la plateforme portuaire de Fouldiounge-Ndakhonga, le nombre de ports secondaires devrait passer à quatre.

332 Jean Tape BIDI, *Impact de la crise ivoirienne sur les ports ouest-africains*, Outre-Terre, 2005/2 (no 11), p. 309-318, www.cairn.info/revue-outre-terre-1-2005-2-page-309.htm

Commissaire de la République. Leurs attributions étaient déterminées par les décrets du 23 mars 1921 et du 21 février 1925 du Ministre des colonies.³³⁷

Le port de Dakar, construit en 1857, s'est considérablement développé dès le début du 20^{ème} siècle grâce à de nombreux travaux qui ont permis l'amélioration de conditions d'accès et de travail des navires (voir tableau ci-dessous).

Aujourd'hui, c'est un port moderne caractérisé par la rapidité de ces opérations liées aux navires et à la marchandise, et par sa capacité à recevoir de gros navires à fort tirant d'eau. Dans le cadre de l'amélioration de ses infrastructures de base et dans le but d'optimiser les capacités d'accueil du terminal à conteneur, le Port de Dakar a procédé à un appel d'offre international pour le dragage de son chenal d'accès.

Tableau : Les grandes étapes de la construction du Port Autonome de Dakar

DATE	PROGRAMMES DE TRAVAUX
1864-1886	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation des dessertes routières et ferroviaires du port. Construction de hangars électrification, achat de grue et de remorqueurs
1910-1926	<ul style="list-style-type: none"> Construction des môles supplémentaires 5, 6 et 8. Construction de postes pétroliers à la jetée nord Réalisation de travaux de dragage
1926-1933	<ul style="list-style-type: none"> Edification du môle 3. Construction de hangars sur les môles 2 et 3. Réalisation travaux de dragage
1933-1939	Construction du môle 4
1947-1951	Construction du wharf pétrolier
1962	Construction d'un premier quai de pêche
1972	Construction d'un second quai de pêche

337 S'appuyant sur ces textes, les autorités administratives précitées ont procédé à l'élaboration de nombreux instruments juridiques en matière d'organisation administrative et d'exploitation des ports des colonies. Ces textes leur permettaient aussi de procéder à la promulgation et à la publication aux colonies des dispositions législatives et réglementaires prises par la métropole. Il en est ainsi de l'arrêté n° 4772 du 15 juillet 1955, du Haut commissaire, relatif à la promulgation du décret n° 55-637 du 20 mai 1955 autorisant l'institution de « ports autonomes » dans les territoires relevant du ministre de la France d'Outre-Mer. L'article 1er de ce texte dispose : « Est promulgué au territoire le texte ci-après : Décret n° 55-637 du 20 mai 1955 autorisant l'institution de « ports autonomes » dans les territoires relevant du ministre de la France d'Outre-Mer ».

1980	<ul style="list-style-type: none"> Construction d'un môle de pêche. Approfondissement du môle 1 (façade ouest) de - 8,5 m à -10 m pour pouvoir accueillir des navires porte-conteneurs en attendant la construction d'un terminal.
1983	Construction d'un poste Ro-Ro en zone sud et rempiètement du bassin ouest permettant de gagner 10.000 m ² de terre-pleins.
1985-1987	Construction du terminal à conteneurs avec 2 postes à quai fondés à - 11,60 m et 8 ha de terre-pleins.
1998-2004	Extension du Terminal à conteneurs (TAC 2) et construction de la route de contournement Nord et du carrefour giratoire de Bel-Air entre 2003 et 2004.

1.2. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

La détermination du cadre juridique des ports passe par l'identification de leur nature juridique (1.2.1), la détermination de leur régime juridique (1.2.2) mais aussi des institutions qui en ont la charge (1.2.3).

1.2.1. Nature juridique des ports

Il n'existe pas au Sénégal une définition légale ou réglementaire du port alors que nombreux textes s'y réfèrent. Il en est ainsi de la loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du domaine de l'État qui stipule dans son article 6 que font partie du domaine public artificiel : « les ports maritimes et fluviaux avec leurs dépendances immédiates et nécessaires, digues, moles, jetées, quais, terre-pleins, bassins, écluses, sémaphores, les ouvrages d'éclairages et balises, phares fanaux et leurs dépendances ». Cette définition a été reprise par le Code de la Marine marchande de 2002 pour définir le domaine public maritime artificiel³³⁸.

En réalité, la principale difficulté résulte de la diversité des normes juridiques appliquées dans les ports. Chaque port est une entité juridique qui consacre, en plus de l'application du droit interne, l'intervention du droit communautaire et du droit international. Cela implique que même les définitions proposées par les conventions internationales ne sont pas précises et n'englobent pas toutes les spécificités qui s'y attachent. Ainsi, la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer considère le port dans son article 10 comme « un emplacement muni de divers installations, terminaux et équipements pour le chargement et le déchargement de marchandises ou l'embarquement et le débarquement des passagers ». La Convention de Genève du 9 décembre 1923 portant statut du régime international

338 Le Code fait une division du domaine public en domaine public maritime artificiel et domaine public maritime naturel. Le domaine public artificiel est le fruit de l'ingéniosité de l'homme en l'occurrence les ports maritimes et le domaine public maritime naturel comme une donation de la nature.

des ports maritimes, n'est pas plus précise car elle se limite à donner une définition du port maritime³³⁹. Aux termes des dispositions de cette convention : « un port maritime est un lieu aménagé pour permettre le chargement et le déchargement des navires ». Son article 1^{er} consacre que « sont considérés comme ports maritimes, les ports fréquentés par les navires de mer et servant au commerce extérieur ». Selon J. LATTY, le port maritime est « l'espace que la mer remplit continuellement ou par intermittence et dans lequel les navires, abrités contre le vent et les lames peuvent être construits, entretenus, réparés, chargés et déchargés »³⁴⁰.

Au Sénégal, le Code de la Marine marchande du 16 août 2002³⁴¹ est le seul texte qui a proposé une définition du terme. Ce texte consacre son paragraphe 5 sur les ports maritimes et dispose en son article 10 qu'« est considéré comme port maritime un lieu aménagé pour accueillir les navires, leurs passagers et leurs cargaisons.

Sont considérés comme faisant partie des ports maritimes :

- sur l'eau : les digues, darses, môles, rades, mouillages, jetées et chenaux d'accès ou de dérivation
- à terre : les bâtiments, installations et équipements, terrains et voies de communication nécessaires aux activités portuaires et au déroulement satisfaisant de la navigation dans les eaux portuaires ».

Comme précédemment annoncé, le Sénégal dispose d'un port Autonome à Dakar et de 3 ports secondaires (Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor).

1.2.1.1 Le Port Autonome de Dakar (PAD)

Le port de Dakar étant un Port Autonome (PAD), il est nécessaire de donner une définition de cette expression. Aux termes de la loi française n° 65-491 du 29 juin 1965 relative à la création des ports autonomes, les ports autonomes sont définis comme des établissements publics de l'État. À ce titre, le port a des missions précises et variées comme les travaux d'extension et d'aménagement portuaire, l'entretien des infrastructures portuaires, la police portuaire, la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté, l'exploitation de l'outillage public du port³⁴².

De manière plus précise un port autonome est une entreprise publique ou un organisme gérant une zone portuaire, doté d'une personnalité morale et bénéficiant d'une autonomie de gestion vis à vis de sa tutelle.

La spécialité de la nature juridique du PAD se caractérise par ses diverses transformations de statuts.

En effet, le port de Dakar était un port de commerce depuis sa création jusqu'aux indépendances. Ainsi, dès 1960, par ordonnance n° 60-09 du 27 août 1960, le port subit sa première transformation statutaire. Cette ordonnance constituait l'une des premières législations portuaires à côté du décret n° 67-146 du 10 février 1967 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Port autonome de Dakar. Par cette ordonnance de 1960 précitée, le port devient un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Il s'agissait donc d'attribuer la personnalité juridique et une certaine autonomie de gestion à des services ou groupe de services. Le premier Code de la Marine marchande pour les activités maritimes³⁴³ de 1962 est venu compléter cette ordonnance. L'article 2 de la loi n° 77-89 du 10 avril 1977³⁴⁴, intervenu par la suite dispose que : « les établissements publics à caractère industriel et commercial sont des personnes de droit public spécialisées, dotées d'un patrimoine propre et ne bénéficiant d'aucun apport privé à leur fond de dotation ». Il en résultait une gestion monopolistique, par l'État, basée sur la notion de service public. Cette approche classait les établissements publics en trois catégories : les établissements publics administratifs (E.P.A), les établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) et les établissements publics professionnels (EPP).

Mais, ce régime a impliqué des lourdeurs administratives et financières³⁴⁵, qui ont conduit à un nouveau changement de statut. Le statut de l'EPIC, est remplacé par un régime instituant une société par actions, en 1987. Il s'agit de la loi n° 87-28 du 18 août 1987 qui autorise la création de la Société Nationale du Port Autonome de Dakar (SONAPAD) complétée par le décret n° 87-1552 du 19 décembre 1987 portant approbation des statuts du Port Autonome de Dakar.

L'objet de ce changement s'inscrit dans une politique de modernisation et de simplification du cadre légal des établissements publics et des industries sénégalaises. Le régime qu'elle prévoit confère une plus grande autonomie administrative et financière au port en ce sens que la tutelle administrative qui pesait sur le port a été supprimée et le contrôle financier ne pouvait se faire qu'à posteriori.

Cette loi attribue au PAD les missions « d'extension, d'amélioration, de renouvellement, de reconstruction, d'exploitation, d'entretien, de police du port et de ces dépendances, de gestion du domaine immobilier qui lui est affecté ».

339 Khalifa Ababacar KANE, op cité.

340 Traité d'économie maritime de 1960, T, IV, p.3.

341 Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande, JORSn° 6060, 17août 2002.

342 GUERLET, Grégory, La gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse soutenue à l'Université du Littoral Côte d'Opale, 2013, www.tel.archives-ouvertes.fr/tel-00983306/document, consulté le 14 février 2015.

343 Loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la Marine marchande, JORS 30 mars 1962.

344 Loi n° 77-89 du 10 avril 1977 relative aux établissements publics, aux sociétés nationales, aux sociétés d'économie mixte et aux personnes morales de droit privé bénéficiant de concours financiers de la puissance publique, JORS, 30 avril 1977.

345 Khalifa Ababacar KANE, op Précité, p.63-64.

Néanmoins, il peut exercer des missions annexes à celle précitées et utiliser son domaine privé sans que l'aménagement prévu ne conduise à réintégrer la parcelle dans le domaine public.

Cette loi de 1987 a été modifiée en son article 3 par la loi n° 92-63 du 22 décembre 1992 autorisant la création de la SONAPAD.

Tableau : récapitulatif de l'évolution de la nature juridique du PAD

Date	Nature juridique
1857 -1960	Port de Commerce
1960	EPIC
1987	Société par actions SONAPAD

1.2.1.2. Les ports secondaires (Saint-Louis, Ziguinchor et Kaolack)

Au Sénégal, l'emprise étatique demeure également forte dans les ports secondaires publics. Cette emprise est consacrée par l'alinéa 1 de l'article 23 de la loi n° 96-06 du 22 mars 1996 portant transfert de compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales, modifiée par les lois n° 2002-15 du 15 avril 2002 et n° 2004-21 du 25 août 2004 aux termes desquelles : « Le domaine public artificiel reste géré par l'État ».

La lecture de cette disposition nous confirme que la gestion des ports secondaires n'est pas vraiment concernée par le vaste mouvement de la décentralisation. En effet, la loi de 1996 marque la troisième étape de la décentralisation au Sénégal. Elle se traduit concrètement par une plus grande responsabilisation des collectivités locales et un certain transfert de compétences auxdites collectivités. Cependant, ce transfert de compétences ne concerne pas la partie du domaine public constituée par les ports secondaires. Il en résulte ainsi une gestion étatique³⁴⁶.

De même, conformément à l'article 23 précité, la compétence en matière portuaire et la propriété des dépendances du domaine public portuaire ne sont pas transférées aux collectivités locales. Ainsi, au Sénégal, il n'existe pas de « domaine public portuaire décentralisé ».

Partant de ce constat et en l'absence de disposition législative explicite sur cette question, nous pouvons affirmer que l'obligation de respecter la destination du domaine public portuaire s'applique à ces ports.

1.2.2. Régime juridique des ports

Le droit portuaire relève essentiellement du droit interne. Il appartient à chaque État de définir le régime juridique applicable à l'organisation et l'exploitation du port. Il existe, au Sénégal comme dans plusieurs pays africains, une compilation de textes se rapportant à la matière, mais l'essentiel est contenu dans les dispositions de la loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la marine marchande du Sénégal modifiée par la loi n° 2002-22 du 16 août 2002), du décret n° 65-342 du 19 mai 1965 portant règlement d'exploitation du port³⁴⁷ et de la loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du domaine de l'État.

A ces textes, s'ajoute l'arrêté n° 806 M.T.P.U.T du 24 janvier 1970 portant approbation du cahier des charges types³⁴⁸. Il faut également y ajouter les normes de droit communautaire OHADA³⁴⁹ (en particulier les actes unificatoires) et celles de l'UEMOA (notamment les règlements et directives) dont la principale particularité est leur primauté sur le droit national.

Dans cette compilation de textes, il faut retenir que les ports sont soumis à deux corps de règles différentes: des règles de droit public et celles de droit privé. Suivant ces règles il faut distinguer le domaine privé portuaire du domaine public portuaire.

Ainsi, les activités portuaires sont régies par deux catégories de textes. Le texte applicable dépend de la nature de l'activité exercée. Il s'agit des textes spécifiques et des textes non spécifiques.

Les textes spécifiques renvoient aux activités portuaires proprement dites. Ils sont constitués pour l'essentiel par le Code de la marine marchande, mais aussi et surtout par les textes concernant l'aménagement et la gestion des ports. Il en est ainsi du décret portant règlement d'exploitation du port déjà cité. Ce texte se compose de trois parties : la signalisation et formalités d'escales, le règlement sur la police du port et les taxes d'exploitation. Il définit également les règles types des contrats d'utilisation des ouvrages et outillages publics. Ses contrats sont des contrats d'adhésion car ils se réfèrent pour l'essentiel à ces règles types ainsi qu'aux règles définies dans le tarif concernant l'utilisation des outillages et ouvrages. L'utilisation de ces outillages entre dans le cadre du fonctionnement du service public industriel et commercial alors que les contrats conclus à cet effet sont des contrats de droit privé. Ce règlement d'exploitation complète la loi de la police maritime de 1965 précitée. Cette loi qui, jusqu'à une époque récente permettait une gestion efficace de

³⁴⁷ Le règlement d'exploitation du Port a été adopté par la commission permanente du conseil d'Administration du port, le 25 avril 1964, approuvé et rendu exécutoire par décret n° 65-342 du 19 mai 1965.

³⁴⁸ Prévu à l'article 1er du décret n° 60-454 du 29 décembre 1960, JORS du 14 février 1970.

³⁴⁹ L'organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (en abrégé OHADA) est une organisation panafricaine de normalisation juridique créée par le traité du 17 octobre 1993 à Port Louis.

³⁴⁶ Les collectivités locales ne sont pas des établissements publics et la seule limite à leurs compétences est définie par les lois qui les concernent. Le domaine public qui leur est affecté, en vertu de la loi de 1996 précitée, reste la propriété de l'État, soumis en tant que tel au Code du domaine de l'État. Il est important de préciser que cette approche n'a pas changé avec l'acte 3 de la décentralisation.

la police des ports maritimes, est devenue inadaptée au contexte sécuritaire international qui impose des normes rigoureuses de sécurité et le renforcement des pouvoirs des agents chargés de leur application. Elle a été abrogée et remplacée par la loi n° 2010-09 du 23 avril 2010 relative à la police des ports maritimes³⁵⁰.

Les textes non spécifiques sont ceux qui n'ont aucun lien direct avec les activités maritimes et portuaires proprement dites, mais qui peuvent intéresser les ports, le cas échéant. Ils peuvent être soit du droit du public soit du droit privé. C'est le cas du cahier des charges types et du Code du domaine de l'État.

Par définition, le cahier des charges est un document élaboré unilatéralement par l'administration et ayant pour rôle de déterminer les conditions d'exécution du contrat. Il encadre certaines activités portuaires.

Le Code du domaine de l'État participe à la détermination de la gestion portuaire en ses articles 6 et 9. L'article 6 incorpore le domaine public portuaire dans celui de l'État et l'article 9 prévoit les caractères d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité du domaine public portuaire.

1.2.3. La gestion des ports

Plusieurs institutions interviennent dans la gestion du port. Il existe une tutelle technique du ministère de la pêche et des affaires maritimes et une tutelle financière du ministère de l'économie et des finances.

Différentes directions interviennent également dans ce cadre institutionnel: la direction de la Marine Marchande (DMM), la Direction des pêches maritimes (DPM), la Direction des ports et des transports maritimes intérieurs et la Direction des infrastructures portuaires.

La Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASS-MAR) est une structure administrative autonome, à vocation opérationnelle qui intervient pour la coordination des interventions d'urgence en mer, sur les fleuves et dans les périmètres portuaires et la régulation de l'interaction entre les différentes administrations concernées par l'action de l'État en mer.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes³⁵¹ (ANAM), sous la tutelle de la Direction de la Marine Marchande et de la direction des ports et des transports maritimes intérieurs, a pour mission l'administration des navires et des gens de la mer. Elle participe à la police de la navigation maritime.

La Direction des ports secondaires et des transports maritimes intérieurs DPTMI est responsable de la gestion et de l'exploitation des ports secondaires et voies navigables. Leur exploitation commerciale est assurée par les chambres de commerce des villes concernées, sur la base de cahiers des charges signés avec l'État.

³⁵⁰ JORS n° 6559 du 4 décembre 2010

³⁵¹ Loi n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), J.O n° 6489 du 19 septembre 2009.

Le Port autonome de Dakar comporte plusieurs installations classées dénommées installations portuaires.

2. L'ENCADREMENT JURIDIQUE DES RISQUES LIÉS AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le risque consiste en la prise en compte d'une exposition à un danger, un préjudice ou un autre événement dommageable, inhérent à une situation ou à une activité.

En effet, la concentration de plus de 80% des unités industrielles dans la zone portuaires, fait que le littoral sénégalais est agressé quotidiennement par les pollutions et nuisances industrielles mais aussi confronté à une potentielle source de risques industriels portuaires.

Toutefois, la gestion des risques consiste en l'évaluation et l'anticipation des risques, ainsi qu'en la mise en place d'un système de surveillance et de collecte systématique des données pour déclencher les alertes.

2.1. LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DANS LE PAD

En tant que gestionnaire d'un territoire, le port est porteur d'un projet de développement. Au Sénégal, la vocation portuaire s'est progressivement diversifiée pour s'orienter, de plus en plus, vers une activité d'aménagement industriel et tertiaire en réponse à la stratégie de développement prônée depuis l'indépendance. Les enjeux sont de taille en termes de compétitivité, d'attractivité, de parts de marché, mais, également, en termes d'investissements lourds tels que le dragage de chenaux, l'endigage et l'extension des quais. Cette demande inflationniste d'infrastructures est-elle compatible avec la protection de l'environnement ? Ou plutôt est-il possible de concilier intérêts économiques et intérêts écologiques³⁵² ?

Cette question prend tout son sens dans la mesure où la défense de l'environnement fait partie des défis du 3^e millénaire pour toute politique de développement.

L'environnement est une notion imprécise³⁵³. La loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement sénégalais en donne cependant une définition dans son article 2. Il s'agit de : « l'ensemble des éléments naturels et artificiels ainsi que des facteurs économiques, sociaux et culturels qui

³⁵² KANE Khalifa Ababacar, *Politique portuaire et respect de l'environnement au Sénégal*, DMF, n° 735, 2013, p.1035.

³⁵³ REZENTHEL (R.), *Les ports et le régime des installations classées pour la protection de l'environnement*, D.M.F., n° 606, juillet-août 2000, p. 680.

favorisent l'existence, la transformation et le développement du milieu des organismes vivants et des activités humaines »³⁵⁴.

En adoptant des textes juridiques relatifs à la protection de l'environnement et en s'engageant dans des conventions internationales visant les mêmes objectifs, le Sénégal, à l'instar de ses homologues africains « est convaincu que le droit de l'environnement constitue un outil efficace à la protection de l'environnement »³⁵⁵.

Le Code de l'Environnement prescrit ainsi un certain nombre de recommandations quant aux installations classées pour la protection de l'environnement. Le Code de l'urbanisme³⁵⁶, constitue le cadre spatial à l'intérieur duquel les travaux portuaires peuvent être réalisés sous réserve du respect de l'environnement³⁵⁷.

Il importe de souligner que l'essentiel du tissu industriel sénégalais est implanté à l'intérieur du Port Autonome de Dakar. Les installations portuaires s'étendent aujourd'hui sur des hectares en une succession de terminaux et d'implantations industrielles pour former de vastes zones industrialo-portuaires (ZIP). Toutefois, il convient de procéder à leur présentation avant d'étudier les risques qu'elles présentent pour l'environnement.

Le PAD est scindé en deux zones distinctes séparées par un port de pêche, des ateliers de réparation navale (DAKARNAVE) et une zone militaire. Chaque zone est subdivisée en moles³⁵⁸. Différentes activités sont pratiquées au sein du PAD en raison de la diversité des installations portuaires et de la zone concernée. Ainsi, la zone Sud reçoit des marchandises diverses, 20% du trafic conteneurisé, le transit malien, le trafic passager et le trafic véhicules. Les installations de la zone Nord sont destinées aux marchandises diverses, aux vrac solide et liquide. La zone de pêche quant à elle, abrite des installations de transformation et de conservation de poissons, de congélation de produits halieutiques, de fabrique de glace et d'entrepôts frigorifiques.

Ces activités peuvent avoir des retombées sur l'environnement, tant au niveau de la santé humaine qu'au niveau de l'environnement naturel. Certains de ces impacts environnementaux sont fréquents voir quotidiens mais de faible intensité alors que ceux générés accidentellement sont plus graves.

354 Loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement sénégalais et son décret d'application n° 2001-282 du 12 avril 2001, JORS, du 20 avril 2001.

355 ZAKZNE (V.), « Problématique de l'effectivité du droit de l'environnement en Afrique : l'exemple du Burkina Faso » in *Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et Centrale*, sous la coordination de GARNIER (L), UICN, Droit et politique de l'environnement n° 69, p. 13.

356 Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme, JORS, septembre 2008.

357 Voir les articles L 4, L 28 et L 48 du Code de l'Environnement déjà cité.

358 Anonyme: « audit environnemental d'acquisition du terminal a conteneur DP WORLD Sénégal » www.miga.org, consulté le 28 mai 2014.

2.2. LA DÉFINITION JURIDIQUE DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Reflet direct du développement économique qu'elles contribuent elles-mêmes à promouvoir, les installations portuaires sont une source multiforme de pollution de l'environnement. Chacune de ces installations peut être à la limite un cas particulier, avec une incidence spécifique. Dans un tel contexte et en raison de la rareté des données pertinentes, il n'est donc souvent possible de présenter que d'une manière générale les répercussions de certaines grandes catégories d'activités industrielles³⁵⁹.

En effet, les activités marines telles que les exploitations minières, le transport, la pêche et les navires rejettent de grandes quantités de substances toxiques dans la mer. La pollution par le bruit, qui perturbe fortement le comportement de certaines espèces animales comme les grands mammifères marins, est également un problème croissant. La pollution pétrolière résultant d'échouages et de collisions entre navires est depuis longtemps un problème international majeur. A celui-ci se sont récemment ajoutés ceux des substances à risques et nocives.

En effet, l'article 2 du Code de l'Environnement sénégalais de 2001 et l'article 1er du Code de la marine marchande de 2002, en se basant sur le droit de la mer de Montego Bay du décembre 1982, définissent de façon identique la pollution marine. Selon ces textes, la pollution marine se définit comme « une introduction directe ou indirecte de substances ou d'énergie dans le milieu marin, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles sur la faune et la flore marines et sur les valeurs d'agrément, lorsqu'elle peut provoquer des risques pour la santé de l'homme ou constituer une entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations normales de la mer ».

Cependant, la définition donnée en France, suite au Grenelle de la mer semble être plus large. En effet, en vertu de la loi Grenelle³⁶⁰, la pollution du milieu marin est « l'introduction directe ou indirecte par suite de l'activité humaine, de déchets, de substances, ou d'énergies y compris de sources sonores sous-marines d'origines anthropique, qui entraîne ou est susceptible d'entraîner des effets nuisibles pour les ressources vivantes et les écosystèmes marins et notamment un risque d'appauvrissement de la biodiversité, des risques pour la santé humaine, des obstacles pour les activités maritimes et notamment la pêche, le tourisme et les loisirs ainsi que les autres utilisations de la

359 Claude DEJOUX, *la pollution des eaux continentales africaines, expérience acquise, situation actuelle et perspectives*, édition l'ORSTAM, collection travaux et documents n° 213, Paris, 1998.

360 Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, adoptée après le long processus de concertation appelé « Grenelle » de l'environnement, elle a modifié 34 Codes et plusieurs lois.

mer, une altérations de la qualité des eaux du point de vue de leur utilisation et une réduction de la valeur d'agrément du milieu marin ».

Quant à la nuisance, elle est définie par l'article L2-21 de la loi de 2001 comme tout élément préjudiciable à la santé de l'homme et à l'environnement.

Différents types de pollutions et nuisances sont rencontrés au niveau des installations portuaires. Il s'agit des émissions dans l'atmosphère, des rejets dans l'eau, des odeurs incommodes, des déchets industriels, etc.

Les produits concourant à ces pollutions sont les hydrocarbures, les produits pétroliers, la chimie (production chimique, peinture, solvant, etc.), les activités agroalimentaires (huileries, minoteries, brasseries, produits de la mer, etc.) les matériaux, les minerais et les métaux, bois, papiers, cartons, imprimantes, et pondéraux.

Les rejets d'effluents issus des installations vont directement à la mer par le biais des canalisations d'eaux usées sans jamais faire l'objet de traitement préalable. Ces rejets industriels peuvent être à l'origine de différentes pollutions pour l'eau. Les principales sont la pollution organique composée de substances, qui en se décomposant, consomment l'oxygène présent dans le milieu aquatique et peut provoquer l'asphyxie des espèces animales et la pollution toxique composée de substances minérales comme les métaux et des produits organiques comme les hydrocarbures qui ont des effets toxiques et ont souvent la particularité de s'accumuler dans les organismes vivants.

L'exemple le plus illustratif au Sénégal est la pollution de la Baie de Hann (située sur la façade orientale de la presqu'île du Cap-Vert entre la pointe de Bel-Air et le village de Mbao) (Voir 2.4).

2.3. LES MÉCANISMES D'ÉVITEMENT DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX LIÉS AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES.

Les risques environnementaux liés aux installations portuaires sont nombreux et il importe d'identifier l'ensemble des activités ayant des impacts envi-

ronnementaux sur ces installations afin de préciser les mesures à prendre pour se préserver de ces menaces, diminuer les impacts et protéger le personnel³⁶¹.

Les installations portuaires sont communiquées à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) par la Direction de la Marine Marchande. On les appelle installations portuaires de sûreté. Elles comprennent le port dans ses limites territoriales et les espaces terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires ainsi que les installations qui s'y trouvent. L'OMI impose un plan de sûreté portuaire, lequel doit être établi par l'autorité portuaire.

Le Sénégal, pour se conformer aux recommandations de l'OMI, a pris des dispositions réglementaires notamment le décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création 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) ainsi que le décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement des affaires maritimes. Ainsi, l'alinéa 2 de l'article 20 de la loi n° 2010-09 du 23 avril 2010 relative à la police des ports maritimes prévoit que « pour chacune des installations portuaires figurant sur une liste établie par l'autorité maritime, la personne responsable de l'installation élabore un plan de sûreté qui doit être compatible avec le plan de sûreté portuaire. Après leur approbation par l'autorité maritime, ces plans s'imposent aux personnes énumérées aux articles 13 et 19 de la présente loi ». De même, avec l'entrée en vigueur du Code ISPS³⁶², le Port de Dakar a pris toutes les dispositions financières et matérielles pour conformer ses installations et son fonctionnement aux directives issues de la convention SOLAS de 1974³⁶³. Selon les prescriptions du Code ISPS, les États membres doivent systématiquement procéder à une évaluation des risques en présence au sein de leurs installations portuaires. A cet effet, une cellule placée sous l'autorité directe du Directeur Général du Port a été créée pour mettre en œuvre ce Code.

361 En effet, les ports sénégalais doivent se montrer plus sévères dans la répression des infractions environnementales, en augmentant notamment le montant des pénalités pécuniaires, et en adoptant des mesures compensatoires afin d'améliorer la qualité environnementale. Ces efforts pourront à l'avenir éviter la survenance d'autres drames humains. En effet, l'accident survenu le 21 avril 2010 au Port de Dakar révèle les efforts restant à faire pour le respect de l'environnement. Ce drame qui concerne aussi bien la sécurité que la protection de l'environnement, a entraîné la mort de 5 ouvriers d'Africamer. En l'espèce, les 5 ouvriers, en tentant de renflouer un dock flottant (resté sous les eaux depuis 8 mois) appartenant à leur société ont été entraînés par le poids de ce dernier. Ce drame, imputé en partie à la vétusté des équipements d'Africamer, concerne aussi la protection de l'environnement dans la mesure où le décès des ouvriers a été causé par l'inhalation de produits toxiques présents en grande quantité dans l'eau. Cet exemple illustre les efforts restant à faire par les ports sénégalais en matière de protection de l'environnement.

362 L'ISPS, International Ship and Port Security, qui en français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires est entré en vigueur depuis juillet 2004.

363 1974. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Chaque installation portuaire est placée sous la responsabilité directe de l'agent de sûreté des institutions appuyé d'une équipe composée des représentants des forces de sécurités maritimes³⁶⁴.

2.4. LE CAS DE LA POLLUTION DE LA BAIE DE HANN

La baie de Hann située sur la façade orientale de la presqu'île du Cap Vert entre la pointe de Bel-Air et le village de Mbao (au Nord est de Dakar), était, il y a longtemps, une des plus somptueuses baies du monde avec la baie de Rio de Janeiro au Brésil. Sa situation stratégique a favorisé l'implantation d'infrastructures comme le port et les unités industrielles. Tous les secteurs industriels sont représentés dans la baie qui, à elle seule, rassemble plus de 60% du tissu industriel national. A ce titre, elle constitue un site à grands enjeux.

Elle est aujourd'hui dans une situation dégradée avancée. Les causes de cette situation écologique critique sont liées à la proximité de la zone industrielle et ses déversements d'effluents non assainis, et non contrôlés, ainsi que l'eutrophisation massive provoquée par les effluents urbains. Environ 115 industries y sont installées³⁶⁵.

Selon une étude³⁶⁶ réalisée en 2005 par la Direction de l'Environnement et des Établissements Classés (DEEC), dans le cadre du Programme Sectoriel Eau à Long Terme (PELT) du gouvernement du Sénégal visant la dépollution de la baie de Hann, 85 entreprises ont été visitées par TECSULT international et la DEEC. Il en ressort que des quantités importantes d'eaux usées sont rejetées par les industries du domaine portuaire. Ces dernières sont caractérisées par la prédominance des usines de transformation de produits halieutiques. Les rejets d'eaux industriels retenus par l'activité d'établissement de stratégie de contrôle ont été sélectionnés sur la base des critères suivants du débit d'eaux usées industrielles supérieures ou égales à 10 000 m³/an et de la charge en matières en suspension (MES) ou en demande chimique en oxygène (DCO) dans les rejets d'eaux usées industrielles supérieures ou égales à 50kg/jour.

Ces eaux usées, dont une partie est rejetée à l'état chaud, contiennent des matières minérales et organiques, des produits chimiques toxiques pour la faune et la flore marine, des métaux lourds (plomb, mercure, etc.). La plupart de ces installations ne connaissent pas les quantités d'eaux usées rejetées ni

les caractéristiques physico-chimiques de leurs effluents. Pourtant, la norme NS 05 061³⁶⁷ en vigueur au Sénégal depuis juillet 2001 prescrit des valeurs seuils définissant les caractéristiques physico-chimiques des rejets liquides dans des milieux récepteurs tels que les eaux de surface souterraines ou marines.

Ces valeurs limites sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau : Description des valeurs seuils des rejets liquides dans les milieux récepteurs

Paramètres	Valeurs limites en milieu naturel
Matières en suspension (MES)	50 mg/L
Demande biochimique en oxygène (DBO₅)	<ul style="list-style-type: none"> • 40 mg/L si charge > 30 kg/j • 80 mg/L si charge < 30 kg/j
Demande chimique en oxygène (DCO)	<ul style="list-style-type: none"> • 100 mg/L si charge > 100 kg/j • 200 mg/L si charge < 100 kg/j
Azote total	<ul style="list-style-type: none"> • 30 mg/L si charge > 50 kg/j ou • 80 % de réduction
Phosphore total	10 mg/L si charge > 15 kg/j
Hydrocarbures totaux	15 mg/L si charge > 150 g/j
Chrome et composés (Cr3)	1 mg/L si charge > 10 g/j
Arsenic et composés (As)	0.3 mg/L si charge > 3 g/j
Chrome hexavalent	0.2 mg/L si charge > 5 g/j
Phénols et indice phénols	0.5 mg/L si charge > 5 g/j

Source : Direction de l'Environnement et des Établissements Classés ; 2005 ; Étude sur la gestion de la pollution industrielle dans la baie de Hann, Partie III -Étude des stratégies de contrôle de la pollution.

Cette norme interdit « tout rejet d'effluents liquides entraînant des stagnations, des incommodités pour le voisinage, ou des pollutions des eaux de surface, souterraines ou marines est interdit sur toute l'étendue du territoire national » (Article 5.1). De même, les déversements de substances de nature à favoriser la manifestation d'odeur, de saveur et de colorations anormales dans les eaux naturelles lorsqu'elles sont utilisées en vue de l'alimentation humaine ou animale sont interdits.

364 Il s'agit d'un représentant du PAD, d'un représentant de la compagnie de gendarmerie maritime, d'un représentant du commissariat spécial du port, d'un représentant de la douane, d'un représentant d'exploitation portuaire.

365 www.xibar.net/BAIE-DE-HANN-vers-leffectivite-du-principe-du-pollueur-payeur, consulté le 2 novembre 2016.

366 Direction de l'Environnement et des Établissements Classés ; 2005 ; Étude sur la gestion de la pollution industrielle dans la baie de Hann, Partie III -Étude des stratégies de contrôle de la pollution.

367 Arrêté interministériel n° 1555 du 15 mars 2002 fixe les conditions d'application de la dite norme.

En droit international, la convention de Bamako³⁶⁸ tout comme la convention de Bâle³⁶⁹, interdit le déversement, l'immersion des déchets dangereux dans la mer, dans les eaux intérieures, dans les fonds marins ou leur sous-sol, peu importe l'endroit, ou dans une moindre mesure, le subordonne à une autorisation. A la lecture de ces dispositions, il en ressort que le déversement et l'immersion des déchets dangereux dans la mer sont subordonnés à une autorisation. Toutefois, la Convention MARPOL est l'instrument juridique international de base concernant la prévention de la pollution par les navires.

Un projet de dépollution de la Baie de Hann a été initié, en application du principe pollueur payeur.

Aux termes de ce projet, financé à hauteur de 33 milliards³⁷⁰ FCFA par l'Agence Française de Développement (AFD) et la Banque Européenne d'Investissement, il est prévu la construction d'un collecteur gravitaire en front de mer sur 13km, une station d'épuration et un émissaire en mer de 3km de longueur.

Le démarrage des travaux reste toujours en suspens et les travaux devront s'étendre sur 15 kilomètres.

Des déchets³⁷¹ flottants de différentes natures sont également constatés à divers endroits du plan d'eau portuaire. Cette situation s'explique par un défaut d'entretien des réseaux d'eaux usées, caractérisé par leur vétusté et l'absence de curage.

L'exploitant d'une installation portuaire est tenu de veiller à l'élimination des déchets issus de son industrie: celle-ci constitue le « prolongement direct de son activité ». Cette élimination doit être faite sur l'autorisation et la surveillance du Ministre chargé de l'environnement qui fixe les prescriptions. Le plus souvent, l'exploitant ne trouve pas de filière d'élimination autorisée, les déchets sont dans la plupart des cas transférés vers des sites non contrôlés ou au mieux récupérés et stockés dans les sites de production. Pourtant, le législateur sénégalais interdit de façon absolue le dépôt de déchets sur le domaine public y compris le domaine public maritime tel que défini par le Code de la Marine Marchande (article L 35 du Code de l'Environnement).

368 La Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle de leurs mouvements transfrontières en Afrique du 20 janvier 1991 a été ratifiée par le Sénégal le 16 février 1994 et est entrée en vigueur le 20 mars 1996.

369 La Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination ratifiée par le Sénégal le 5 mai 1992 et entrée en vigueur le 10 novembre 1992.

370 Journal Le Soleil du samedi 7 et dimanche 8 janvier 2012 ; archives Enda Tiers monde.

371 Les déchets produits par les installations sont de deux types : les déchets industriels banals (DIB) assimilables aux déchets ménagers et les déchets Industriels Spéciaux (DIS) contenant des éléments polluant nécessitant des traitements spéciaux (huiles usagés, matières de vidange, goudron, graisse moteur...).

Les pollutions et nuisances portuaires provoquent des effets néfastes sur l'environnement en causant des dommages aux ressources biologiques, à la faune et à la flore maritime ainsi que des risques pour la santé de l'homme. Elles constituent aussi un obstacle aux activités maritimes comme la pêche et l'altération de la qualité de l'eau de mer. Cette altération de l'eau de la mer a pour conséquence la perte de l'usage d'un milieu favorable aux loisirs et au développement du tourisme, les pertes de revenus pour les populations locales et le développement de maladies infectieuses chez les populations.

3. L'ENCADREMENT JURIDIQUE DES RISQUES D'ACCIDENT DANS LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

3.1 LES RISQUES INDUSTRIELS PORTUAIRES

Encore appelé risque technologique majeur, le risque industriel a pour origine les activités et les ouvrages des hommes. C'est un concept intégrant des composantes techniques, économiques et sociales. Il résulte de la présence, sur un territoire, d'une installation manipulant des substances ou procédés susceptibles d'être à l'origine de phénomènes dangereux, face à des enjeux socio-économiques et environnementaux. Ce sont les explosions de dépôts de carburants, les accidents industriels...

Beaucoup d'installations sises dans le domaine portuaires sont de potentielles sources d'incendies ou d'explosion. L'histoire tragique est fort riche en accidents, les uns plus graves que les autres.

L'exemple le plus significatif est l'accident de la SONACOS (appelée aujourd'hui SUNEOR) à Bel Air (Dakar) survenu le 25 Mars 1992, où une citerne d'ammoniac explosait dans l'enceinte de la société. Le bilan a été lourd car plus de 80 personnes ont trouvé la mort (employés de la SONACOS et riverains) des blessés présentant des séquelles irréversibles et un taux de morbidité élevé se manifestant par des brûlures des yeux et des voies respiratoires dus à la toxicité du produit inhalé, des dégâts matériels très importants, une perte d'exploitation significative. Le déversement de l'ammoniac liquide au niveau du sol ou à la surface du plan d'eau, produit la formation d'un aérosol qui peut persister quelques minutes à quelques heures avant sa dispersion.

Il ressort de cette affaire³⁷² que seuls les dommages corporels et matériels ont donné lieu à une réparation sur la base des règles de droit commun. Des dommages et intérêts ont été alloués aux victimes. En effet, dans un jugement n° 1531 du 9 juillet 1997, le tribunal régional hors classe de Dakar, statuant en matière civile et commerciale, a déclaré la SONACOS et les Industries

372 NDIAYE F., *Les accidents industriels et la réparation des dommages : le cas de l'accident de la SONACOS*, mémoire de master 2, UCAD 2012.

Chimiques Sénégalaises (ICS) responsables pour moitié des conséquences dommageables de l'accident sur le fondement de l'article 118 du Code des Obligations Civiles et Commerciales et, d'autre part, fait droit à la demande de la SONACOS tendant à réparer son préjudice matériel. Le jugement a été infirmé partiellement par la Cour d'appel de Dakar, qui après avoir confirmé la faute partagée des deux sociétés, a débouté la SONACOS de sa demande en réparation de son préjudice matériel. Cependant, le 5 juillet 2006, la Cour de cassation de Dakar casse et annule l'arrêt n° 609 rendu le 04 septembre par la Cour d'appel de Dakar. A la lecture de ces décisions, force est de constater l'absence de prise en compte de l'environnement alors que l'ammoniac, source de l'accident est un produit nuisible pour l'environnement.

Beaucoup d'accidents industriels se sont suivis mais n'ont fait l'objet d'aucun encadrement juridique ni de procès. Par exemple, en octobre 1993, une fuite de gaz à Shell Gaz Sénégal cause un incendie. On dénombre 4 morts, et l'accident a été lié à une rupture de pipeline reliant le quai des butaniers et le dépôt de Shell Gaz Sénégal.

Le Sénégal, ayant pris conscience de l'ampleur des effets d'un tel accident, s'est engagé désormais dans un processus d'élaboration d'une feuille de route pour la prévention des risques chimiques dans le but de renforcer la capacité de prise de décision et de mise aux normes des établissements industriels à haut risque. A cet effet, la Direction de l'Environnement et des Établissements Classés (DEEC) appuyée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), procédait en 2010 au lancement du projet en vue de la mise en place d'un programme de prévention des accidents chimiques et industriels au Sénégal dans le cadre de l'approche stratégique de la gestion internationale. Une mise aux normes de l'ensemble des sites industriels a été exigée. L'État du Sénégal a également initié un mécanisme de protection civile qui repose sur un dispositif institutionnel situé au sein du Ministère de l'Intérieur et appuyé par des instruments juridiques de défense civile. Ce dispositif institutionnel est la Direction de la Protection Civile. L'organisation de cette Direction est fixée par le décret n° 64-563 du 30 juillet 1964³⁷³.

3.2. LES MÉCANISMES DE RÉACTIONS FACE AUX CATASTROPHES EN MILIEU PORTUAIRE

Afin de limiter les effets des accidents dus aux installations portuaires, des mécanismes de réaction ont été mis en place. Les plans d'urgence sont des outils de prévention et de gestion de risque. Ils permettent d'anticiper sur des accidents industriels en définissant les moyens à mettre en œuvre, les moyens d'organisation et les méthodes d'intervention, en vue de protéger les personnes, les biens et l'environnement. L'établissement de plans d'urgence

est obligatoire. Ils ont été consacrés par la convention de Montego Bay. Selon celle-ci, les États ont la responsabilité de notifier un risque de dommage ou un dommage effectif et de coopérer pour « élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence afin de faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin ». Il s'agit: du plan d'urgence du port, du plan d'opération interne, du plan particulier d'intervention, du plan national d'intervention d'urgence.

3.2.1. Plan d'urgence du Port

Le plan d'urgence du port qui date de 1995, identifie les risques par zones d'intervention, et définit les objectifs mais aussi une stratégie d'action. Il précise également les rôles des organes appelés à intervenir.

Le décret du 7 avril 2006³⁷⁴ prévoit en son article premier alinéa 1 un Plan National d'Intervention d'Urgence en Mer, désigné sous le sigle de PNIUM. Il s'applique sur les eaux maritimes et fluviales sous juridiction sénégalaise, et dans les périmètres portuaires. La planification, la coordination et la conduite des opérations du plan d'urgence sont à la charge 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)³⁷⁵. Cette dernière, en relation avec les administrations concernées, est compétente pour élaborer et tenir à jour le PNIUM.

3.2.2. Le Plan d'Opération Interne

Au Sénégal, le Code de l'Environnement prévoit l'élaboration d'un plan d'opération interne dans les installations classées. Ce plan, établi par l'exploitant de l'installation, est obligatoire pour les installations soumises à autorisation et facultatif pour certaines installations soumises à déclaration, par arrêté du Ministre chargé de l'Environnement après avis des autres Ministres concernés. Cependant, il doit être agréé par le Ministère de l'intérieur et les Ministères chargés de l'environnement, de l'industrie ainsi que le Ministère de la santé publique et tout autre Ministère concerné. Des arrêtés interministériels fixent les conditions d'élaboration, le contenu, les modalités de mise en œuvre des plans d'urgence et d'opération interne. En effet, l'arrêté Interministériel n° 4862 du 14 juillet 1999 rend obligatoire l'établissement d'un POI dans certains établissements classés et d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI) dans les collectivités locales présentant à l'intérieur de leur périmètre territorial des installations classées soumises à l'élaboration d'un POI. Le POI définit les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens à mettre en œuvre pour protéger les travailleurs, les populations et l'environ-

374 Décret n° 2006-323 du 7 avril 2006 portant création du Plan national d'Interventions d'Urgence en Mer (PNIUM), JORSn° 6296 du samedi 9 septembre 2006.

375 Décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création 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).

373 Décret n° 64-563 du 30 juillet 1964 organisant la protection civile et fixant la structure de la direction de la protection civile.

nement proches, et pour remettre rapidement l'installation dans un état de sûreté acceptable. Beaucoup d'installations classées ciblées par les autorités portuaires ont respecté cette obligation mais la plupart de ces plans sont incomplets ou ne sont pas à jour³⁷⁶.

Afin de limiter les effets des accidents dus aux installations portuaires, des mécanismes de réaction ont été mis en place. Les plans d'urgence sont des outils de prévention et de gestion de risque. Ils permettent d'anticiper sur des accidents industriels en définissant les moyens à mettre en œuvre, les moyens d'organisation et les méthodes d'intervention, en vue de protéger les personnes, les biens et l'environnement. L'établissement de plans d'urgence est obligatoire. Ils ont été consacrés par la convention de Montego Bay. Selon celle-ci, les États ont la responsabilité de notifier un risque de dommage ou un dommage effectif et de coopérer pour « élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence afin de faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin ». Il s'agit : du plan d'urgence du port, du plan d'opération interne, du plan particulier d'intervention, du plan national d'intervention d'urgence.

3.2.3. Le Plan Particulier d'Intervention (PPI)

Le PPI est relatif à l'organisation des secours en cas d'accident très grave et dont les conséquences débordent ou risquent de déborder vers l'extérieur. Il est réalisé par le préfet en liaison avec les autorités, services et organismes compétents et présenté pour avis aux maires et exploitants concernés. Il s'applique notamment aux risques particuliers survenant dans le périmètre de compétence du préfet, aux installations classées soumises à un POI et qui présentent des risques débordant l'enceinte de l'établissement, aux stockages importants de gaz toxiques, aux aménagements hydrauliques, et aux zones d'activités présentant des dangers et inconvénients graves. Le PPI doit contenir :

- le schéma d'alerte et d'organisation;
- les consignes ainsi que les missions des intervenants ;
- l'information des populations et des médias ;
- le système de communication interne et externe.

³⁷⁶ KANDE Aminata, *La situation environnementale du port autonome de Dakar : constats des problèmes environnementaux, analyse du point de vue juridique*, mémoire de Master 2, UCAD 2006.

7 LE DROIT APPLICABLE AU TOURISME

CHAPITRE

Professeur Ibrahima LY et Ibrahima-Khalifa LY

INTRODUCTION

Le tourisme est un secteur phare pour le développement socioéconomique du Sénégal. Il y représente la deuxième source de devise après la pêche avec un chiffre d'affaires global de 300 milliards de FCFA³⁷⁷. Les pouvoirs publics sénégalais ont décidé d'investir dans ce domaine, ce qui a permis de valoriser davantage le potentiel du littoral sénégalais. L'analyse de ce choix a permis de distinguer deux saisons : la haute saison, de novembre à avril et la basse saison de mai à octobre. L'offre touristique sénégalaise se présente comme suit : le tourisme balnéaire (54%), le tourisme d'affaire ou de congrès (33%), le tourisme culturel (7%) et l'éco-tourisme (6%)³⁷⁸.

Le Sénégal doit la diversité de son offre à la générosité de ses côtes qui s'étendent largement sur l'océan atlantique mais aussi à sa stabilité politique. La France reste le principal émetteur avec plus de 60% des nuitées³⁷⁹. Cependant, le Sénégal doit aujourd'hui faire face à la concurrence des pays voisins d'autant plus que la destination est jugée très chère. A ces contraintes économiques, s'ajoutent les menaces qui pèsent sur l'environnement marin et côtier telles que les pollutions marines d'origine tellurique et l'érosion côtière qui risquent d'anéantir le secteur. Traiter de tourisme dans un ouvrage de droit de l'environnement marin n'est pas du tout anodin, si l'on sait que nombre de structures hôtelières sont implantées aux bords des plages. L'idée se justifie mieux au regard de la prédominance du tourisme balnéaire sur les autres offres touristiques au Sénégal.

³⁷⁷ Ministère de l'environnement. (2011). Inventaire des initiatives de protection côtières de Saint-Louis à Mbour, Etude réalisée par: Kader BA, Badara DIAGNE, Abdoulaye NDOUR, Charles DIEDHIOU et Dr Bathy DABO, Projet d'intégration de l'adaptation aux changements climatiques dans le développement durable au Sénégal (INTAC), 97 pages.

³⁷⁸ CASTAGNONE E. (2009). *Le tourisme responsable au Sénégal: Acteurs, services, relations*, Effata Editrice IT, 176 pages.

³⁷⁹ BA A., CLOTILDE M., *Élaboration d'un outil de veille stratégique sur les marchés touristiques émetteurs : cas du Sénégal et de la France*, Marché et organisations 1/2007 (N° 3), p. 53-61.

Conception graphique, maquette et mise en page

Sébastien HERVÉ - UBO

Cartes

Matthieu LE TIXERANT - Terra Maris

Coordination

Marie BONNIN

Photo de couverture

Nathalie CADOT

Illustration en dernière de couverture

Carte de Matthieu LE TIXERANT modifiée par Sébastien HERVÉ

Citation

BONNIN, M., LY, I., QUEFFELEC, B., et NGAIDO, M., (eds), 2016. *Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal*, IRD, PRCM, Dakar, Sénégal, 532 p.

© IRD, 2016

ISBN

Version papier : 978-2-7099-22670-8

Version PDF IRD : 978-2-7099-2271-5.

Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal

Sous la direction de

Marie BONNIN
Ibrahima LY
Betty QUEFFELEC
Moustapha NGAIDO

IRD
INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DEVELOPPEMENT

Dakar, Sénégal, 2016