

CAPNEWS

COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL 



CAPNEWS NUMÉRO 8

SOMMAIRE III

I- LA RENTRÉE PORTUAIRE 2026

II- LE POINT SUR LA PRÉPARATION DU SALON DAKAR 2027

**III- L'UTILISATION DU FILET MONOFILAMENT EN PÊCHE
ARTISANALE AU SÉNÉGAL**

IV- LE DÉBUT DES ACTIVITÉS DU CNMMP

V- L'ACTUALITÉ MARITIME INTERNATIONALE

CAPNEWS
COMMUNAUTÉ DES ACTEURS PORTUAIRES DU SÉNÉGAL 

I - LA RENTRÉE PORTUAIRE 2026

Le **10 février 2026**, le **Grand Théâtre de Dakar** a abrité la **1ère édition** de la « **Rentrée portuaire 2026** » du **Port Autonome de Dakar**. Une initiative majeure qui s'est inscrite dans le contexte de lancement du **Plan de Repositionnement du PAD**, de validation de la **Stratégie Nationale Portuaire**, de mise en oeuvre des **schémas Directeurs de Développement portuaire** et de **digitalisation des services portuaires**.

La Rentrée portuaire présidée par Monsieur **El Malick NDIAYE**, président de l'Assemblée nationale, fut une opportunité stratégique majeure pour consolider l'image d'un port moderne, performant, innovant et pleinement engagé au service du développement *économique du Sénégal et de la sous-région*.



Cet événement a permis de communiquer de manière approfondie sur le **Plan de Repositionnement Stratégique du PAD**, de formaliser les engagements à travers la signature des contrats d'objectifs avec les **Directeurs sectoriels**, de mobiliser l'ensemble du personnel autour des ambitions institutionnelles et de démontrer concrètement les avancées réalisées en matière de digitalisation, d'efficacité opérationnelles et de facilitation du commerce.

II - LE POINT SUR LA PRÉPARATION DU SALON DAKAR 2027

L'équipe chargée de la préparation poursuit ses activités. Ainsi, les offres de quatre prestataires ont été reçues. Il s'agit de **Sarraaba Expo**, **LEDEN**, **ECHOPLUS** et **BIRIMA**.

Le président a demandé d'avancer rapidement pour choisir un prestataire et penser aussi à la commercialisation.

Au vu des **coûts élevés**, des membres du bureau ont pensé revoir les ambitions à la baisse, en travaillant sur un nouveau format et modèle à l'image de la biennale.

Le président a demandé au comité de réfléchir sur les différentes propositions pour choisir un modèle, un budget tenable et un prestataire dans les meilleurs délais.

III- L'UTILISATION DU FILET MONOFILAMENT EN PÊCHE ARTISANALE AU SÉNÉGAL

La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture en 2024, s'inscrit dans un contexte marqué par des actions notables dans le domaine des politiques. La Déclaration sur la durabilité de la pêche et de l'aquaculture, adoptée à l'unanimité par le Comité des pêches de la FAO, à sa **trente-quatrième session** en 2021, se conclut par un appel à soutenir : « une vision positive et évolutive de la pêche et **l'aquaculture au 21ème siècle**, celle d'un secteur dont la contribution à la lutte contre la pauvreté, la faim et la malnutrition est appréciée à sa juste valeur ».

Au niveau national, le Sénégal s'est doté d'un nouveau référentiel de politiques économiques et social (*Agenda national de Transformation « Sénégal 2050 » porteur d'une nouvelle vision qui veut en faire un pays souverain, juste, prospère et ancré dans des valeurs fortes. Il est opérationnalisé par la Stratégie Nationale de Développement (SND 2025-2029).*

Le secteur de la pêche est articulé au niveau Objectif stratégique 1 (OS1) « *Développer des moteurs de croissance dans les pôles territoire compétitifs* » de l'Axe 1 « *Economie compétitive* » de la SND et à l'objectif stratégique 5 « *Mettre en place des infrastructures de connectivité* » de l'AXE III « *Aménagement du territoire et développement durable* ».

Le Sénégal, pays avec une forte tradition maritime, bénéficie d'une position stratégique sur la façade atlantique (**Zone FAO 34**). Il dispose d'une côte riche en biodiversité marine, d'une grande zone économique exclusive (**ZEE**) d'environ **212 000 Km²** ainsi que d'un **réseau hydrographique** très dense qui constituent une potentialité clé pour la sécurité alimentaire, la création d'emplois et la contribution aux recettes d'exportation.

En effet, la pêche contribue à hauteur de **12 % du PIB** du secteur primaire et de **3,2 % du Produit Intérieur Brut**. Le Sénégal a une grande variété de poissons à offrir. Pratiquement tous les poissons présentent une bonne valeur commerciale et ont accès aux marchés extérieurs, principalement dans **l'UE**. Il emploie plusieurs centaines de milliers de personnes et génère **210,75 milliards de FCFA** en devises étrangères en **2022**.

Cependant, malgré son importance **socio-économique**, la durabilité du secteur est aujourd'hui confrontée à plusieurs défis majeurs, notamment la **surexploitation** des ressources **halieutiques** caractérisée par l'augmentation des captures, combinée à la diminution de la taille moyenne des poissons débarqués et à la raréfaction de certaines espèces.

Parmi ces défis, l'utilisation massive des filets mono filament en nylon dans la pêche artisanale constitue une problématique environnementale et halieutique particulièrement préoccupante. Son utilisation accrue par les pêcheurs s'explique par sa grande résistance mécanique à la traction et à l'usure, sa transparence dans l'eau le rendant difficilement détectable par les poissons et son coût relativement accessible.

Cependant, il existe beaucoup de contraintes découlant l'utilisation des filets mono filament en nylon.

- *Contraintes techniques : Dans de nombreux cas, ces filets peuvent atteindre plusieurs kilomètres de longueur, pouvant augmenter considérablement leur pouvoir de capture. Cette intensification de la capacité de capture contribue à la dégradation progressive de certains stocks de poissons côtiers, notamment les espèces pélagiques et démersales exploitées par la pêche artisanale. Lorsqu'ils sont perdus ou abandonnés en mer, ces filets continuent à capturer des organismes marins de manière incontrôlée, un phénomène connu sous le nom de "pêche fantôme". Cette situation entraîne la mortalité continue de poissons, crustacés et autres espèces halieutiques ; la capture accidentelle de tortues marines, de mammifères marins et d'autres espèces vulnérables ; et la dégradation des habitats marins, notamment les fonds benthiques.*
- *Contraintes environnementales : Au-delà de la pression accrue sur les ressources halieutiques, l'utilisation des filets mono filament en nylon pose de graves problèmes environnementaux. Contrairement aux filets traditionnels, les filets mono filament en nylon sont fabriqués à partir de polymères plastiques non biodégradables. Leur dégradation dans le milieu marin peut prendre plusieurs décennies, voire plus. En outre, la fragmentation progressive des filets en plastique contribue à la formation de micro plastiques, qui représentent aujourd'hui une source croissante de pollution aquatique et peuvent intégrer la chaîne alimentaire.*
- *Contraintes liées à la gouvernance : Malgré les efforts déployés par les autorités sénégalaises pour promouvoir une pêche durable, la gestion de l'utilisation des filets mono filament reste confrontée à plusieurs difficultés liées à l'insuffisance de contrôle et de surveillance en mer due à la faiblesse des moyens logistiques, humains et techniques disponibles, au manque d'alternatives techniques accessibles pour les pêcheurs, à la faible sensibilisation aux impacts environnementaux de ces engins et à la pression socioéconomique sur les communautés de pêcheurs.*

Face à ces contraintes, le développement et la promotion d'autres alternatives pour concilier productivité de la pêche, préservation des ressources halieutiques, et protection de l'environnement marin.

C'est dans ce contexte que le **Ministère des Pêches et de l'Economie maritime** a organisé avec le **ministère des Finances et la participation de l'Association des Importateurs et Distributeurs d'Equipements et de Matériels de Pêche (ASSIDEM-PECHE)**, un atelier du **30 mars au 03 avril 2026**, un atelier destiné à la réflexion sur la mise en oeuvre d'un projet pilote de remplacement des filets mono filament en nylon par des filets biodégradables dans la pêche artisanale sénégalaise.

NB : Outre l'espace maritime, il faut inclure les eaux continentales (**fleuves, mares, lacs et autres points d'eau**).

La **promotion de pratiques de pêche plus durables** devient une nécessité. L'utilisation de **filets mono filament**, souvent abandonnés ou perdus en mer, contribue à la **pollution marine** et au phénomène de **pêche fantôme**, qui continue de capturer des espèces de manière incontrôlée tout en dégradant les habitats marins.

Le **Projet de remplacement des filets mono filament** s'inscrit ainsi dans une dynamique de **réduction des impacts environnementaux de la pêche artisanale**. Il vise à promouvoir l'adoption **d'engins de pêche plus sélectifs et respectueux de l'environnement**, tout en améliorant **la gestion des filets usagés** et en **renforçant la résilience des communautés de pêche face aux défis environnementaux** et zones côtières, fluviales et lacustres.

Les pêcheurs ont développé des stratégies d'adaptation traditionnelles, telles que l'ajustement des périodes et des zones de pêche, la diversification des engins utilisés ou la combinaison de la pêche avec d'autres activités économiques comme l'agriculture, l'élevage ou le petitcommerce. Ces pratiques permettent de réduire les effets des fluctuations des captures liées aux variations climatiques et environnementales.

Objectifs du projet de remplacement des filets mono filament

**** Objectif global :** Contribuer à la durabilité écologique, sociale et économique de la pêche artisanale au Sénégal.

**** Objectifs spécifiques (OS)**

OS1 : Faciliter l'adoption progressive des filets biodégradables.

OS2 : Promouvoir les filets biodégradables pour l'acceptabilité socio-économique.

OS3 : Intégrer les filets usagers dans le système de gestion durable des déchets plastiques

Pour rappel, un premier Atelier de concertation sur la prévention des conflits et la transition vers les filets biodégradables avait été organisé par le ministère des Pêches et de l'Economie maritime du 18 au 21 février 2026, avec la participation centrale de l'**ASSIDEM-PECHE** et de toutes les parties prenantes : Réseau des Conseils locaux des Pêcheurs artisans, (**RNCLPA**) ; la Confédération africaine d'Organisations professionnelles de Pêche artisanale (**CAOPA**) ; la société Naberane; la société Seabird de Lorient (**France**) ; le Groupement des Armateurs et Industriels de la Pêche au Sénégal (**GAIPES**) et plusieurs autres associations professionnelles de pêcheurs venus de toutes les régions.

IV- LE DÉBUT DES ACTIVITÉS DU CNMMP

La Communauté des Acteurs portuaires du Sénégal (**CAP-SENEGAL**) a inauguré, le mercredi **25 mars 2026 à Dakar**, le siège du (**CNMMP**) et procédé au lancement des activités de cette instance chargée de résoudre “**à l’amiable**” les conflits liés aux activités de la mer et des ports.



Le **CNMMP** est “une instance arbitrale habilitée, au sein du monde maritime (et portuaire), à prendre en charge les litiges opposant les acteurs, afin d’atténuer en amont les contentieux susceptibles d’interférer dans leurs activités respectives”, selon une note de son secrétaire général, **M. Mamadou Mansour Ndiaye**.

Il a été créé à la suite d’une “forte recommandation” faite à la **CAP** par les tribunaux de commerce du Sénégal, dans le but de “*maîtriser les risques judiciaires*” des différends maritimes et portuaires.



Selon ses membres, le **CNMMP** va recourir à la fois à la législation sénégalaise et aux instruments de l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (**OHADA**) en matière de résolution des différends liés aux activités des ports et de la mer.

D'après **Abdoulaye Rokhaya Wane**, l'un d'entre eux, la médiation est un choix auquel peuvent librement recourir les parties d'un litige maritime ou portuaire.

Outre son siège situé dans le quartier **Keur Gorgui**, le **CNMMP** s'est doté d'un manuel de procédure et d'une charte nationale de médiation maritime et portuaire. Il dispose de médiateurs bien formés : des cadres des douanes, des spécialistes du droit maritime et des personnes disposant d'une solide expérience des activités portuaires, dont **Bara Sady**, un ancien directeur général du Port autonome de Dakar.

“Le Comité national de médiation maritime et portuaire permettra de préserver les relations entre les acteurs portuaires, même s'il arrive qu'un litige oppose certains d'entre eux. Il permettra aussi de gagner du temps dans la résolution des conflits. La médiation est un mode de règlement des conflits conforme à nos cultures et à nos traditions”, a fait valoir **Abdoulaye Rokhaya Wane**.

Cette nouvelle instance va aider à **“désengorger”** les tribunaux chargés des différends à caractère commercial et économique, d'après les membres de la **CAP** et du **CNMMP**.

“Je vous félicite d'y être arrivés. C'est dans l'intérêt des tribunaux de commerce, parce que nous sommes submergés par les dossiers que nous enrôlons”, a dit **Aïssatou Diallo Diémé**, la présidente du tribunal du commerce hors classe de Dakar.

Le **CNMMP** est d'autant plus opportun que les tribunaux de commerce disposent d'effectifs de magistrats et de greffiers en nombre insuffisant pour trancher les différends dans des délais courts, a signalé **Mme Diémé**.

“Je demande aux acteurs portuaires de faire du [**CNMMP**] leur bible”, a-t-elle ajouté en présidant la cérémonie d'inauguration, reconnaissant que la nouvelle instance de médiation a “la pratique et la technicité” requises pour régler les contentieux.

Mme Diémé recommande aussi aux acteurs portuaires de saisir le *Comité national de médiation maritime et portuaire avant de recourir aux tribunaux de commerce*, dont les procédures sont souvent longues.

Pour sa part, **Mme Hélène Sarr Camara**, représentante de la ministre de la Justice à la cérémonie d'inauguration du siège du **CNMMP**, a tenu à rappeler que la législation de l'**OHADA**, dont le Sénégal est partie prenante, préconise **“le règlement à l'amiable des différends”**.

Mme Camara s'est réjouie de l'expertise dont disposent maintenant le Sénégal et le **CNMMP** en matière de médiation. C'est une “avancée majeure”, dans la mesure où les experts canadiens et français étaient souvent sollicités dans ce domaine, au Sénégal, a-t-elle signalé.

“C'est avec le cœur lourd que nous saisissons les navires. Pourquoi ne pas solliciter le Comité national de médiation maritime et portuaire d'abord ? Pourquoi ne pas commencer par la médiation ?” s'est demandé **Mme Camara**, magistrate, membre de la commission nationale **OHADA** du Sénégal.

Selon **Dr Baba Tall**, président de la Communauté des acteurs portuaires du Sénégal, la médiation garantit **“efficience et efficacité”**.

“Nous constatons que beaucoup de contentieux [dont s’occupe] le tribunal du commerce bloquent l’infrastructure portuaire”, a-t-il relevé, ajoutant que la médiation et la conciliation “réduisent la durée du règlement des conflits”.

(Sources : APS)

V- L’ACTUALITÉ MARITIME INTERNATIONALE

Le Mali accède directement à la mer pour la première fois de l’histoire à travers le fleuve Sénégal.



Le lancement du projet.

Le Mali, pays ouest-africain enclavé, est en voie d'obtenir un accès direct à la mer, pour la première fois de l'histoire, par le biais d'un couloir de navigation le long du fleuve Sénégal, marquant un développement avec des avantages commerciaux et économiques de grande envergure pour la région.

Le projet établira une liaison de transport maritime entre Ambidédi, dans l'ouest du Mali, et Saint-Louis, ville côtière historique du Sénégal. La construction du corridor devrait commencer en avril 2026, positionnant l'initiative comme l'un des projets de connectivité les plus conséquents du Sahel, au cours de ces dernières années.

Pendant des décennies, le Mali s'est fortement appuyé sur les routes et ferroviaires à travers les pays côtiers voisins pour déplacer des marchandises vers les marchés internationaux. Bien que ces couloirs restent vitaux, ils impliquent souvent des coûts logistiques élevés, de longs délais de transit et une exposition aux retards frontaliers. La voie fluviale prévue introduit une voie alternative qui pourrait améliorer l'efficacité et offrir une plus grande prévisibilité des flux commerciaux.

L'accès du Mali à la mer par le biais du projet du fleuve Sénégal reflète une attention renouvelée aux voies navigables intérieures en tant qu'infrastructure commerciale viable. Le fleuve Sénégal a historiquement soutenu la pêche, les transports à petite échelle et les économies locales le long de son bassin. Toutefois, son utilisation en tant que canal de navigation commerciale structuré est restée limitée. La mise à niveau du cours d'eau pour le mouvement régulier des marchandises signale un virage décisif vers l'exploitation des voies navigables naturelles pour compléter les réseaux de transport conventionnels.



Le fleuve Sénégal, par lequel le Mali accédera directement à la mer pour la première fois de l'histoire.

Sur le plan économique, le corridor devrait réduire le coût du déplacement des produits agricoles, du bétail et d'autres produits d'exportation du Mali vers les marchés mondiaux. La réduction des dépenses de transport pourrait renforcer la compétitivité des marchandises maliennes tout en encourageant des volumes de production et un commerce transfrontalier plus élevés.

Au-delà des considérations de coûts, l'initiative a une valeur stratégique pour le Mali. L'expansion des voies d'accès à la mer est largement considérée comme une voie pour renforcer la souveraineté commerciale, réduire la dépendance à l'égard des corridors uniques et améliorer la résilience face aux perturbations liées aux goulots d'étranglement des infrastructures ou à l'insécurité régionale.

Pour le Sénégal, le projet renforce le rôle de Saint-Louis en tant que passerelle commerciale régionale tout en approfondissant la coopération bilatérale. Le lien de navigation s'aligne également sur les ambitions d'intégration régionale plus larges dans le cadre des projets économiques ouest-africains qui privilégient la connectivité, la facilitation du commerce et l'infrastructure partagée.

Au total, le corridor d'accès à la mer du Mali se distingue comme un projet qui pourrait redéfinir les modèles logistiques pour exploiter les voies navigables intérieures et ainsi, soutenir la transformation économique et l'expansion régionale du commerce.

(Sources : Africa Global News)



Directeur de publication: Dr Baba TALL

Rédacteur en Chef: Dr Alioune Abi Taleb NGUER

Rédacteur en Chef adjoint: Mamadou Corsène SARR

Conception et réalisation: Alboury DIOP

