

Gouvernance responsable et durable du pétrole et du gaz au Sénégal



**Revue critique de l'Etude d'Impact
environnemental et social du projet gazier
Grand Tortue / Ahmeyim (GTA)**

**Plan d'action communautaire de
suivi du PGES**

Equipe de recherche

Elimane Haby KANE, Coordinateur

Dr Djibrirou Daouda BA, Géographe environnementaliste

Dieynaba KANE, Chargée de projet

Copyright : Think tank LEGS-Africa

SOMMAIRE

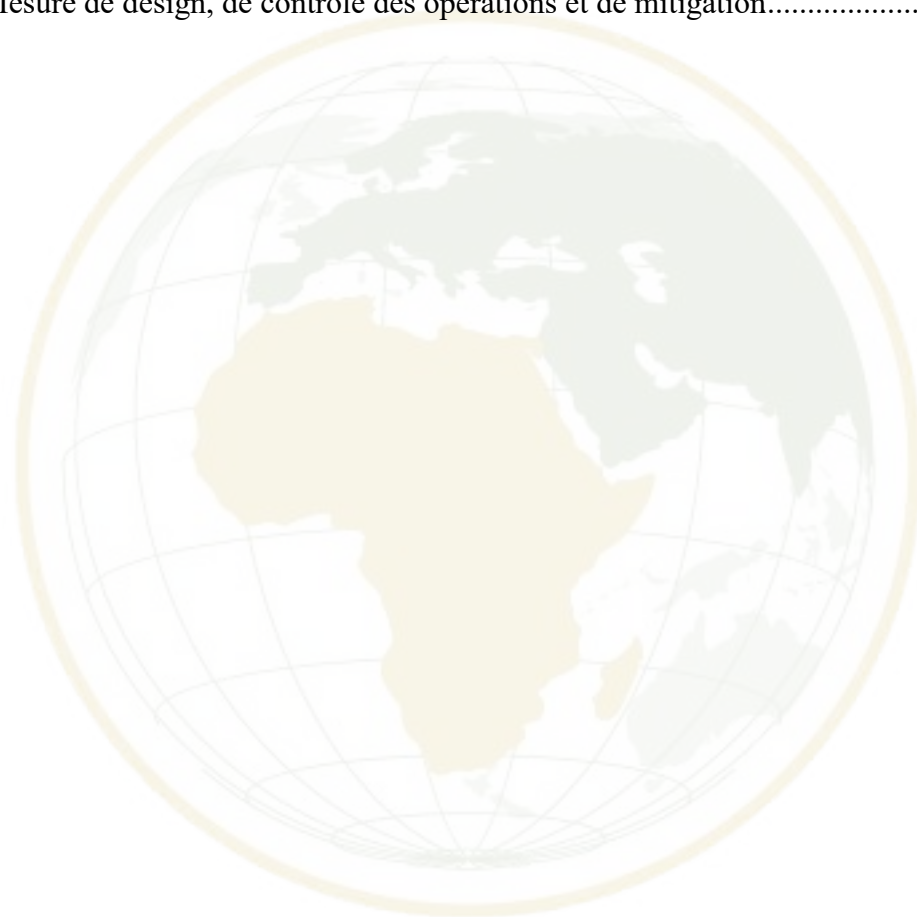
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES	3
LISTE DES ILLUSTRATIONS	4
AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION.....	6
A. QU'EST-CE QUE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL ?.....	6
B.CONTEXTE ET JUSTIFICATION	7
C. DESCRIPTION DE LA ZONE DU PROJET	11
D. METHODOLOGIE DE L'EIES/GTA	13
E. IDENTIFICATION DES OPPORTUNITÉS, DES RISQUES ET DES MESURES DE MITIGATION LIÉS AU PROJET GTA-PHASE 1	14
Les opportunités	14
Les risques et les mesures de mitigation	15
F. MESURES DE PRÉVENTION DES DANGERS ET DE SUIVI DE L'EIES	22
G. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	22
Les objectifs du PGES.....	22
Les priorités pour les communautés riveraines rapportées dans l'EIS.....	22
Les actions liées aux priorités notamment celles concernant les impacts socio-économiques.....	24
Responsabilités des parties prenantes.....	25
H. RECOMMANDATIONS	30
CONCLUSION	32
BIBLIOGRAPHIE	33
ANNEXES	I
TABLE DES MATIERES	XI

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

- ANSD** : Agence nationale de la statistique et de la démographie
- APIX** : Agence pour la promotion des investissements et des grands travaux
- BP** : British Petroleum
- BPMIL** : Mauritanie Investments Limited
- BPSIL** : Sénégal Investments Limited
- CCLME** : Grand écosystème marin du courant des Canaries
- CSA** : Ocean Sciences inc.
- DCE** : Direction du contrôle environnemental.
- DEEC** : Direction de l'environnement et des établissements classés
- ECODEV** : Ecodéveloppement
- EIES** : Etude d'impact environnemental et social
- EIR** : Evaluation des industries extractives
- ESIA** : Evaluation d'impact environnemental et social (environmental social impact assesment)
- FLNG** : Navire flottant de traitement de gaz naturel liquéfié
- FPSO** : Unité flottante de production, de stockage et de déchargement
- GTA** : Grand Tortue / Ahmeyim
- LEGS-Africa** : Leadershi, Ethique, Gouvernance, Stratégies pour l'Afrique
- KEISL** : Kosmos Energy Investments Sénégal Limited
- KEM** : Kosmos Energy Mauritania
- NOx** : Oxyde d'azote
- OSC** : Organisation de la société civile
- PETROSEN** : La Société des pétroles du Sénégal
- PGES** : Plan de gestion environnementale et sociale
- PCQVP** : Publiez ce que vous payez (une coalition de la société civile)
- PSS** : Plan de surveillance et de suivi
- PUDH** : Plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures
- SMHPM** : Société mauritanienne des hydrocarbures et du patrimoine minier
- SOx** : Oxydes de soufre
- SSSE** : Santé, sûreté, sécurité et environnement
- TDR** : Termes de référence
- TROPICA** : Tropica Environnemntal Consultants

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Localisation du projet.....	8
Figure 2: Illustration des composantes du projet	9
Tableau 1: Synthèse des risques environnementaux et des moyens de mitigation	16
Tableau 3: Synthèse des risques sécuritaires et mesures de mitigations.....	20
Tableau 4 : Résumé des performances du projet en 2021.....	26
Tableau 5 : les incidents sociaux et environnementaux en mer.....	26
Tableau 5: Mesure de design, de contrôle des opérations et de mitigation.....	27



AVANT-PROPOS

LEGS-Africa est une initiative panafricaine d'orientation scientifique, politique, économique et sociale. Un « think tank » regroupant la nouvelle génération de l'élite africaine pour promouvoir la citoyenneté de transformation en Afrique. À travers ce projet, LEGS-Africa vise à contribuer à une gouvernance transparente et démocratique, économiquement et écologiquement responsable du pétrole et du gaz au profit du bien-être des populations sénégalaises. Pour ce faire, la mise en œuvre du projet durera cinq mois à partir du mois de Mai jusqu'au mois de Septembre 2022 avec une activité par mois :

1^{ère} étape : Production du document de revue de l'EIES du projet pétrolier et gazier GTA

2^{ème} étape : Panel sur la gestion environnementale et sociale

3^{ème} étape : Session de revue par les pairs des EIES entre les parties prenantes

4^{ème} étape : Session communautaire de discussion de la revue est tenue à Saint-Louis

5^{ème} étape : Panel sur le suivi de l'EIES du projet GTA

Cette présente étude qui constitue la première étape du projet a pour objectif d'effectuer une analyse synthétique de l'étude d'impact environnemental et social et de partager ce travail avec les parties prenantes du secteur et les communautés locales de Saint-Louis.

A travers ce projet, LEGS-Africa a pour ambition d'arriver aux résultats suivants :

- Les conditions et enjeux d'une gouvernance démocratique économiquement et écologiquement responsable du pétrole et du gaz dans le contexte national et global sont présentés et discutés entre les parties prenantes ;
- Les risques environnementaux, sociaux et économiques d'une exploitation du pétrole et du gaz sont présentés et discutés entre les parties prenantes. Des alternatives à cette exploitation intégrant les impacts de la Covid-19 et la transition énergétique sont discutées et les besoins de recherche approfondi identifiés ;
- Les enjeux et défis des EIES sont identifiés et traduits en plan d'action locaux pour le suivi des engagements contractuels ;
- Des propositions et recommandations sont formulées et discutées pour adoption par les parties prenantes pour contribuer à une planification rigoureuse et responsable de l'exploitation du pétrole et du gaz au Sénégal, compte tenu des impacts économiques sociaux et environnementaux.

INTRODUCTION

En 2015, un gisement de gaz naturel en offshore, doté d'un potentiel de 15 billions de pieds cubes de gaz avec des réserves estimées à 1 milliard de barils¹, a été découvert entre le Sénégal et la Mauritanie. Dans l'optique d'une exploitation conjointe de cette ressource transfrontalière, les deux pays ont signé un accord de coopération dénommé '*Projet de production de gaz Grand Tortue / Ahmeyim* (GTA) le 9 février 2018. Le projet sera exécuté par la joint-venture constituée par :

- BP (British Petroleum) Mauritanie Investments Limited (BPMIL) et BP Sénégal Investments Limited (BPSIL), appelés ensemble BP, sont les opérateurs conjoints actuels du projet conformément aux accords d'opération conjointe ;
- Kosmos Energy Mauritania (KEM) et Kosmos Energy Investments Sénégal Limited (KEISL) ;
- La Société des Pétroles du Sénégal (PETROSEN) ;
- La Société Mauritanienne des Hydrocarbures et du Patrimoine Minier (SMHPM).

D'après les statistiques fournies par BP, ce gisement devrait, selon les prévisions, entrer dans la phase de production d'ici 2023 et va durer 20 à 30 ans. Pour éviter tous les risques environnementaux et socio-économiques d'un tel projet, une étude d'impact environnemental et social (EIES) concernant la première phase a été réalisée. Le rapport, divisé en sept volumes, est publié en juin 2019 sous l'égide des gouvernements de la République islamique de Mauritanie et de la République du Sénégal. L'EIES a été préparée par deux sociétés internationales d'experts-conseils en environnement en l'occurrence Golder Associés Ltée (Golder) et CSA Ocean Sciences inc. (CSA), en collaboration avec un cabinet mauritanien, Ecodéveloppement (ECODEV) et un cabinet sénégalais, Tropica Environnemental Consultants (TROPICA).

Le présent document constitue une revue synthétique de l'EIES de la première phase du projet GTA pour une meilleure prise en charge et un meilleur suivi des questions environnementales et sociales au grand bénéfice des populations locales.

A. QU'EST-CE QUE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL ?

L'Etude d'Impact Environnemental et Social consiste à évaluer et documenter les possibilités, les capacités, les fonctions des ressources des systèmes naturels et les systèmes humains afin

¹Loi sur le « contenu local » au Sénégal : un vœu pieux ? Par OuestaNews, 16/10/2019

de faciliter la planification du développement et la prise de décision générale, ainsi qu'à prévoir et à gérer les impacts négatifs et les conséquences des propositions d'aménagement en particulier. Il s'agit de « toutes études préalables à la réalisation de projet d'aménagement ou d'implantation d'unité industrielle, agricole ou autre, de plan ou programme, permettant d'apprécier les conséquences directes et/ou indirectes de l'investissement sur les ressources de l'environnement » (Loi 2001-01 du 15 janvier 2001)².

L'Etude d'Impact Environnemental et Social est donc l'examen systématique des facteurs environnementaux au niveau de l'élaboration des projets et de la prise de décision. Elle s'effectue avant toute prise de décision ou d'engagement important dans un projet (NEXON consulting 2012)³. Le rapport d'EIES peut servir à la prise de décisions en expliquant les enjeux importants, tels les critères d'évaluation, les processus d'évaluation et de sélection et la détermination des impacts irréversibles. Tous les renseignements pertinents recueillis durant le processus d'EIES, les méthodologies utilisées, les hypothèses et les jugements subjectifs utilisés pour recommander le projet préférable doivent être décrits dans le document afin que les décideurs puissent en suivre chacune des étapes.⁴

B.CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Avec un littoral qui s'étend sur 700km correspondant à la façade maritime de six régions administratives, le Sénégal est un pays doté d'écosystèmes riches et diversifiés mais menacés par la combinaison de l'action naturelle exacerbée par le changement climatique et les effets de la pression anthropique, la pêche maritime avec 451 964 tonnes en 2019, soit une valeur de 182 297 197 francs, étant la principale activité économique des populations locales et un des principaux piliers de l'économie sénégalaise et d'une importance capitale tant sur le plan social sur le plan de la sécurité alimentaire. Les eaux sénégalaises sont parmi les plus poissonneuses au monde, grâce aux alizés qui poussent les eaux de surface pauvres en nutriments au large et ramènent des eaux riches en nutriments des profondeurs de l'océan jusqu'à la surface (Wolff, et al, 1993 ; PRCM, 2000 ; Samb and Demarcq, 1989)⁵.

C'est cet espace géographique aux fortes potentialités économiques et environnementales qui accueille le projet GTA qui concerne quatre zones en mer et sur le continent : la zone offshore,

² La loi 2001-01 du 15 janvier 2001 a été votée en remplacement de la loi 83-05 du 28 janvier 1983 portant Code de l'environnement du Sénégal. Les contrats d'exploitation des gisements pétroliers et gaziers récemment découverts dont GTA sont signés sur la base de cette loi de 2001.

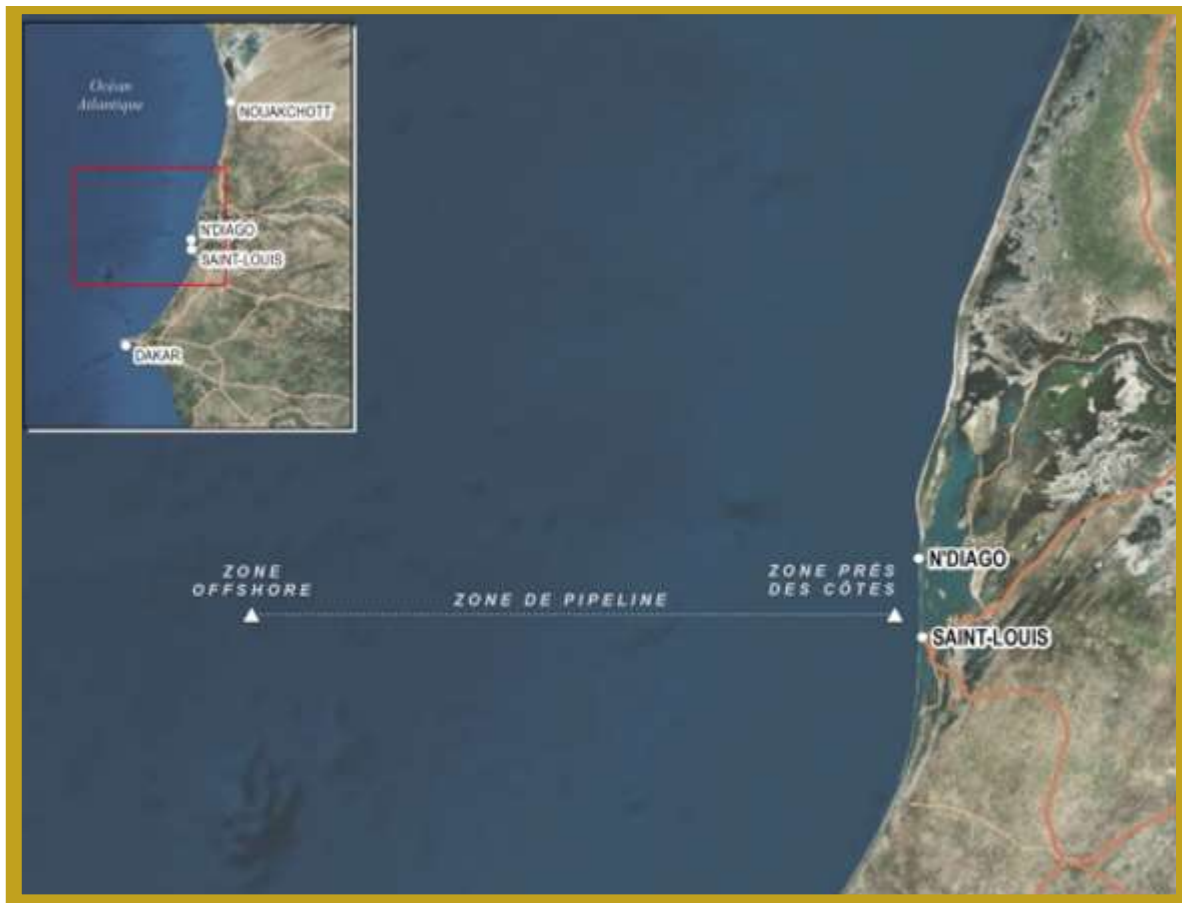
³ Bureau d'Etudes Environnementales NEXON Consulting, ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL PROJET DE POSE DE PIPELINES TRAVERSANT LE CANAL DE VRIDI, 2012

⁴ Module 4 : Étude d'impact environnemental et social – processus pratique Jean HEBERT

⁵ Cité par Sandra Kloff & Clive Wicks 2005

la zone de Terminal du Hub GNL, la zone de Pipeline ainsi que la zone d'opération de soutien (figure 1).

Figure 1. Localisation du projet



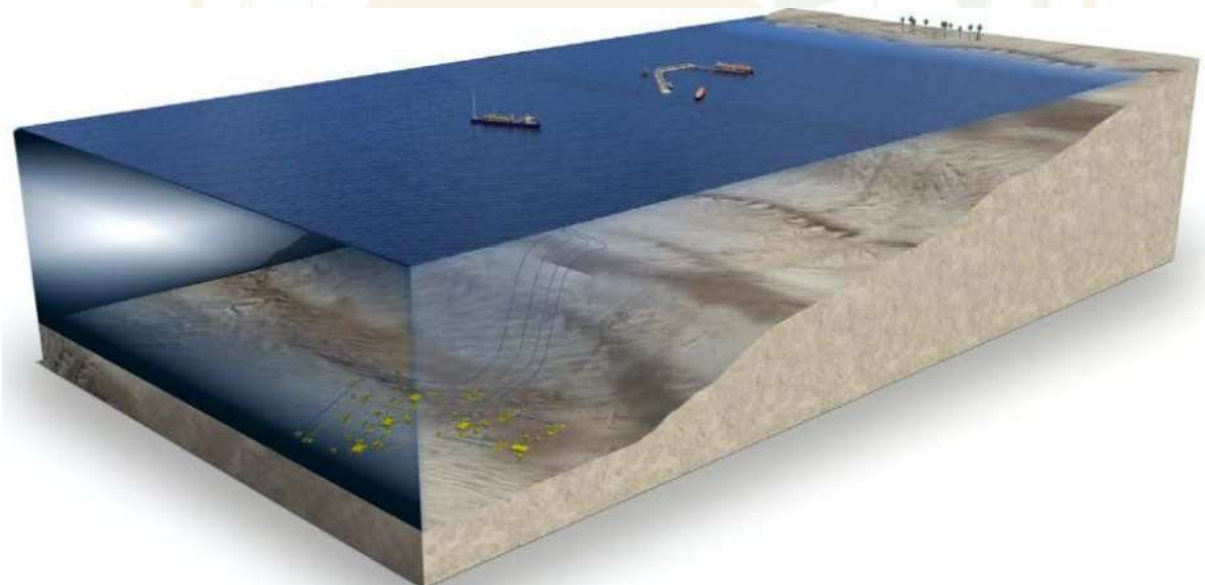
Source : Rapport EIES/GTA, 2019

- La Zone Offshore située à environ 125 km de la côte (à une profondeur d'environ 2700m) où le gaz sera extrait par forage de 12 puits qui constitueront le système de production sous-marin.
- La Zone du Terminal du Hub GNL, située à environ 10 à 11 km de la côte (à une profondeur d'environ 33m). Le projet comprendra pour cette zone : un navire de traitement de gaz naturel liquéfié (FLNG), un brise-lames de 1 km de long, des installations d'accostage connexes et d'une plateforme de logements et de services. À bord du FLNG, le traitement refroidira le gaz naturel à des températures inférieures à $-160\text{ }^{\circ}\text{C}$ pour le porter à l'état liquide (GNL), permettant ainsi son stockage et son transport sur de longues distances. Le GNL sera transporté et exporté par de grands navires-citernes appelés des méthaniers. Ces navires feront escale périodiquement au terminal du hub GNL près des côtes.

- La Zone de Pipeline est un corridor étroit dans lequel le pipeline, posé sur le fond marin, reliera les infrastructures offshore aux infrastructures proches des côtes, via un FPSO (Floating Production Storage and Offloading). Le FPSO est une structure flottante qui se situera à 40 km de la côte dans une profondeur d'eau de 120 m. Le pipeline acheminera le gaz brut depuis la « zone offshore » vers le FPSO pour son traitement (ex. éliminer les liquides présents dans le gaz, les entreposer pour les exporter par voie maritime). Ensuite, un autre pipeline acheminera le gaz traité depuis le FPSO vers la « Zone du Terminal du Hub » où il sera liquéfié et commercialisé par voie maritime.
- Les Zones d'Opérations de Soutien, situées dans des ports au Sénégal ou en Mauritanie, serviront de centres côtiers de logistique et d'approvisionnement. De plus, les aéroports de Dakar et de Nouakchott seront utilisés pour l'arrivée et le départ du personnel du projet.

Les différentes composantes du projet GTA sont bien illustrées dans le rapport de l'EIES (figure 2).

Figure 2 : Illustration des composantes du projet



Source : Rapport EIES/GTA, 2019

La phase de développement de GTA comporte trois grandes étapes, chacune présentant ses propres risques pour l'environnement avec l'utilisation de produits chimiques, dangereux et non dangereux et de matières dangereuses :

- La première phase est celle de la préparation, la construction et l'installation. Elle est généralement appelée dans l'EIES de GTA « la phase de construction ». Cette phase

comprendra la construction et l'installation des infrastructures, ainsi que le forage des puits et doit durer environ 5 ans à compter de 2018.

- La seconde phase est celle des opérations de production, pendant que le forage des puits se poursuit. Pendant cette phase le gaz sera extrait, traité, liquéfié et exporté. Elle est prévue pour durer une vingtaine d'années, se basant sur la durée du contrat du FLNG (20ans).
- La dernière étape est celle de la fermeture et la mise hors service. La production de gaz cessera pendant cette phase, et les équipements pourraient être abandonnés (nettoyés et laissés en place) ou retirés. Cette phase commencera après la phase des opérations et elle pourrait durer plusieurs années

En plus des produits chimiques, les moteurs utilisés pendant toutes les phases du projet produiront des émissions atmosphériques qui varieront en fonction de la taille du moteur, de la source de combustible, de la charge du moteur et de sa durée de fonctionnement.

Les hydrocarbures peuvent ainsi constituer une ressource vitale pour les pays mais l'histoire du pétrole en Afrique est jalonnée de problèmes identifiés par le Rapport d'Évaluation des Industries Extractives (EIR) (2003), qui a mis en lumière des problèmes sociaux et environnementaux. D'autres écosystèmes marins et côtiers ont été endommagés par des activités pétrolières dans la sous-région, comme par exemple le delta du Niger au Nigeria. (Sandra Kloff & Clive Wicks, 2005). D'où l'impérieuse nécessité de réaliser une EIES afin de permettre aux décideurs d'adopter les meilleurs choix et décisions qui permettraient de profiter pleinement des ressources pétrolières et gazières tout en respectant l'environnement et en sauvegardant les activités économiques des populations locales.

C'est dans cette perspective que s'inscrit ce projet de LEGS-Africa qui, après une première phase qui a consisté à organiser une contribution collective des organisations citoyennes nationales sensibles aux changements climatiques, compte organiser les conditions d'une revue par les pairs des aspects environnementaux sur l'exploitation du pétrole et du gaz au Sénégal, et de leurs implications sur les moyens d'existence des acteurs économiques et communautés riveraines, notamment du secteur de la pêche artisanale.

Ce présent document constitue la première étape du projet qui est la production d'un rapport synthétique de revue de l'EIES du projet pétrolier et gazier GTA avec une sorte d'évaluation ou suivi-évaluation concertée de toutes les parties prenantes.

C. DESCRIPTION DE LA ZONE DU PROJET

Le milieu récepteur du projet se situe dans les eaux maritimes de la Mauritanie et du Sénégal. La zone d'étude de l'EIES comprend les eaux maritimes ainsi que la côte entre Dakar et Nouakchott. Elle inclut notamment les communautés côtières de N'Diago et de Saint-Louis, situées à proximité de la Zone du Terminal du Hub GNL près des Côtes. La zone d'étude restreinte de l'EIES englobe les secteurs ou les impacts que les activités de routine du projet pourraient potentiellement causer. La zone d'étude élargie comprend une superficie plus vaste pour prendre en compte la possibilité que des hydrocarbures déversés accidentellement soient transportés par les courants et les vents ambiants.

Dans le cadre de ce projet de LEGS-Africa, notre zone d'étude concerne la partie sénégalaise, précisément la ville de Saint-Louis et ses environs.

Concernant l'environnement biophysique, le projet est situé dans la partie sud du grand écosystème marin du courant des Canaries (CCLME). Le CCLME est l'un des grands écosystèmes marins de remontée d'eau froide (upwelling) les plus productifs au monde. Il se classe troisième au monde en matière de production primaire et il possède la plus importante production de pêche de tous les grands écosystèmes marins africains. Les principales composantes biologiques présentes dans les zones d'études de l'EIES comprennent du plancton qui désigne les organismes microscopiques de la flore et de la faune se trouvant dans la colonne d'eau et érivant, en fonction des courants océaniques, des communautés benthiques formées d'organismes qui vivent sur le plancher océanique et à l'intérieur de celui-ci, des poissons et d'autres ressources halieutiques, des oiseaux, des mammifères marins et des tortues de mer. Les aires protégées et les autres zones d'importance pour la conservation ont aussi été caractérisées dans l'EIES.

Pour ce qui est de l'environnement social, la portion sénégalaise de la zone d'étude restreinte de l'EIES comprend une bande côtière entre la ville de Dakar (plus de 3 millions d'habitants) et la ville de Saint-Louis (plus de 230 000 habitants), qui se situe à proximité de la frontière entre la Mauritanie et le Sénégal. À Saint-Louis, les communautés de pêcheurs sont concentrées sur la Langue de Barbarie.

La pêche est l'un des piliers de l'économie nationale du Sénégal. Elle constitue un important pilier de l'économie et un élément fondamental tant sur le plan social qu'alimentaire. Elle occupe une place importante en raison de sa contribution significative à la sécurité alimentaire des populations, à la création de revenus et d'emplois, ainsi qu'au renforcement de la

compétitivité. (ANSD, 2022)⁶. Elle se divise en deux sous-secteurs : la pêche artisanale qui se caractérise en 2019 par un parc piroguier composé de 12 851 pirogues actives et la pêche industrielle portée par une flotte nationale de 118 navires et une flotte étrangère de 19 navires en 2019. Concernant la pêche artisanale, les quantités débarquées en 2019 sont passées de 398 643 tonnes en 2018 à 451 964 tonnes en 2019, soit une hausse de 13,4%. La valeur commerciale des débarquements de la pêche artisanale s'est bonifiée de 12,9% entre 2018 et 2019 pour s'établir à 182,3 milliards FCFA. La pêche industrielle, quant à elle, est composée des segments de la pêche chalutière, de la pêche thonière et de la pêche sardinière. Cette pêcherie représente 19% des mises à terre de la pêche maritime. Sa production s'élevait à 106 118 tonnes en 2019, pour une valeur commerciale de 74,5 milliards de FCFA (ANSD, 2022). Bien que les activités de pêche industrielle soient exercées au large de toute la côte du Sénégal, les débarquements de la pêche industrielle se concentrent à Dakar. La pêche artisanale est pratiquée par plusieurs communautés côtières. Celles de Saint-Louis sont les plus importantes du Sénégal, historiquement et numériquement. En 2019, les débarquements sont estimés à 56094 selon le rapport de l'ANSD publié en 2022.

En plus de la pêche, le transport maritime est une activité économique importante pour le Sénégal. Le pays possède quatre ports, ceux de Dakar, Kaolack, Ziguinchor et Saint-Louis. Dans la zone d'étude restreinte se trouvent le Port de Saint-Louis et le Port de Dakar. Le Port de Saint-Louis est vétuste et peu utilisé, tandis que celui de Dakar est un port commercial extrêmement important. C'est d'ailleurs le port principal du pays et il constitue le vecteur de plus de 90 % du commerce extérieur du Sénégal (APIX, 2015). Les débarquements ont concerné 1 337,1 tonnes au mois de janvier 2022. Pour les embarquements, le nombre de tonnes enregistré est de 472,3. (ANSD, 2022). Le trafic maritime transitant par le Port de Dakar est dense et la route principale maritime est située en dehors de la zone d'étude restreinte. Le reste de la zone d'étude restreinte connaît notamment un trafic moyen au niveau de la Zone Offshore et un trafic faible dans la Zone près des Côtes. On observe également que des pétroliers contribuent à ce trafic. Un corridor de transport maritime international traverse la partie ouest de la zone d'étude restreinte de l'EIES dans un axe nord-sud. Le trafic dans ce corridor est d'intensité modérée. Près de la côte, le trafic est moins dense. Il est constitué principalement des embarcations de pêche artisanale, sauf près du port de Dakar et du port de Nouakchott, où des navires commerciaux de plus grande taille utilisent chacun des ports (EIES 2019). Les activités côtières comprennent le tourisme et les activités de loisir sur la plage.

⁶ Situation économique et sociale du Sénégal 2019, Rapport ANSD, 2022.

D. METHODOLOGIE DE L'EIES/GTA

La méthodologie de l'EIES a été préparée conformément aux exigences présentées dans les Termes de Référence (TDR) approuvés par les Ministères de l'Environnement et du Développement Durable de la Mauritanie et du Sénégal. Globalement, la méthodologie utilisée comportait ce qui suit :

- Un examen de la documentation a été effectué pour compiler des données sur le milieu récepteur et sur les activités du projet.
- Pour compléter cette collecte de données, plusieurs missions ont été réalisées sur le terrain, notamment des travaux de reconnaissance et d'échantillonnage, des visites de sites ainsi que des rencontres et des entrevues avec des parties prenantes locales et des institutions nationales. En 2017, 17 réunions de consultations publiques ont été organisées et 2600 personnes ont participé. Des rapports sur les composantes clés du milieu ont été préparés par des experts nationaux et ces rapports sont joints à l'EIES sous forme d'annexes.
- L'EIES a aussi utilisé les données recueillies pendant l'étude de référence environnementale océanographique réalisée pour Kosmos par CSA, en novembre 2016,⁷ en Mauritanie et au Sénégal. Les données de cette étude comprennent des renseignements sur le profil de la colonne d'eau, des données sur la qualité de l'eau, ainsi que des données sur la qualité des sédiments, l'endofaune, l'ichtyoplancton et le zooplancton. Les données recueillies lors d'une étude géologique et géophysique réalisée par Gardline pour le compte de BP en juillet-août 2017 le long de la frontière maritime entre la Mauritanie et le Sénégal ont également été utilisées. Les données de cette étude comprennent des renseignements relatifs à l'ichtyoplancton et au zooplancton et la prise d'images du plancher océanique.
- Des travaux de modélisation et des évaluations quantitatives ont été réalisés pour plusieurs composantes afin d'évaluer l'étendue, le niveau et/ou les conséquences des opérations de routine du projet (émissions atmosphériques, boues et déblais de forage, entraînement du plancton, rejet des eaux produites, et conditions hydrodynamiques) ainsi que des événements accidentels. Ces travaux ont été utilisés pour l'analyse des impacts.

⁷ CSA, Rapport de l'étude de référence environnementale océanographique, Sénégal -Mauritanie, novembre 2016.

- Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les autorités mauritaniennes et sénégalaises pendant le développement du concept du projet et de l'EIES afin de cerner les problèmes et enjeux potentiels. Des rencontres de consultation publique ont aussi été organisées pendant l'EIES pour présenter le projet et pour prendre note des questions, préoccupations et suggestions liées au projet.
- Les bonnes pratiques internationales ainsi que l'expérience et l'expertise de l'équipe de consultants menant l'EIES ont été utilisées pour recommander des mesures de mitigation pertinentes ainsi qu'un plan de gestion environnementale et sociale. (EIES/GTA, 2019).

Cette méthodologie est globalement conforme aux standards en la matière tant du point de vue des procédures institutionnelles, de la crédibilité des deux sociétés internationales d'experts-conseils en environnement (Golder et CSA Océan Sciences Inc.) et de leurs collaborateurs nationaux que sont Ecodev et Tropica. Les consultations publiques ont mobilisé toutes les parties prenantes identifiées au Sénégal et en Mauritanie et leurs préoccupations ont été prises en compte. Elle a respecté toutes les exigences contenues dans les termes de références. C'est pourquoi le principal défi reste le suivi-évaluation à travers le PGES et surtout le PSS. Mais à ce niveau c'est assez tôt pour le juger car la plupart des mesures prévues sont soit pas applicables du tout, soit pas applicables en 2021.

E. IDENTIFICATION DES OPPORTUNITÉS, DES RISQUES ET DES MESURES DE MITIGATION LIÉS AU PROJET GTA-PHASE 1

Le rapport de l'EIES a fait le tour des opportunités et de des différents risques qui découleront du projet GTA.

Les opportunités

Les opportunités certaines et autres externalités positives du projet sont les suivantes :

- L'introduction de substratums dans les zones de sédiments non consolidés autour des infrastructures du projet, notamment le brise-lames, créant ainsi un milieu propice à l'attachement de la flore et la faune marine et à leur colonisation de la zone.
- Un apport organique et une source de nourriture pour les communautés benthiques grâce à l'envasement associé aux infrastructures du projet.
- Une protection contre la pression de pêche pour certaines espèces de poissons et d'invertébrés attirés par les infrastructures du projet auxquelles des zones d'exclusion de sécurité seront appliquées et donc où les bateaux de pêche n'auront pas accès.

- Un nouveau lieu de pêche artisanale à la fin du projet, en raison de l'effet de récif artificiel du brise-lames, en supposant que celui-ci ne sera pas retiré pendant la phase de fermeture.
- Des possibilités d'emploi en prenant en considération le contenu local dans l'approvisionnement en personnel, biens et services dans leurs plans d'exécution finaux.
- Des opportunités d'affaires pour des prestataires de services nationaux pour des services logistiques terrestres et des navires pendant les phases de construction, des opérations et de fermeture.
- Des opportunités d'affaires additionnelles, des emplois indirects et des effets multiplicateurs qui pourraient être créés grâce à une politique d'approvisionnement local pour soutenir la chaîne d'approvisionnement du projet pendant chacune de ses phases. La nature exacte des opportunités additionnelles deviendra manifeste au fur et à mesure que le projet progressera.
- À l'échelle nationale, des recettes provenant des parts de PETROSEN et de la SMHPM dans le projet, la part des États dans la vente de GNL et des taxes.
- Accessibilité du gaz pour une utilisation dans les deux pays.

A côté de ces avantages, l'étude a prévu de nombreuses externalités négatives

Les risques et les mesures de mitigation

L'EIES a recommandé 46 mesures de mitigation pour les trois principaux types de risques identifiés :

- Les risques liés à l'environnement, c'est-à-dire les impacts négatifs potentiels sur l'environnement et la biodiversité ;
- Les risques socio-économiques qui concernent les communautés ainsi que leurs activités, mais également les conséquences économiques aux différentes échelles, locale et nationale, d'un déversement d'hydrocarbures ;
- Les risques de sécurité maritime relatifs à l'exploitation des ressources pétrolière et gazière.

Les impacts négatifs des activités de routine du projet ont été évalués et pour chaque impact, des mesures de mitigation ont été proposées.

Tableau 3 : Synthèse des risques environnementaux et des moyens de mitigation

RISQUES ENVIRONNEMENTAUX	MESURES DE MITIGATION
Diminution de la qualité de l'air ambiant (NOx et SOx seulement) pendant la phase de construction.	Faire le suivi de la consommation de carburant en tant qu'indicateur de mesure de performance et des émissions. Lorsque cela est réaliste, ou selon les exigences réglementaires applicables, il sera attendu des opérateurs de navires qu'ils utilisent des carburants à faible teneur en soufre afin de limiter les émissions de SOx.
Diminution de la qualité de l'air ambiant pendant la phase des opérations.	
Exposition d'oiseaux, de phoques moines méditerranéens (espèce en danger), de tortues de mer à des niveaux élevés d'hydrocarbures dans une zone régionale ; quelques impacts létaux et de nombreux impacts sublétaux découlant d'effets directs et indirects à l'exposition à des hydrocarbures suite à l'éruption d'un puits, à une défaillance du FPSO en raison d'une collision avec un navire ou à une collision avec un navire poseur de conduites.	Dans l'éventualité peu probable d'un déversement d'hydrocarbures, les méthodes d'intervention tactique qui peuvent être envisagées dans le cadre du plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures(PUDH) comprennent : la surveillance et le suivi ; le confinement et la récupération en mer ; l'épandage d'agents dispersants sous l'eau et en surface ; le brûlage in situ ; la protection du littoral ; le nettoyage du littoral ainsi que l'intervention auprès de la faune affectée.
Contamination aux hydrocarbures d'espèces menacées entraînant de la mortalité suite à l'éruption d'un puits, à une défaillance du FPSO en raison d'une collision avec un navire, ou à une collision avec un navire poseur de conduites.	Dans l'éventualité peu probable où un déversement atteindrait la côte : mobiliser une équipe de nettoyage et de réhabilitation sur les zones touchées ; faire appel à des experts pour atténuer les impacts sur les zones sensibles et les espèces sauvages, au besoin ; suivre les exigences des réglementations nationales en matière de déclaration

Perte temporaire de prises de pêche artisanale en raison des impacts du déversement sur le plancton, les poissons et d'autres ressources halieutiques

et de notification, en se servant des protocoles établis, s'étendant à toutes les parties intéressées externes concernées.



Tableau 2 : Synthèse des risques socioéconomiques et des mesures de mitigation

RISQUES SOCIO-ECONOMIQUES	MESURES DE MITIGATION
<p>Mécontentement social à Saint-Louis en raison de la perception possible d'une perte de secteurs de pêche et d'une diminution des prises de pêche, combinée aux opportunités d'emploi limitées, à la perception de griefs et/ou de demandes d'indemnisation non satisfaits (par exemple pour la perte d'équipements de pêche), ainsi qu'en raison du risque accru pour la sécurité des pêcheurs en mer à cause de la présence des navires du projet pendant les phases de construction et des opérations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Établir un mécanisme de règlement des griefs facilement accessible aux membres des communautés de pêcheurs, incluant un suivi des plaintes et de leur résolution : - Maintenir un agent de liaison communautaire à Saint-Louis afin de fournir un interlocuteur direct du projet aux communautés de pêcheurs pour tout sujet en relation avec le projet. - Collaborer avec un conseil communautaire composé de représentants officiellement désignés des principales parties prenantes locales de Saint-Louis, mis sur pied pour examiner les préoccupations et les griefs des communautés locales de pêcheurs. - Élaborer et mettre en œuvre un cadre d'interaction avec la pêche artisanale, assorti de dispositions visant l'engagement auprès des communautés locales relativement à l'accès aux lieux de pêche, aux griefs et aux mécanismes de recours en cas de dommages aux équipements de pêche, à la sensibilisation à l'environnement, à l'amélioration des moyens de subsistance et au rôle des agents de liaison communautaire.

<p>Interdiction temporaire de la pêche artisanale dans la zone d'intervention pour jusqu'à plus de 25 000 embarcations de pêche artisanale (chiffre de 2017).</p>	<p>-Mettre en place un mécanisme de règlement des griefs facilement accessible aux parties intéressées, incluant un suivi des plaintes et de leur résolution.</p> <p>-Informer les parties intéressées (dont les pêcheurs artisanaux), en collaboration avec les autorités nationales si requis : 1) du lieu du déversement ; 2) des opérations de nettoyage ; 3) des zones d'exclusion temporaires éventuelles ; et 4) du mécanisme de règlement des griefs s'il y a lieu.</p> <p>- En ce qui concerne les pêcheurs, cela inclut fournir des informations pertinentes afin de leur permettre d'enlever leurs équipements de pêche des zones affectées et de réduire l'impact sur ces équipements</p>
<p>Perte temporaire de revenus pour jusqu'à environ 80 000 pêcheurs artisanaux (chiffre de 2017).</p>	<p>Mettre en œuvre, en collaboration avec les autorités nationales si requis, un fonds d'urgence pour venir en aide, au besoin, aux ménages vulnérables affectés dans les communautés de pêcheurs artisanaux.</p>
<p>Perte temporaire de revenus pour jusqu'à environ 700 000 personnes engagées dans des activités liées à la pêche artisanale (chiffre de 2017).</p>	<p>Préparer et mettre en œuvre, en collaboration avec les autorités nationales si requis, un plan de restauration des moyens de subsistance pour les communautés affectées.</p>
<p>Perte temporaire de recettes pour les économies nationales en raison de la perturbation temporaire des activités de pêche artisanale.</p>	<p>En collaboration avec les autorités nationales si requis, suivre et soutenir les moyens de réponse aux préoccupations des parties prenantes sur les impacts potentiels du déversement.</p>
<p>Diminution temporaire de la capacité des communautés côtières à faire face à leurs dépenses quotidiennes en raison de la perte temporaire de leur gagne-pain, accompagnée du risque de sombrer dans la pauvreté et la précarité.</p>	<p>Mettre en œuvre, en collaboration avec les autorités nationales si requis, un plan d'urgence pour assurer, au besoin, la sécurité alimentaire des ménages et des groupes vulnérables affectés</p>

Manque temporaire de l'aliment de base des communautés côtières en raison de l'interruption de la pêche artisanale, et répercussions possibles sur le régime alimentaire des ménages à l'échelle nationale

Plus grande précarité des femmes et des groupes vulnérables dans les communautés de pêcheurs, et en particulier dans celles de la Langue de Barbarie.

Tableau 4 : Synthèse des risques sécuritaires et mesures de mitigations

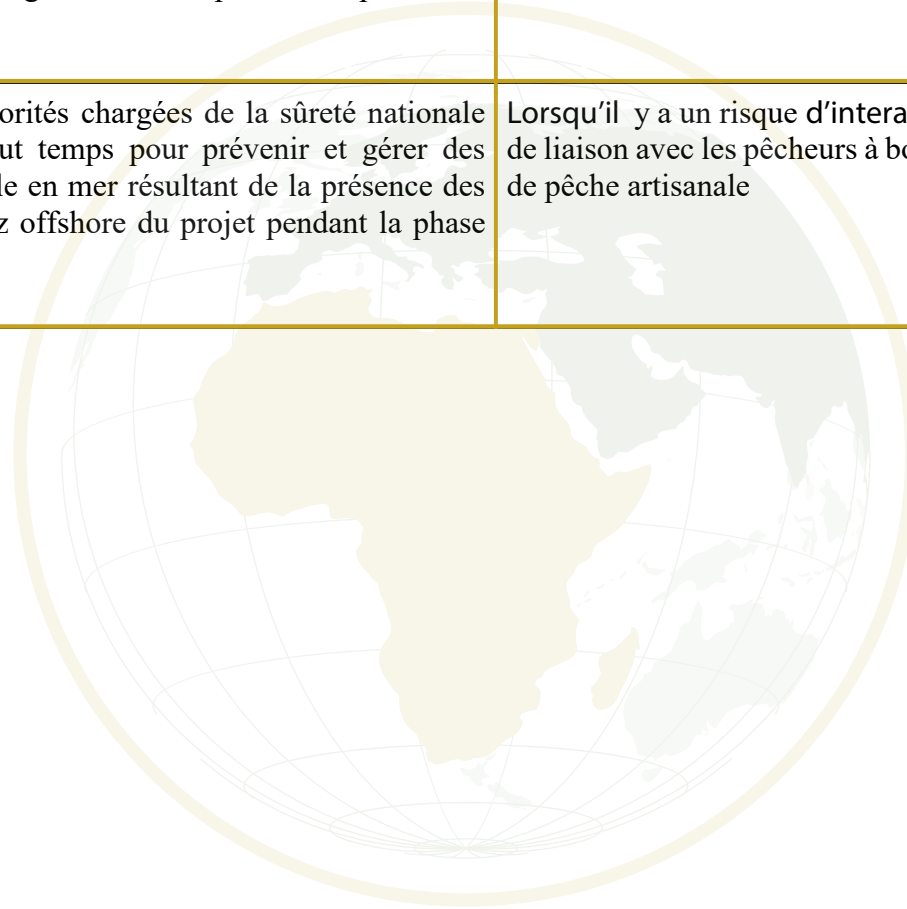
RISQUES SECURITAIRES	MESURES DE MITIGATION
Risque de conflits entre les pêcheurs et les forces de sécurité publique si certains pêcheurs doivent être escortés hors des zones d'exclusion de sécurité pendant les phases de construction et des opérations.	Émettre régulièrement des avis aux navigateurs, sous la forme et dans la langue convenant aux pêcheurs artisanaux, sur les infrastructures du projet, ses zones d'exclusion de sécurité, les plans de navigation et d'approche ainsi que le calendrier approximatif des activités du projet.
Risque d'un acte terroriste ciblant les installations de production de gaz, avec pour effet d'accroître le niveau du risque terroriste à l'échelle nationale pendant les phases des opérations et de fermeture.	Équiper les navires de soutien et les autres navires du projet qui se déplacent régulièrement à l'extérieur des zones d'exclusion de sécurité établies pour les phases de construction ou des opérations, de systèmes radar ou infrarouges pouvant détecter les petites embarcations de pêche dans des conditions de mauvaise visibilité ou nocturnes.

Pression supplémentaire sur les forces de sécurité publique dont les ressources sont limitées, puisqu'elles devront être disponibles en tout temps (24 heures par jour, 7 jours par semaine) pour régler des incidents de sécurité impliquant des pêcheurs artisanaux ou pour mener des opérations de recherche et de sauvetage, au besoin, pendant la phase des opérations.

Avoir un bateau patrouilleur pour surveiller les zones d'exclusion de sécurité, et notamment patrouiller avant l'approche ou la sortie des grands navires de ces zones.

Pression supplémentaire sur les autorités chargées de la sûreté nationale qui devront être disponibles en tout temps pour prévenir et gérer des incidents touchant la sûreté nationale en mer résultant de la présence des infrastructures de production de gaz offshore du projet pendant la phase des opérations.

Lorsqu'il y a un risque d'interaction entre navires, avoir des agents locaux de liaison avec les pêcheurs à bord des bateaux patrouilleurs dans les zones de pêche artisanale



F. MESURES DE PRÉVENTION DES DANGERS ET DE SUIVI DE L'EIES

Une étude de dangers et une analyse des risques professionnels ont été réalisées dans le cadre de l'EIES du projet GTA-Phase 1. La conclusion générale de cette étude indique que les risques sont inférieurs aux critères établis et pertinents de tolérabilité des risques, grâce aux exigences et processus exhaustifs du projet GTA-Phase 1 qui sont en place pour que les dangers et les risques d'accident continuent d'être identifiés, éliminés lorsque possible, évalués et gérés de manière à être à un niveau aussi faible que raisonnablement réalisable (ALARP) pendant toutes les phases du projet. Les installations du projet GTA-Phase 1 sont conçues, et seront exploitées, conformément aux bonnes pratiques internationales de l'industrie, aux exigences réglementaires, et aux codes et normes de l'industrie pétrolière et gazière. Pour ce faire, une attention particulière sera accordée à la sécurité inhérente, en mettant l'accent sur l'évitement et la prévention pour gérer les dangers et les risques.

G. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) a été aussi élaboré dans le cadre de l'EIES. Le PGES décrit les mesures de design et de contrôle opérationnel intégrées au projet par BP pour éviter ou diminuer les impacts potentiels du projet et les mesures de mitigation recommandées pour diminuer davantage les impacts non négligeables.

Les objectifs du PGES

Les trois principaux objectifs du PGES sont :

- Résumer les mesures de design et de contrôle des opérations du projet ainsi que les mesures de mitigation proposées pour éviter ou réduire les impacts négatifs significatifs ;
- Définir un système de mise en œuvre, de suivi de la conformité et d'évaluation de la performance de ces mesures ; et
- Identifier les mécanismes de déclaration et de rapports.

Les priorités pour les communautés riveraines rapportées dans l'EIES

Les priorités rapportées par les riverains dans l'EIES se présentent comme suit :

- Réduction de la qualité de l'air (NOx et SOx) ;
- Réduction de la qualité de l'air ambiant ;
- Réduction de la qualité de l'eau en raison des rejets d'eau produite par le FPSO, d'eau de refroidissement FLNG et des produits chimiques associés ;

- Modification de la qualité de l'eau en raison de la perte accidentelle d'ordures et de débris ;
- Accrétion ou réduction de l'érosion naturelle de la langue de Barbarie (par rapport à la situation sans brise lame) de jusqu'à 13m sur 10 ans, près de la frontière de la Mauritanie et du Sénégal, et s'étendant sur environ 8 km vers le Sud ; et accompagnée d'une augmentation maximale de 6 m sur 10 ans du taux (par d'érosion côtière rapport à une situation sans brise lame) plus au Sud, sur environ 2 km de cote débutant à l'extrême sud du quartier de l'hydrobase ;
- Modifications des contours de fond de la granulométrie et de certains paramètres chimiques due aux activités de dragage et du rejet de boue et déblaie de forage ;
- Perturbation de communautés benthiques due à la remise en suspension et au dépôt de sédiments tout près des activités de dragage ;
- Introduction d'espèces aquatiques invasives ;
- Entraînement et impaction du plancton et des poissons adultes dans l'eau de refroidissement du FLNG au terminal du hub GLN. Entraînement et impaction du plancton et des poissons adultes par le FPSO ;
- Collision potentielle avec un navire entraînant des blessures ou la mort d'oiseaux ;
- Perte auditive des mammifères marins causée par les sons des activités de construction en particulier le battage des pieux et les campagnes de PSV ;
- Collision potentielle avec un navire entraînant des blessures ou la mort de mammifères marins ;
- Evitement ou déplacement de tortues de mer hors des zones de construction pour certaines espèces, attraction d'autres espèces comme stratégie d'alimentation ; perturbations sonores causées par la construction en particulier le battage de pieux et les campagnes PSV ; perte d'aires d'alimentation par suite de la construction proposée ;
- Collision potentielle avec un navire entraînant des blessures ou la mort de tortues de mer ;
- Risque de collision entre les navires du projet et des pirogues en raison des déplacements et mouvements de navires ;

- Perte potentielle d'équipements de pêche artisanale (filets et bouées) en raison des mouvements des navires dans les zones de pêche artisanale ;
- Risques de conflits entre les pêcheurs et les forces de sécurité publique si certains pêcheurs doivent être escortés hors de la zone d'exclusion de sécurité ;
- Pression supplémentaires sur les forces de sécurité publique dont les ressources sont limitées puisqu'elles devront être disponibles en tout temps pour régler les incidents de sécurité impliquant les pêcheurs artisanaux ou pour mener des opérations de recherche et de sauvetage le cas échéant.
- Mécontentement à Saint-Louis en raison de la perception possible d'une perte de secteur de pêche et d'une diminution des prises de pêche combinée aux opportunités d'emploi limitées, à la perception de grief et/ou de demande d'indemnisation non satisfaits. (Par exemple : pour la perte d'équipements de pêche). Ainsi qu'en raison du risque accru pour la sécurité des pêcheurs en mer à cause de la présence des navires du projet.

Les actions liées aux priorités notamment celles concernant les impacts socio-économiques

De nombreuses actions prioritaires relatives aux impacts socio-économiques sont prévues. Parmi celles-ci on peut noter :

- Le suivi des incidents de sécurité impliquant les navires du projet et d'autres utilisateurs de la mer. Objectif : aucune collision entre les navires du projet et des navires non associés au projet notamment les embarcations de pêche artisanale ; aucune mort entre les navires du projet et des navires non associés au projet, notamment les embarcations de pêche artisanale.
- Le suivi des pertes d'équipements de pêche artisanale en raison des mouvements des navires du projet. Objectif : Pertes minimales d'équipements de pêche ; les griefs associés à la perte d'équipements de pêche sont traités conformément à la procédure de griefs.
- Le suivi des tentatives d'entrée dans les zones d'exclusion de sécurité par les pêcheurs pour lesquelles l'intervention des forces de sécurité publique est nécessaire. Objectif : les mesures de contrôle liées à l'interaction des activités de pêche sont efficaces et diminuent le nombre d'accès non autorisé ou de violation de sécurité par des pêcheurs artisanaux.

- Le suivi du nombre de fois où les forces de sécurité publique ont été appelées pour traiter les incidents liés à la sécurité du projet ou à effectuer des opérations de recherche ou de sauvetage. Objectif : diminuer le nombre d'incidents pour lesquels l'aide des forces de sureté publique est requise afin de traiter les incidents associés à la sécurité du projet ou d'effectuer des opérations de recherche et de sauvetage.
- Suivre l'évolution du mécontentement social à N'diago et à Saint-Louis. Objectif : aucune perturbation associée au projet et mécontentement social minimal à N'diago et à Saint-Louis.
- L'étude de l'ichtyoplancton près du FLNG et à une station de référence. Objectif : suivre la variation saisonnière de l'ichtyoplancton potentiellement entraînée dans les systèmes d'eau de refroidissement du FLNG.
- Le suivi de la faune halieutique associée au terminal du hub GNL près de côtes. Objectif : suivre la diversité des poissons associés aux structures près des installations du terminal du hub GNL près de côtes (par rapport à l'habitat de la colonne d'eau et du plancher océanique à des profondeurs semblables).

Responsabilités des parties prenantes

Le PGES identifie les responsabilités dans la mise en œuvre de chacune des mesures et dans le suivi de cette mise en œuvre. Il fournit aussi des indicateurs objectivement vérifiables de la mise en œuvre des mesures, la source suggérée pour la vérification et la fréquence recommandée des vérifications. Donc, la réussite de la mise en œuvre du PGES dépend de la clarté de rôles attribués aux entrepreneurs ainsi répartis :

- BP doit assurer la présence de représentants SSSE à bord du navire de forage, du FPSO, dans le terminal du hub GNL, près de côtes et dans les bases d'approvisionnement terrestres.
- Ces représentants SSSE doivent veiller à ce que le PGES soit mis en œuvre comme prévu ou d'identifier et de signaler tout changement de circonstance, le cas échéant.
- BP sera responsable de la supervision des activités des entrepreneurs pour s'assurer de leur conformité avec le PGES.
- BP devra collaborer avec les autorités nationales compétentes, responsables du suivi du PGES tout au long du projet

- Les entrepreneurs ont la responsabilité directe de gérer les questions SSSE associées à leurs activités.
- BP examinera la conformité des entrepreneurs avec leurs engagements pris dans le cadre du PGES et ceux en matière de Santé, Sécurité, Sûreté et Environnement – SSSE.
- Les autorités sénégalaises et mauritaniennes effectuent un suivi externe de la mise en œuvre du PGES en fonction de leurs procédures et exigences nationales.
- La DCE en Mauritanie et la DEEC au Sénégal ont la responsabilité de superviser l'examen de la documentation et la conformité du projet avec le PGES approuvé.

Le rapport 2021 de l'ESIA sur les mesure préconisées dans le PGES pour la phase de construction, actuellement en cours, se présente comme suit (tableau 4).

Tableau 5 : Résumé des performances du projet en 2021

	BP	FPSO	Activités sous marines	Génie civil du hub	Equipement de surface du hub	QU	FLNG	Forage
Terminée	22	5	2	6	4	2	5	1
Démarrée	14	18	22	26	0	0	3	22
Non démarrée	0	0	0	0	0	0	0	0
Non applicable à 2021	3	7	6	0	0	1	18	6
Pas applicable	15	24	24	22	50	51	28	25
Liée à la sécurité	3	3	3	3	3	3	3	3
Total	57	57	57	57	57	57	57	57

Source : BP. Rapport annuel ESIA, 2021

Tableau 6 : les incidents sociaux et environnementaux en mer

Date	Incident	Site/Zone	Localisation	Pays
27/01/2021	Petit déversement à bord du navire sans rejet en mer.	Navire hub	offshore	Mauritanie /Sénégal
10/11/2021	Filets de pêche piégés sur la zone d'étudedu navire de recherche.	Navire hub	offshore	Mauritanie/ Sénégal

11/11/2021	Filets de pêche jonchant la barge d'hébergement	Navire hub	offshore	Mauritanie /Sénégal
19/11/2021	Filets de pêche enchevêtrés avec un navire de dragage.	Navire hub	Offshore	Mauritanie /Sénégal
21/11/2021	Filets de pêche enchevêtrés sur la barge d'hébergement « Lewek Chancellor ». Le bateau de pêche était venu pour essayer de récupérer le filet. Intervention prise en charge par un bateau de la marine.	Navire hub	Offshore	Mauritanie /Sénégal
15/11/2021	Certains bateaux de pêche passent. La patrouille de la marine a dégagé la zone restreinte.	Navire hub	Offshore	Mauritanie /Sénégal
19/11/2021	Une pirogue/un bateau de pêche était très proche de Panos P, essayant de récupérer son filet de pêche. Le vaisseau de la marine a été appelé pour une intervention.	Navire hub	Offshore	Mauritanie/ Sénégal
30/11/2021	Deux bateaux de pêche déplacés par la marine.	Navire hub	Offshore	Mauritanie/ Sénégal
04/12/2021	La marine a retiré un navire de pêche pendant la nuit pour la zone d'exclusion.	Navire hub	Offshore	Mauritanie/ Sénégal

Source : BP. Rapport annuel ESIA, 2021

A préciser que durant l'année 2021, il n'a été signalé aucun conflit dû au refus par des pêcheurs de respecter la zone d'exclusion.

Tableau 5: Mesure de design, de contrôle des opérations et de mitigation

Mesures de design, de contrôles des opérations et de mitigation	Indicateurs objectivement vérifiables	Source de vérification	Fréquence de vérification	Rôle principal dans la mise en œuvre de la mesure	Rôle principal dans le suivi de la mise en œuvre	Coût de la mise en œuvre en dollars américains	
Plusieurs composantes de l'environnement biophysique et social Mesures de design, de contrôles des opérations et de mitigation							
D01	Il est attendu que les entrepreneurs se conforment aux conditions contractuelles établies et notamment aux normes SSSE et aux exigences de performance	Document d'interface entre les exigences SSSE, BP et les entrepreneurs	Document d'interface	Une fois à l'exécution du contrat	Entrepreneur	BP	Inclus dans les coûts du projet
D02	Respect des règles nationales et internationales applicables (convention MARPOL 73/78, annexes VI) et des directives relatives aux émissions du d'oxyde d'Azote (NOx) et d'oxyde de soufre (SOx) produits par les principaux navires du projet	Certificat international de prévention de la pollution de l'air (CIPPA) valide confirmant la conformité aux exigences en matière d'équipement et aux exigences opérationnelles de l'annexe VI	Documentation des navires principaux	Une fois avant la mobilisation sur le site	Entrepreneur	BP	Inclus dans les coûts du projet
D03	Une tête de brûlure torche efficace munie d'un système d'amélioration de combustion sera choisi afin de minimiser la combustion incomplète la fumée noire et les retombées d'hydrocarbures dans la mer	Tête de brûleur équipée d'un bon système de combustion	Documentation sur les spécifications de la tête de brûleur et du système de combustion	Une fois avant la mise en service	Entrepreneur	BP	Inclus dans les coûts du projet

Mesures de design, de contrôles des opérations et de mitigation		Indicateurs objectivement vérifiables	Source de vérification	Fréquence de vérification	Rôle principal dans la mise en œuvre de la mesure	Rôle principal dans le suivi de la mise en œuvre	Coût de la mise en œuvre en dollars américains
D04	Les volumes d'hydrocarbures torchés seront enregistrés	Système de suivi des émissions installées	Forages : Spécification des systèmes de suivi des émissions installés	Forages : Une fois avant l'exécution du retour du puis	Entrepreneur	BP	Inclus dans les coûts du projet
		Système de mesure de la torche installée	Spécification du système de mesure de la torche décrite dans le document d'ingénierie basis of design (base de conception du FLNG)	FLNG une fois avant la mise en service	Entrepreneur	BP	Inclus dans les coûts du projet

Source : Projet de production de gaz Grand Tortue Ahmeyhim Phase 1 : rapport final consolidé intégrant la phase documentaire de la Mauritanie et du Sénégal

Le PGES étant certes un outil prospectif qui se fait le plus en amont possible mais également dynamique et évolutif, il sera appelé à s'adapter à toutes les situations qui se présenteront et aux impacts éventuels imprévus et à l'évolution des sciences et technologies. Il prévoit également le renforcement des capacités des autorités des deux pays. Il est complété par un plan de surveillance et de suivi qui s'applique à toutes les phases du projet, de la construction à la fermeture.

En plus du PGES, l'EIES inclut un plan de surveillance et de suivi (PSS). Le PSS couvre à la fois le suivi de la mise en œuvre du PGES, et le suivi de la mise en œuvre du plan de surveillance et de suivi (PSS). L'objectif général du PSS est de vérifier que les mesures de mitigation identifiées dans le PGES produisent les résultats escomptés en matière d'élimination ou de réduction des impacts potentiels sur les composantes biophysiques et sociales. Le résultat des différents programmes de surveillance et de suivi sera régulièrement consigné dans des rapports soumis aux autorités des deux pays sur la base d'un ensemble de mesures de suivi identifiées avec des objectifs de performance. Mais la capacité limitée des autorités, surtout au plan de la technologie, suscite quelques craintes par rapport à la fiabilité des mesures prévues par le PGES et le PSS.

Dans l'ensemble, le rapport de l'ESIA de 2021 est rassurant même si la plupart des mesures ne sont pas applicables⁸

H. RECOMMANDATIONS

D'abord, sur le plan du suivi, il faudrait renforcer les capacités des parties prenantes.

Certes, il y a un début de mise en œuvre avec le vote de la loi 2019-04 du 1^{er} février 2019 relative au contenu local et la formation d'une première cohorte de techniciens supérieurs et d'ingénieurs qui est avancée. Selon le quotidien national, Le Soleil⁹, la première cohorte d'ingénieurs et de techniciens nationaux formés à l'Université de Glasgow sera opérationnelle sous très peu mais, il faudra toucher à toute la chaîne des valeurs du secteur. Toutefois, dans l'optique d'une prise en main progressive du secteur des hydrocarbures il faut accélérer la mise en œuvre des mesures relatives au contenu local, notamment en matière d'emploi et de formation.

Le projet GTA doit faire l'objet de sensibilisation, notamment sur les opportunités d'emplois. En effet, le projet est pourvoyeur d'emplois dans ses phases de confection des blocs avec l'entreprise Eiffage. Dans ce sens, un mécanisme peut être trouvé pour impliquer davantage les travailleurs ainsi que les entreprises locales dans le cadre de sous-traitance.

Il faudrait aussi un renforcement du cadre juridique et institutionnel. A ce sujet, il urge de poursuivre le processus, notamment avec l'actualisation du code de l'environnement devenu

⁸ «Pas applicables » ne renvoie pas une non faisabilité mais au fait que la situation pour laquelle la mesure est prévue – un accident par exemple - ne s'est pas présentée. Dans le rapport de suivi « pas applicable à 2021 » signifie que l'action est pertinente pour la phase de construction, l'action n'a pas encore commencé et n'a pas besoin d'être commencée en 2021 tandis que « Pas applicable » signifie que l'action est non applicable à l'étendue des travaux pendant la phase de construction.

⁹ Le Soleil du jeudi 25 août 2022, « La base vie de Grand Tortue Ahmeyim est arrivée », p.11. D'après le journal cette information émane du Directeur-pays de BP.

obsolète et le suivi de toute la dynamique juridique par un suivi-évaluation de la mise en œuvre des différentes lois qui encadrent le processus ainsi que leur décret d'application et les éventuels gaps par rapport à la réalité :

- Loi 2019-03 du 1^{er} février portant code pétrolier du Sénégal ;
- Loi 2019-04 du 1^{er} février 2019 relative au contenu local dans le secteur des hydrocarbures ;
- Loi 2020-06 du 7 février 2020 portant code gazier du Sénégal ;
- Loi 2022-09 du 19 avril 2022 relative à la répartition et à l'encadrement de la gestion des rentes issues de l'exploitation des hydrocarbures.

Les études d'impact environnemental et social sont des documents réglementaires mais aussi dynamiques d'où l'importance de les adapter en y ajoutant des éléments additionnels au fur et à mesure que le projet progresse.

La DEEC doit être renforcée en matière de ressources humaines, financières et matérielles pour mieux faire face à ses tâches surtout au niveau local avec les autres acteurs de base. À cet effet, les moyens mis à la disposition de la DEEC doivent être décentralisés au niveau de Saint-Louis pour plus d'efficacité dans les interventions, le suivi social et technique des engagements du PGES et du Plan de suivi.

Une meilleure implication des services de protection de l'environnement à Saint-Louis, par exemple la direction des Aires Marines Protégées (AMP) qui compte 50 000 ha est en outre nécessaire.

Il serait également opportun de mettre en place de comités de veille et d'alerte des acteurs locaux. Ces comités peuvent s'appuyer sur les structures comme le conseil local de pêche artisanale, les commissions techniques des collectivités territoriales concernées (commission pêche, commission environnement etc.).

Un dialogue doit être instauré avec les différents acteurs de la pêche car la plateforme de Saint-Louis qui se trouve sur une zone de pêche. Ce dialogue est certes prévu par le PGES mais dans la réalité, il semble encore insuffisant.¹⁰ Concernant toujours le volet communication, une sensibilisation plus accrue sur les risques sécuritaires est vivement recommandée.

¹⁰ Lors de l'atelier organisé à Saint-Louis les acteurs ont presque unanimement décrié le manque de communication et de leur implication. Preuve de l'incompréhensions certains ont même dit avoir la conviction que l'exportation du gaz a commencé.

Concernant les risques liés à la qualité de l'air, il faudrait voir au-delà de la consommation du carburant et prendre en considération la teneur en soufre et l'âge des équipements. Car les équipements anciens sont beaucoup plus polluants.

Il est également ressorti des deux ateliers¹¹ de concertation, la nécessité de mettre en place un plan de compensation, car les acteurs impactés doivent être compensés par une « réinstallation économique ».

Concernant la consultation publique, elle doit être plus détaillée. Pour les 2600 personnes consultées, il serait plus pertinent de renseigner sur leurs catégories socioprofessionnelles et d'en dresser la structure démographique (ratios entre les âges et les sexes).

Aussi, promouvoir tous les aspects du développement durable en allant au-delà du fond intergénérationnel et de l'épargne prévus par la loi 2022-09. Ainsi, des efforts ardu sont à fournir pour une transition énergétique écologique par laquelle la gestion des hydrocarbures réduira la dépendance aux hydrocarbures.

Dans le cadre de « la délocalisation économique », il faut accompagner les acteurs locaux vers des moyens d'existence alternatifs ou complémentaires des communautés de pêcheurs. Cela peut passer par la promotion de l'économie verte et de l'économie bleue en collaboration avec les institutions de formation professionnelle, d'éducation supérieure et de recherche etc. Ce sera à la fois l'occasion de lutter contre la pauvreté et les changements climatiques.

Egalement tenir compte du statut de patrimoine mondial de l'humanité de Saint-Louis et accompagner le secteur culturel, surtout en ce qui concerne les activités culturelles liées à la mer qui sont des services écosystémiques à protéger et à entretenir au même titre que les autres.

CONCLUSION

En définitive l'EIES du projet GTA, telle que présentée dans le rapport détaillé, est considérée comme acceptable en tenant compte à la fois de la description du projet, surtout les mesures de mitigation et de contrôle opérationnelles, des exigences réglementaires, les environnements biophysique et social et leur sensibilité, ainsi que les impacts potentiels pour chacune des phases du projet. Le rapport initial a été révisée suite aux observations de la DEEC avec l'appui technique de la commission néerlandaise d'évaluation environnementale.

¹¹ Les deux ateliers en question sont la séance de restitution et de discussion des résultats du rapport provisoire devant les parties prenantes institutionnelles (le 4 août à Dakar) et la rencontre avec les acteurs locaux tenue le 18 du même mois à Saint-Louis.

Dans l'ensemble, le rapport annuel sur la mise en œuvre des engagements de l'évaluation d'impact environnemental et social de 2021 montre un début de mise en œuvre satisfaisant. Néanmoins il ne couvrait que la phase de construction et juste sur un an, ce qui ne permet pas le recul nécessaire pour apprécier l'efficacité du plan sa globalité.

Cependant, le suivi des mesures de mitigation et de design opérationnel est un défi majeur, notamment concernant les rejets d'effluents dans la zone offshore et sur les communautés benthiques. Au plan des impacts sociaux potentiels, quand bien même les aspects économiques et sociaux sont pris en compte, certaines dimensions comme la culture pourraient trouver plus de place. Il est également important d'insister davantage sur le contenu local, surtout la responsabilité sociale des entreprises, de même que la question de répartition des rentes, de sorte à promouvoir une transition énergétique écologique.

Il faut noter cependant les moyens limités de contrôle et de suivi de la mise en œuvre du PGES par la partie publique (Etat, particulièrement la DEEC qui fait face à des défis majeurs, malgré l'appui encore insuffisant du GES -Petrogaz, un projet d'appui aux capacités techniques de négociations de l'Etat du Sénégal financé par la Banque mondiale.

BIBLIOGRAPHIE

1. Etude d'Impact Environnemental et Social du projet de production de gaz Grand Tortue/Ahméyim- Phase 1, Rapport final consolidé intégrant les revues réglementaires de la Mauritanie et du Sénégal, Juin 2019 (volumes 1 à 7),
2. Le Soleil n°15669, ISSN 0850/0704 du jeudi 25 aout 2022.
3. Loi 2019-04 du 1^{er} février 2019 relative au contenu local dans le secteur des hydrocarbures
4. Loi 2020-06 du 7 février 2020 portant code gazier du Sénégal ;
5. Loi 2022-09 du 19 avril 2022 relative à la répartition et à l'encadrement de la gestion
6. Loi sur le «contenu local» au Sénégal : un vœu pieux ?, 16/10/2019.
7. Rapport annuel : Statut de la mise en œuvre des engagements de l'ESIA (évaluation d'impact environnemental et social)2021
8. Sandra Kloff & Clive Wicks, 2005, Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, 2005.
9. NEXON Consulting, Étude d'impact environnemental et social projet de pose de pipelines traversant le canal de vridi, 2012
10. Jean HEBERT, Module 4 : Étude d'impact environnemental et social – processus pratique

ANNEXES



ANNEXE 1 : PLAN D'ACTION COMMUNAUTAIRE

- Ce plan communautaire est réalisé en marge de l'atelier de restitution du rapport provisoire tenu le 18 aout 2022 à Saint-Louis. Les acteurs présents ont été organisés trois grands groupes avec l'accompagnement du consultant sur la base des mêmes consignes pour tous les groupes :
- définir les objectifs dans son domaine ;
- lister un certain nombre d'action ;
- désigner les acteurs en charge de mener lesdites actions ;
- détailler les conditions de réalisations en termes de moyens, de lieux, de personnes ressources etc. ;
- indiquer une échéance précise pour chaque action identifiée ;
- prévoir un mécanisme de suivi-évaluation à court, moyen et long termes.

Les groupes de travail sont spécifiés conformément aux principales catégories de risques prévues par l'étude d'impact de GTA et contenu dans son PGES. Il s'agit des risques environnementaux, sociaux et économiques.

I. Risques environnementaux

Le groupe ayant en charge le volet environnement a répertorié six principales priorités :

- dérèglement de l'écosystème marin en raison de l'installation des caissons, de la présence des navires et des mouvements associés.
- restriction voire la perte de certaines zones de pêche due au projet ;
- installation des brises lames qui ont certes un côté positif mais peuvent malheureusement impacter de façon négative sur l'environnement, surtout à travers l'érosion côtière.
- marée noire suite au déversement en mer des hydrocarbures ;
- pollution sonore et atmosphérique ;
- menaces à la santé publique avec la consommation d'espèces contaminées par des produits toxiques ;
- révision du code de l'environnement qui date de 2001 bien avant les découverte pétrolières et gazières.

Le tableau ci-dessous est une synthèse des priorités dans ce domaine, des actions préconisées ainsi que des acteurs et des échéances (Tableau 1).

Tableau 1 : Plan environnemental

PRIORITES	ACTION	RESPONSABLES	CONTRIBUTEURS	ECHEANCES
Restriction des zones de pêche	Immersion de récifs	SRPS, CLPA, AMP	Etat, BP	Février 2022
Dérèglement de l'Ecosystème marin	Restauration de la biodiversité suite à l'immersion d'épaves	CRODT SRPS CLPA	Etat, Partenaires, BP	Durant 2023
Santé publique	Campagne de sensibilisation ; Consultation ; Analyse	- District Région médicale	Etat, BP, Enda Santé, Autres ONG	2022/2023
Marée noire	Encadrement	Exploitants	Etat, BP, ASMAR	2023

II. Risques sociaux

Les principales préoccupations soulevées par les populations au plan social ont été répertoriées comme il suit :

- manque d'implication de la population locale par les autorités dans les instances de décision ;
- zone d'exclusion, « périmètre de sécurité » très élargi de la plateforme d'exploitation et risque de conflit entre les pêcheurs et les agents en charge de la sécurité ;
- raréfaction des ressources maritimes, requalification des acteurs du secteur, instabilité sociale ;
- risque de déplacement de la population locale en cas de danger sécuritaire (fuite de gaz).

Le tableau 2 résume les priorités des communautés au plan social, les actions préconisées ainsi que les acteurs et les échéances (Tableau 2).

Tableau 2 : Plan d'action social.

PRIORITES	ACTIONS	ACTEURS	CONTRIBUTEURS	ECHEANCE
Mise en place de récifs artificiels	1. Cartographie des zones d'installation ;	CROUF ; HASMAR	Populations locales (CLPA)	Période morte

	2. Mise en place des récifs, 3. état des lieux des fonds marins	Services de pêche		
- Professionnalisation des pêcheurs, - Identification des acteurs ; - Carte professionnelle	Cartographie des acteurs de la pêche	Autorités déconcentrées , Services techniques	OSC, Forum civil, PCQVP	Juillet-août
Formation sur les métiers du pétrole et du gaz (contenu local)	Insertion des jeunes Accompagnement des entreprises locales	Services techniques et partenaires	Partenaires techniques, financier, administratif, institutionnels	Un an
Revalorisation du secteur éducatif et sanitaire	Réhabilitation des structures sanitaires et éducatives	Services techniques et partenaires		Urgent

III. Risques économiques et défis

Les risques économiques sont importants et ont occupé une place centrale dans les échanges. Les principales priorités économiques identifiées à Saint Louis en lien avec le projet GTA sont les suivantes :

- inaccessibilité de la zone de pêche traditionnelle ;
- baisse drastique des prises ;
- interdiction artisanale ;
- pertes des revenus pour quelque quatre-vingt mille pêcheurs ;
- pertes temporaires de recettes pour les économies nationales ;
- menace sur la pêche locale ;
- insuffisance de l'aliment de base des communautés côtières ;
- taux de chômage élevé chez les populations vulnérables ;
- désillusion des populations par rapport aux attentes face à l'exploitation gazière ;

- mécontentement et risques de soulèvement populaire qui pourrait se traduire par une « désobéissance collective » entraînant la violation de la zone d'exclusion maritime autour des installations.

Les priorités des communautés au plan économique, qui ont été l'objet du travail du groupe 3, et les solutions préconisées se présentent comme il suit (Tableau 3).

Tableau 3 : Plan d'action économique

PRIORITES	ACTIONS	RESPONSABLES	CONTRIBUTEURS	ECHEANCES
Inaccessibilité de la zone	Plaidoyer pour la compensation	Les pêcheurs	Toute la population	Avant de démarrer officiellement l'exploitation
Baisse des prises	Créer des zones de pêches par l'immersion de récifs artificiels	Etat et BP	Autres acteurs professionnels	Avant décembre 2022
Perte de revenus pour 80000 pêcheurs	Formation pour la reconversion dans d'autres métiers, Diversification des activités professionnelles	Etat	BP	2023
Désillusion des populations face à l'exploitation gazière	Améliorer les conditions de vie des populations	Etat	BP	2023

ANNEXE 2 : RAPPORT DE L'ATELIER DE RESTITUTION DU RAPPORT PROVISOIRE DE LA REVUE DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET GTA

Le 04 Aout 2022, s'est tenu à l'hôtel Casino du vert, Route de Ngor, l'atelier de **restitution de la revue de l'étude d'impact environnemental et social du projet de GTA.**

Les échanges ont commencé à 9h avec la mise en place, le mot de bienvenue du Directeur de LEGS-Africa, Monsieur Elimane KANE et le discours d'ouverture Madame Fatma SYLLA représentante de la fondation Heinrich Böll.

Les objectifs de cette session de restitution et de partage des résultats du rapport provisoire étaient de :

- discuter du suivi des impacts environnementaux et sociaux du projet gazier sénégalomauritanien, pour la partie sénégalaise ;
- faire des observations et recommandations pour un suivi efficace, dynamique et inclusif ;
- identifier les priorités pour les communautés riveraines dans le suivi du plan de gestion environnemental et social (PGES) ;
- formuler des recommandations pour l'amélioration de l'analyse et son partage avec les acteurs communautaires riverains du projet GTA.

Après la présentation du rapport provisoire de la revue de l'Etude d'impact environnemental et social par le consultant Djibrirou Daouda BA et celle de la politique de gestion des impacts environnementaux et sociaux des projets extractifs par Abdou GUEYE, les discussions ont été ouvertes.

Les résultats du rapport provisoire de la revue scientifique de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de GTA ont certes révélé des opportunités relatives à la préservation de la biodiversité dans certains cas, à la création d'emplois et de recettes qu'en tirent les deux gouvernements etc. Mais l'accent a été mis sur les externalités négatives. Ainsi, les trois principaux types de risques relatifs à l'environnement, à la vie socio-économique et à la sécurité de même que les mesures ont été présentés en deux temps. Les mesures de mitigation prévues ont également été exposées de manière détaillée.

Aussi, les risques concernant une diminution de la qualité de l'air ambiant pendant les phases de construction, de production et de fermeture du projet ; la baisse temporaire des prises de pêche ; sans compter les oiseaux ainsi que les tortues de mer qui seront exposés. Plus largement, c'est toute la biocénose qui est concernée. Dans l'ensemble, des risques d'impacts négatifs sur les milieux biophysiques marins et côtiers ainsi que sur les activités socioéconomiques pourraient également découler directement ou indirectement de l'exploitation des hydrocarbures, suite à une défaillance.

Dans les discussions tous les intervenants ont magnifié la qualité du travail présenté. La méthodologie a occupé une place centrale, en soulignant le problème du code de l'environnement de 2001 qui ne prenait pas en compte les questions pétrolières et gazières.

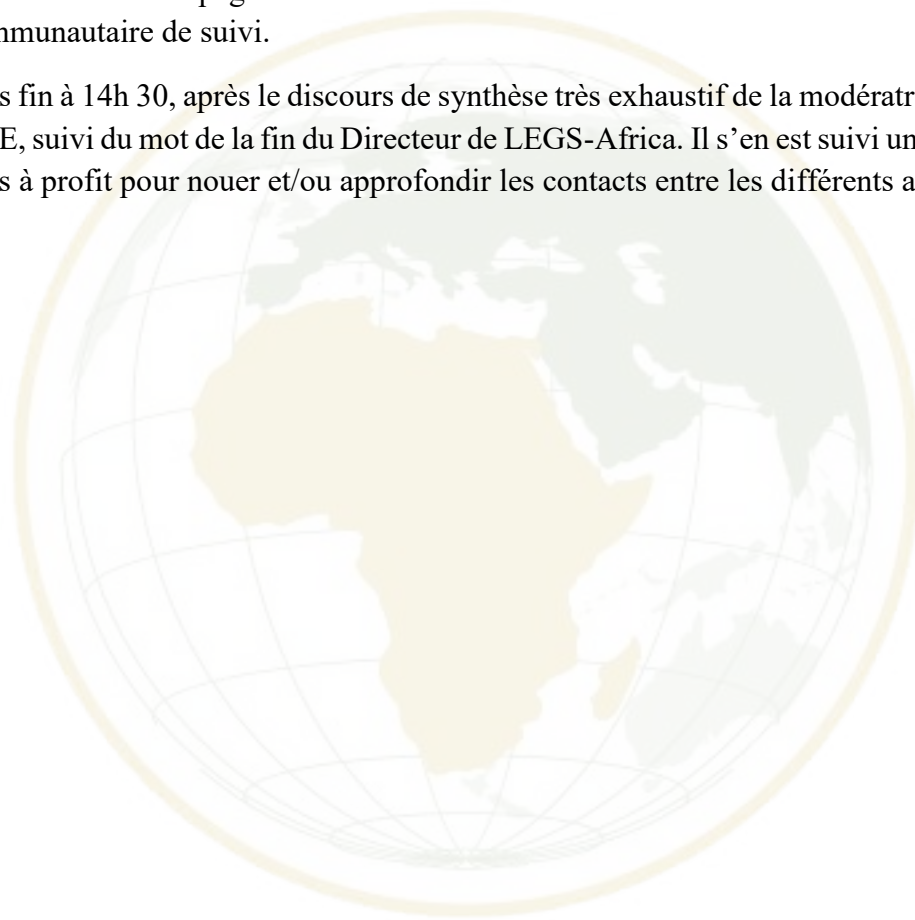
Il ressort de l'atelier, à l'issue des différentes interventions, quelques recommandations pertinentes pour la gestion du projet GTA et au-delà, pour la politique en matière d'exploitation des hydrocarbures :

- l'importance de mettre en œuvre un dispositif de suivi des conclusions de l'EIES, avec des volets sur le renforcement des capacités par la formation, et le renforcement du cadre juridique et institutionnel ;
- la société civile, notamment LEGS-Africa, a été invitée à collaborer avec l'administration pour que la gestion des ressources pétrolières et gazières puisse se faire dans une approche durable saine et pacifique ;
- l'implication des Aires Marines Protégées (AMP) et de la Direction des Parcs Nationaux (DPN) qui sont des organes en charge de la protection de l'environnement. Cette implication trouve tout son sens dans le fait que le projet GTA englobe l'AMP de Saint-Louis, le parc de la langue de Barbarie et le parc des oiseaux de Djoudj ;
- l'importance du contenu local a été soulevée dans la création d'emploi. Un appel a été aussi lancé pour déplacer le plaidoyer et le débat au niveau local. Ceci permettra aux acteurs locaux de mieux saisir les enjeux de l'exploitation dans ses différentes phases ;
- l'implication pleine et effective de la société civile dans la gestion des ressources du pétrole et du gaz ;
- une communication claire sur la répartition des ressources et les projets ;
- adopter une loi d'accès à l'information ;
- impliquer le secteur privé dans l'expertise locale ;
- approvisionner les marchés domestiques sur les demandes d'achat ;
- mettre en place un cadre solide et transparent sur la gestion des ressources pétrolières ;
- augmenter la part des énergies renouvelables ;
- concernant les risques liés à la qualité de l'air, il faudrait voir au-delà de la consommation du carburant et considérer la qualité du carburant même (la teneur en soufre, le bilan carbone) et l'âge des équipements. Car les équipements anciens sont beaucoup plus polluants ;
- sur les risques sécuritaires, il faut informer et sensibiliser ;
- mettre en place des indicateurs pour le suivi et apprécier les performances du plan de gestion environnementale.

Le ministère de l'environnement, le ministère en charge de l'économie maritime ainsi que la ministre du Pétrole et du gaz qui se sont fait représenter ont montré toute leur disposition à considérer les recommandations. A noter que plusieurs autres structures ont participé à cet atelier.

Dans l'ensemble, le travail, nonobstant les différentes recommandations, est jugé conforme aux standards internationaux dans le domaine de l'évaluation environnementale. Mais le défi majeur reste le suivi et la mise en œuvre effective des mesures annoncées. Il est prévu de tenir compte des observations et recommandations des participants pour produire un rapport final qui sera largement partagé, notamment à travers des rencontres sur le terrain, à Saint-Louis en vue d'accompagner les acteurs communautaires riverains dans l'élaboration d'un plan communautaire de suivi.

L'atelier a pris fin à 14h 30, après le discours de synthèse très exhaustif de la modératrice, Mme Malado AGNE, suivi du mot de la fin du Directeur de LEGS-Africa. Il s'en est suivi un déjeuner également mis à profit pour nouer et/ou approfondir les contacts entre les différents acteurs.



ANNEXE 3 : RAPPORT DE L'ATELIER DE RESTITUTION DE LA REVUE DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET GTA ET D'ELABORATION D'UN PLAN COMMUNAUTAIRE DE SUIVI DES IMPACTS

Le 18 août 2022, s'est tenu à Maison Rose de Saint-Louis, la deuxième phase de restitution de la revue de l'étude d'impact environnemental et social du projet de GTA. Il s'agit d'un atelier de partage des résultats de la revue de l'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet gazier Grande Tortue Ahméyin (GTA) devant les parties prenantes communautaires et autres acteurs locaux. Cet atelier a également été l'occasion d'élaborer un plan d'action communautaire de suivi des impacts en lien avec l'exploitation des hydrocarbures.

Les travaux ont commencé à 9h avec la mise en place des invités, le mot de bienvenue du Directeur de LEGS-Africa, Monsieur Elimane Haby KANE et de Mme la Représentante de Monsieur le Maire de la Ville de Saint-Louis qui, d'emblée a montré tout l'intérêt de la municipalité autour de ces questions. Elle a aussi présenté les excuses du maire tout en affirmant leur enthousiasme à collaborer avec la société civile et a souhaité la bienvenue à tous, avant de déclarer ouvertes les activités. Puis, Monsieur Elimane Haby KANE a prononcé le discours d'ouverture. Monsieur KANE en a profité pour revenir largement sur les enjeux liés à l'exploitation des hydrocarbures et sur le sens d'impliquer activement les communautés locales et toutes les parties prenantes à la prise des décisions, d'où l'intérêt du plan d'action communautaire qui sera réalisé après la présentation du rapport par le consultant.

Les objectifs de cette session de restitution et de partage des résultats du rapport provisoire étaient de :

- présenter de façon sommaire le projet GTA dans son contexte biophysique et socioéconomique. Pour, rappel c'est le plus important projet d'exploitation d'hydrocarbures au point d'être érigé en juillet 2021 en projet national d'importance stratégique pour les gouvernements du Sénégal et de la Mauritanie ;
- faire la synthèse des principaux risques environnementaux, socioéconomiques, surtout pour la partie sénégalaise à Saint-Louis plus particulièrement, ainsi que des mesures de mitigation prévues dans le PGES, puis les discuter ;
- élaborer un plan d'action communautaire bien détaillé autour de trois axes : l'environnement, l'économie et les aspects socio-sécuritaires émanant des acteurs locaux.

Dans sa communication, Dr Djibrirou Daouda BA, le Consultant, est d'abord revenu sur l'importance du projet qu'il a présenté, notamment sur ses composantes et ses différentes phases. Puis, il est passé à la présentation simplifiée du rapport à proprement parler.

Les résultats du rapport provisoire de la revue scientifique de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de GTA ont certes révélé des opportunités relatives à la préservation de la biodiversité dans certains cas, à la création d'emplois et de recettes qu'en tirent les deux gouvernements etc. Mais l'accent a été mis sur les externalités négatives. Ainsi les trois principaux types de risques relatifs à l'environnement, à la vie socio-économique et à la sécurité ont été présentés. Les mesures de mitigation prévues ont également été exposées de manière détaillée.

Aussi les risques concernent une diminution de la qualité de l'air ambiant pendant les phases de construction, de production et de fermeture du projet ; la baisse temporaire des prises de pêche ; sans compter les oiseaux ainsi que les tortues de mer qui seront exposés ; plus largement c'est toute la biocénose qui est concernée. Dans l'ensemble, des risques d'impacts négatifs sur les milieux biophysiques marins et côtiers ainsi que sur les activités socioéconomiques pourraient également découler directement ou indirectement de l'exploitation des hydrocarbures suite à une défaillance.

A la suite de la présentation ont été ouvertes les discussions. Les préoccupations tournaient principalement autour de la question des compensations et des incidences liées à la zone d'exclusion autour des installations. Les acteurs ont également déploré un déficit de communication allant jusqu'à soupçonner un démarrage effectif de l'exportation du gaz.

Le reste du temps a été consacré à l'élaboration du plan d'action communautaire en trois groupes correspondants aux domaines suivants : impacts environnementaux, incidences économiques et risques socio-sécuritaires. Les travaux de groupes initialement prévus pour une heure de temps ont finalement duré deux tours d'horloge, à la demande des participants, très engagés dans les échanges et bien au fait des enjeux.

La restitution des travaux a été faite en plénière juste après la pause déjeuner. Pour chaque groupe, il y avait un(e) président(e) et un(e) rapporteur (trice). Les représentants des groupes se sont succédé pour exposer les travaux (voir plan d'action en annexe 1). Dans les échanges, le débat sur les compensations a à nouveau occupé une grande place, de même que la question de l'érosion côtière et celle du rayon des zones d'exclusion que beaucoup souhaiteraient plus réduits.

L'atelier a pris fin à 17h après quelques éléments de réponse apportés par le Consultant, une synthèse du Président de LEGS-Africa et le mot de clôture des représentants de la mairie et du conseil départemental.

2022



Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

