

7. PLAN DE GESTION ET D'ENTRETIEN

7. PLAN DE GESTION ET D'ENTRETIEN

7.1 Organisation de Gestion

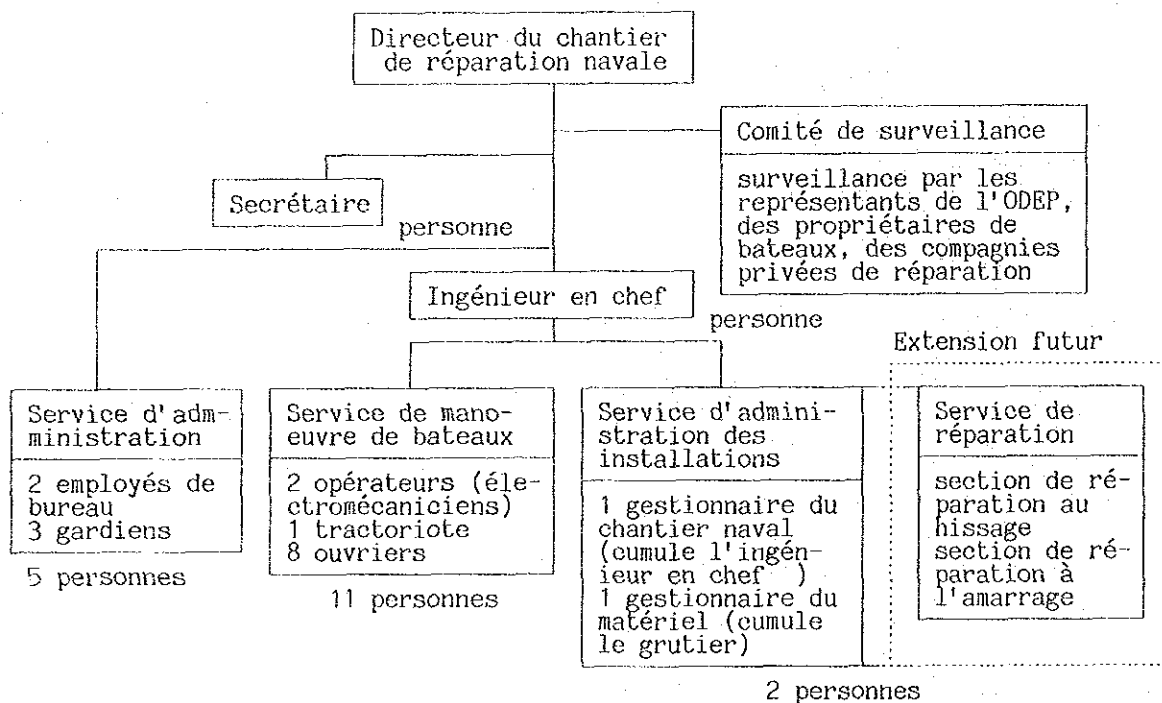
L'ODEP, organisme placé sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics, est chargé de la gestion du chantier de réparations naval, qui fait l'objet du présent projet.

L'ODEP gère actuellement un chantier de réparations à Casablanca et un autre à Agadir. Dans ces deux chantiers, l'ODEP offre seulement des services de manoeuvre de bateaux, tels que l'amarrage, l'élévation des bateaux, etc., ainsi que des services de distribution d'eau, d'électricité, etc., tandis que le service de réparations est confié par les propriétaires de bateaux aux entreprises privées de réparations. Encequi concerne le système de gestion du présent chantier de réparations, compte tenu du niveau actuel de capacités techniques au Maroc, on adoptera le système de gestion qui a déjà été adopté par l'ODEP, c'est-à-dire que le chantiers de réparations offrira uniquement les services d'amarrage et d'hissage de bateaux, de distribution d'eau, d'électricité, d'air comprimé, etc., et le service de réparations sera confié aux compagnies privées de réparation. Toutefois afin de gérer avec efficacité ce chantier de réparations, il est important pour l'ODEP de consolider la relation de collaboration avec les propriétaires de bateaux et les entreprises privées de réparations, d'établir un programme de gestion approprié de mise en service des installations d'hissage et d'amarrage, et de superviser les processus de réparations, afin de mettre en place un système qui permette d'orienter les entreprises privées afin qu'elles effectuent les réparations de manière efficace.

En second lieu, en se fondant sur ce système de gestion, il faudra créer dans l'avenir un système plus élaboré capable de répondre à une autre forme de gestion dans laquelle le présent chantier de réparations effectuera non seulement les services d'hissage mais aura les capacités suffisantes pour se charger des services de réparations, après avoir mis au point un système de

surveillance et de contrôle des opérations effectuées par les entrepreneurs, et renforcé les liens de solidarité avec les armateurs et les entrepreneurs privés.

L'organisation nécessaire pour la gestion de ce chantier de réparations est la suivante.



Dans le cadre de cette organisation, le comité de supervision tient compte des opinions concernant les problèmes de gestion du chantier des propriétaires de bateaux qui commandent les réparations ainsi que de celles des entreprises privées qui les effectuent, et procède à la surveillance et au contrôle pour une gestion efficace des installations. Le directeur du chantier de réparations sera le responsable suprême de la gestion. On prévoit d'affecter à ce poste une personne ayant des connaissances suffisantes sur la réparation de navires ainsi que l'expérience suffisante pour la gestion du chantier de réparations.

L'ingénieur en chef est le responsable direct du service de manoeuvre

d'élévation de bateaux et du service d'administration des installations. Il doit connaître à fond non seulement les travaux de manoeuvre des opérations d'hissage de bateaux, mais doit avoir une connaissance suffisante sur les capacités de mise en valeur efficace du chantier de réparations et sur le service de réparations.

Le service de manoeuvre de bateaux s'occupe de tous les services relatifs à l'hissage et à l'amarrage des bateaux. Dans ce service sont affectés deux opérateurs dont l'un dirige les travaux d'hissage et d'amarrage et surveille les ouvriers en tant que responsable de l'inspection de la maintenance des installations, et l'autre manipule l'élévateur à bateau, le bâtiment de contrôle et est le responsable concernant l'inspection de maintenance du système électrique à commencer par le panneau de commande de l'élévateur à bateau. Un tractoriste s'occupe du tracteur pour la remorque de chariots et il est également grutier de la grue mobile. 8 ouvriers sont prévus pour s'occuper du contrôle de la mise en place du stoppeur et de la prise d'organes par équipes de 2 ouvriers, ainsi que du nettoyage et de l'entretien du chantier naval, des chariots, y compris l'élévateur à bateau.

Au service d'administration des installations sont prévus un responsable de chantier et un autre de gestion du matériel, et le premier est également l'ingénieur en chef. Le gestionnaire du chantier naval, en liaison étroite avec les propriétaires de bateaux et les entreprises privées, établit le programme de mise en service des installations et contrôle la situation d'utilisation des installations et l'avancement des travaux des entreprises privées pour la meilleure gestion des installations. Le gestionnaire du matériel exécute la gestion et le contrôle du matériel et des outils, mais s'occupe également de la conduite de la grue mobile et de l'élévateur à fourche.

Le service d'administration des installations exécutera, dans l'immédiat, ses services en accordant la priorité à la mise en valeur efficace des installations. Cependant, pour que le présent chantier de réparation puisse dans l'avenir se charger des services de réparations, on juge qu'il est

nécessaire d'envisager une réorganisation de la structure, notamment de ce secteur en tant que secteur de réparations, en l'agrandissant et en recrutant un personnel capable de superviser l'exécution des travaux de réparations ainsi que les réceptions et départs des commandes de réparations.

7.2 Plan de Gestion

(1) Plan d'exploitation

Etant donné que le présent chantier de réparations vise la mise en valeur efficace des installations, il conviendra d'établir un plan d'exploitation tel qu'il est montré ci-dessous.

Au début de la mise en service, les efforts seront portés sur l'amélioration des capacités du personnel concernant les manoeuvres, la méthode d'entretien et la mise en valeur efficace des installations y compris l'élévateur à bateau conformément à la situation réelle des armateurs et des entreprises privées de réparations, et également concernant la surveillance des travaux effectués par les entreprises privées, dans le but de renforcer les fonctions requises d'un organisme, afin de réaliser, en étroite collaboration avec les armateurs et les entreprises privées, un chiffre annuel d'environ 100 réparations, avec une moyenne de 12 jours comme durée de mise en cale.

Après que le système est consolidé pour l'exécution régulière des services d'hissage (mise à cale) et d'amarrage d'environ 100 bateaux par an, on renforce la capacité de gestion afin de subvenir largement aux dépenses de fonctionnement des installations. Dans l'avenir, il serait convenable que les efforts soient dirigés, en renforçant les rapports d'étroite collaboration, vers l'élaboration progressive d'un système qui permettra à l'organisme d'assumer les services de réparations en tant que chantier de réparations.

(2) Analyse financière

Pour que la gestion économique du présent chantier de réparations soit un succès du point de vue économique, les conditions financières suivantes doivent être satisfaites:

- ① Un coût de réparation à ce chantier de réparations équivalent ou inférieur à celui des chantiers de Las Palmas pour les propriétaires de bateaux.
- ② Des tarifs d'utilisation des installations avantageux du point de vue de la rentabilité pour les entreprises privées.
- ③ Les revenus de ce chantier de réparation permettant de subvenir à ses propres dépenses de fonctionnement.

Le coût des réparations par bateau à Agadir, estimé suivant les résultats des entreprises privées de réparations à Agadir, est largement inférieur à celui de Las Palmas, puisque le premier ne tient pas compte des frais de fonctionnement du chantier de réparations.

Natures de réparation	Coût de réparation chez les compagnies privées à Agadir	Coût de réparation chez les compagnies privées à Las Palmas
Hissage, peinture	83,300 DH	145,180 DH
Hissage, peinture ordinaire, vérification de l'arbre d'hélice	109,600 DH	179,340 DH
Hissage, sableuse ordinaire, peinture, vérification de l'arbre d'hélice, démontage et réglage de l'axe d'hélice, changement de manche d'arbre d'hélice, réglage du gaïac	214,600 DH	298,900 DH

Les Tableaux 7.1 et 7.2 de l'Annexe décrivent les situations financières en supposant que les recettes obtenues par la location des installations du présent chantier de réparations sont équivalentes aux valeurs de la différence obtenue après soustraction des prix des réparations des entrepreneurs privés de réparations d'Agadir de ceux de Las Palmas, de manière à satisfaire les conditions ① et ② mentionnées ci-dessus.

On peut prévoir que ce chantier de réparations réalisera un revenu suffisant pour subvenir à ses propres dépenses courantes, mais il faudra encore faire des efforts en encourageant davantage la rationalisation des services de

réparations par les entreprises privées et la mise en valeur efficace des installations afin d'acquérir les fonds nécessaires pour le renouvellement et l'élargissement des installations, etc.

8. EVALUATION DU PROJET

8. EVALUATION DU PROJET

8.1 Effet de l'Exécution du Projet

L'objectif final du présent Projet consiste à mettre au point, grâce à la réalisation du présent Projet d'aménagement du chantier de réparations, un système qui permette aux bateaux de pêche hauturière de nationalité marocaine, obligés actuellement de faire leurs réparations sur le territoire espagnol, de faire leurs réparations sur leur territoire national, afin qu'ils puissent débarquer leurs prises de mer sur le territoire marocain et non à l'étranger. Grâce à la mise en place de ce système, les activités de la pêche au Maroc connaîtront davantage de développement, avec Agadir comme base centrale. Le facteur qui va jouer le rôle le plus important dans l'accomplissement d'un tel objectif par le présent chantier de réparations, c'est sa capacité de concurrence, tant sur le plan financier que technique, qu'il doit renforcer pour faire face aux concurrences des docks étrangers, notamment ceux de Las Palmas. Lorsque ces conditions seront remplies, l'effet attendu du projet sera considérable.

Les bénéfices que l'on peut attendre de l'exécution du présent projet sont les suivants.

(1) Bénéfices directs

Grâce à l'aménagement du présent chantier de réparations, si l'on arrive à un stade où ce chantier soit capable de réaliser annuellement la réparation de 100 bateaux, le pays pourra économiser approximativement 2 millions de dollars américains chaque année, en s'ajoutant l'économie de frais de navigation aux docks de réparations à l'étranger. Et les propriétaires de bateaux, en établissant un rapport étroit avec ce chantier de réparations, leurs besoins étant reflétés dans son plan de réparation de bateaux de pêche, pourront planifier leur exploitation. Aussi, du fait que le temps d'exploitation augmente par la réduction du temps d'escale aux docks de réparations à l'étranger, on pourra augmenter le tonnage débarqué.

(2) Bénéfices indirects

- 1) Encouragement des industries relatives aux réparations, augmentation des emplois.
- 2) Encouragement des exportations des produits de la mer par suite de l'augmentation du débarquement par les bateaux de pêche hauturière dans les ports marocains.
- 3) Encouragement des industries relatives à la pêche.

8.2 Justification de l'Exécution du Projet

A part une partie des bateaux appartenant aux sociétés de Tan-Tan, la plupart des bateaux de pêche hauturière du Maroc vont dans les ports en territoire espagnol pour leurs réparations. Dans le cadre de la politique du Gouvernement du Maroc qui vise à encourager les débarquements des produits de la mer sur son territoire, les armateurs et les organismes marocains concernés attendent beaucoup du présent chantier de réparations, il existe donc de réels besoins. Le niveau technique des entreprises s'occupant des réparations à Agadir est suffisamment élevé pour faire face aux réparations des bateaux de pêche hauturière et on compte pas mal d'entreprises concernées qui envisagent d'élargir leurs installations et personnel, à l'occasion de la réalisation du présent projet.

Dans ces circonstances, le présent Projet pourra obtenir des revenus qui lui permettront de subvenir aux dépenses de fonctionnement, et l'économie de devises étrangères rendue possible par l'exploitation du présent chantier de réparations aura des effets énormes et réels. En outre, grâce à la construction du présent chantier de réparations, la pêche hauturière du Royaume du Maroc sera encore plus active et le développement des activités de pêche du pays sera accéléré. Ainsi la réalisation du présent Projet dans le cadre de la coopération financière non-remboursable du Japon est très significative. Et on peut juger que l'octroi de ladite coopération à l'égard du présent Projet est approprié.

9. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

9. CONCLUSIONS AND RECOMMANDATIONS

9.1 Conclusions

Grâce à l'aménagement du chantier de réparations de bateaux de pêche hauturière, le présent Projet réalisera une économie de devises étrangères destinées au paiement des frais de réparations des bateaux marocains à l'étranger, favorisera le débarquement des produits de la mer dans les ports marocains et non à l'étranger, et par l'encouragement des exportations de produits de la mer, apportera des effets importants sur le développement de l'industrie de la pêche du Royaume du Maroc. Ainsi la réalisation du présent Projet par la coopération financière non-remboursable du Japon est jugé très significative.

9.2 Recommandations

Pour obtenir le meilleur effet du présent Projet, il ne faut pas se limiter aux services d'hissage (mise en cale) et d'amarrage, mais envisager la mise en valeur efficace des installations en collaborant étroitement avec les propriétaires de bateaux et les entreprises privées de réparations, afin que le chantier de réparations devienne, dans l'avenir, capable d'assumer pleinement les services de réparations, grâce à l'orientation des entreprises privées. Pour cela, on recommande à l'organisme gestionnaire des installations du présent Projet et aux organismes concernés de prendre les mesures ci-dessous en collaborant les uns avec les autres.

1) Le Gouvernement du Royaume du Maroc prendra des mesures budgétaires pour préparer sa part de prise en charge des travaux de construction et le fonds initial de roulement.

2) Pour rendre plus active l'exploitation de ce chantier de réparations, il faudrait prendre des mesures préférentielles pour les propriétaires de bateaux et les compagnies privées qui font des réparations dans ce chantier, mesures telles que l'exonération des droits de douane sur les matériaux importés, etc.

3) Au début de l'exploitation, on ne peut attendre que de petits bénéfices, mais pendant cette période, par l'élargissement de la capacité du personnel et le renforcement des fonctions de l'organisation, il faut consolider les rapports de collaboration avec les entreprises privées et les propriétaires de bateaux et préparer à le développer, dans l'avenir, en un chantier de réparations capable non seulement des services d'hissage (mise en cale) et d'amarrage mais aussi des services de réparations tout en essayant de le rendre attractif pour les propriétaires de bateaux.

4) Afin d'augmenter les effets apportés par la réalisation du présent Projet, les personnes aux postes importants de l'organisme de gestion des installations du présent projet, telles que le directeur, l'ingénieur en chef, doivent être envoyées dans un pays avancé dans le domaine de la construction navale pour y suivre une formation ou un stage, en recevant en même temps l'assistance technique du pays avancé en construction navale dans les domaines suivants.

Gestion du chantier de réparations naval

Techniques de réparations de bateaux de pêche hauturière

Techniques de commande d'élévateur à bateau

ANNEXE

ANNEXE 1

1.1 Membres de la mission	
1) Etude du plan de base -----	95
2) Explication du manuscrit du rapport final -----	97
1.2 Calendrier d'etude	
1) Etude du plan de base -----	98
2) Explication du manuscrit du rapport final -----	105
1.3 Liste de interlocuteurs	
1) Etude du plan de base -----	107
2) Explication du manuscrit du rapport final -----	110
1.4 Proces verbal des reunions	
1) Etude du plan de base -----	112
2) Explication du manuscrit du rapport final -----	118
1.5 Liste des références -----	122

ANNEXE 2

2.1 TABLEAUX

TABLEAU 2.1 EVOLUTION DE LA PRODUCTION DU SECTEUR DES PECHE MARITIME-	129
TABLEAU 2.2 COMPARAISON ENTRE LA PECHE COTIERE ET LA GRANDE PECHE ---	129
TABLEAU 2.3 EVOLUTION D'EMPLOI DANS LE SECTEUR DES PECHE MARITIMES --	129
TABLEAU 2.4 EVOLUTION PREVISIONNELLE DES EXPORTATIONS -----	130
TABLEAU 2.5 EVOLUTION PREVISIONNELLE DE LA CONSOMMATION INTERIEURE DES PRODUITS DE LA MER -----	130
TABLEAU 2.6 TARIFS APPLIQUES A LA CALE DE HALAGE DE CASABLANCA -----	131
TABLEAU 2.7 TARIFS APPLIQUES A LA CALE DE HALAGE D'AGADIR -----	133
TABLEAU 3.1 CLASSIFICATION DE TREMBLEMENT DE TERRE -----	134
TABLEAU 4.1 COMPARAISON ENTRE LES PLANS D'INSTALLATION -----	135
TABLEAU 7.1 COMPTE DE PERTES ET PROFITS -----	136
TABLEAU 7.2 CASH-FLOW -----	137

2.2 FIGURES

FIG. 3.1	TEMPERATURES MINIMUM ET MAXIMUM MOYENNES MENSUELLES D'AGADIR -----	139
FIG. 3.2	HUMIDITES RELATIVES MOYENNES MENSUELLES D'AGADIR -----	139
FIG. 3.3	PRECIPITATIONS MENSUELLES D'AGADIR -----	139
FIG. 3.4	CARTE DE LA SEISMICITE DU MAROC ET DES REGIONS VOISINES 1919-1967 -----	140
FIG. 3.5	SCHEMA DES LIGNES DE FAILLE -----	140
FIG. 3.6	LEVE TOPOGRAPHIQUE DU SITE DU PROJET -----	141
FIG. 4.1	REPARATION DES BATEAUX DE PECHE HAUTURIERE SELON LES FACTEURS PRINCIPAUX -----	142

2.3 DONNEES DE CONDITIONS NATURELLES

-	RESULTATS DE L'OBSERVATION DU NIVEAU DE LA MER -----	143
-	ANALYSE HARMONIQUE -----	144
-	RESULTATS DE L'ANALYSE HARMONIQUE DE 15 HEURES -----	145
-	VITESSE MAXIMALE MENSUELLE DU VENT AU SOL -----	146
-	VENT AU SOL : DIRECTION - VITESSE -----	147
-	RESULTATS D'ANALYSE DE LA NATURE DU SOL AU SITE -----	148

ANNEXE

ANNEXE 1

1.1 Membres de la Mission

1) Etude du Plan de Base

Nom	Charge	Appartenance
1) Tsutomu TSUCHIYA	Chef de la Mission	Fondation de Coopération de Pêche étrangère
2) Junichi FUJITA	Administration de la pêche	Bureau de Coopération de Pêche étrangère, Service international, Département de la pêche océanique, Agence de la pêche
3) Hidemitsu SAKURAI	Contrôle du plan	Département d'Etude et de Planification de Coopération Financière Non-Remboursable, JICA
4) Tamio AKAOKA	Projet de réparations des bateaux de pêche	Firme de Système Science Consultant Inc.
5) Shigeki YOSHIKAWA	Génie civil portuaire	Firme de Système Science Consultant Inc.
○6) Masahiko WATANABE	Plan de structure (Travaux au Japon)	Firme de Système Science Consultant Inc.
7) Kyoichi SUGIYAMA	Plan d'architecture	Firme de Système Science Consultant Inc.

Le Membre indiqué d'un○ n'a pas participé à la Mission qui s'est rendue au Maroc.

Nom	Charge	Appartenance
8) Teruo YABANA	Plan d'équipement	Firme de Système Science Consultant Inc.
9) Isao KOBAYASHI	Plan d'appareils	Firme de Système Science Consultant Inc.
10) Shinji OKADA	Etude des conditions naturelles	Firme de Système Science Consultant Inc.
○ 11) Soichi TAKAI	Estimation (travaux au Japon)	Firme de Système Science Consultant Inc.
12) Kasumi HASEGAWA	Interprète	Firme de Système Science Consultant Inc.
13) Akira IMAI	Assistance de l'Etude	Firme de Système Science Consultant Inc.

Le Membre indiqué d'un○ n'a pas participé à la Mission qui s'est rendue au Maroc.

2) Explication du Manuscrit du Rapport Final

Nom	Charge	Appartenance
1) Hideki TSUBATA	Chef de la Mission	Directeur Adjoint de la Division de Bateaux de Pêche, Département des Pêches Maritimes Agence de la Pêche
2) Hidemitsu SAKURAI	Contrôle du plan de la pêche	Département d'Etude et de Planification de Coopération Financière Non-Remboursable, JICA
3) Tamio AKAOKA	Projet de réparations des bateaux de pêche	Firme de Système Science Consultant Inc.
4) Teruo YABANA	Plan d'équipement	Firme de Système Science Consultant Inc.
5) Takako OWADA	Interprète	Firme de Système Science Consultant Inc.

1.2 Calendrier d'Etude

1) Etude du Plan de Base

Ordre	Date	Itinéraire	Etudes
1	8 juil (Sam.)	Narita - Londres	Départ du personnel gouvernemental et de AKAOKA
2	9 (Dim.)	Londres - Madrid	Déplacement
3	10 (Lun.)	Madrid - Las Palmas	Déplacement
4	11 (Mar.)	Las Palmas - Tenerise - Las Palmas	Déplacement. Etude du chantier naval NUBASA à Tenerise
5	12 (Mer.)	Las Palmas - Casablanca - Rabat	Visite de courtoisie au Consulat japonais-Etude du chantier naval ASTICAN à Las Palmas. HASEGAWA et IMAI rejoignent.
6	13 (Jeu.)	Rabat	Discussion avec le bureau de JICA, le Ministère des pêches et le Ministère des travaux publics.
7	14 (Ven.)	Rabat - Casablanca	Discussion interne. Mise en ordre des documents. Déplacement.
8	15 (Sam.)	Casablanca - Agadir	Etude de la cale de réparation à Casablanca. Déplacement.
9	16 (Dim.)	Agadir	Discussion interne sur la visite des sites

Ordre	Date	Itinéraire	Etudes
10	17	(Lun.) Agadir	Discussion avec la Direction de développement portuaire et collection de données.
11	18	(Mar.) Agadir	Dito
12	19	(Mer.) Agadir - Casablanca	Dito et déplacement.
13	20	(Jeu.) Rabat	Discussion avec le Ministère des travaux publics et la Direction de développement portuaire et rédaction de l'avant projet du procès-verbal. Le personnel restant (YOSHIKAWA, SUGIYAMA, YABANA, KOBAYASHI et OKADA) rejoint.
14	21	(Ven.) Rabat	Discussion avec le Ministère des travaux publics et la Direction de développement portuaire sur l'avant projet du procès-verbal.
15	22	(Sam.) Rabat	Signature du procès-verbal. Rapport à l'Ambassade du Japon et au bureau de JICA-Discussion interne.
		Rabat - Casablanca	Une partie du personnel (YOSHIKAWA, SUGIYAMA, YABANA et KOBAYASHI) se déplace. Etude du chantier naval de réparation à Casablanca.

Ordre	Date	Itinéraire	Etudes
16	23	(Dim.) Rabat Rabat - Casablanca Casablanca - Agadir	Séjour du personnel gouvernemental à Rabat. Le personnel restant (AKAOKA, HASEGA GAWA et IMAI) se déplace. Discussion interne. Tout le personnel de conseil se déplace.
17	24	(Lun.) Rabat - Paris Agadir	Déplacement du personnel gouvernemental. Discussion avec la Direction de développement portuaire, l'agence des Pêches et l'agence de la Direction Nationale des Pêches et les propriétaires de bateaux. Etude des cales de réparations de l'ancien port d'Agadir et site du nouveau port. Discussion sur l'arpentage.
18	25	(Mar.) Paris - Narita Agadir	Rapport par le personnel gouvernemental au bureau de JICA à Paris. Retour au Japon. Discussion avec la Direction de développement portuaire et les propriétaires de bateaux. Etude des industries civiles concernées. Début d'arpentage terrestre.

Ordre	Date	Itinéraire	Etudes
19	26	(Mer.) Agadir - Casablanca Agadir - Tantan - Agadir Agadir	SUGIYAMA se déplace. Etude de la construction à Casablanca. Discussion avec des entreprises de sondage. Etude par tout le personnel de la cale de réparation OMP à Tantan sauf SUGIYAMA et OKADA. Mise en place du détecteur de vagues et début de mesure de la profondeur.
20	27	(Jeu.) Casablanca - Rabat - Casablanca Agadir	Déplacement. Collection de données auprès du Ministère des travaux publics et de la Direction météorologique. Etude de la construction. Discussion avec la Direction de développement portuaire. Etude des propriétaires de bateaux et industries concernées. Etude de la construction et mesure de niveau de marée.
21	28	(Ven.) Casablanca - Rabat	Etude de la construction. Déplacement Collection de données auprès de la Direction de développement portuaire. Audition des propriétaires. Etude des industries concernées. Fin de l'hydrographie et de la mesure terrestre.

Ordre	Date	Itinéraire	Etudes
23	30	(Dim.) Agadir	Mise en ordre des données. Discussion interne. Réajustement du calendrier d'étude.
24	31	(Lun.) Agadir	Discussion interne. Rédaction d'un plan d'installation de la cale de réparations et de gestion. Etude d'infrastructures auprès des services d'électricité et des eaux. Etude des industries concernées. Mesure de niveau de marée.
25	1 août	(Mar.) Agadir	Discussion avec la Direction de développement portuaire sur le plan d'installation et de gestion. Etude de la construction. Etude des industries concernées. Début de sondage. Mesure de niveau de marée.
26	2 août	(Mer.) Agadir - Casablanca Agadir	Déplacement du personnel sauf OKADA. Collection de données et discussion à la Direction de développement à Casablanca. Etude de la cale de réparations. Collection de données. Etude des industries concernées. Audition des propriétaires de bateaux. Discussion interne. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée.

Ordre	Date	Itinéraire	Etudes
27	3 août	(Jeu.) Casablanca Casablanca - Rabat	Etude des industries concernées et de construction Déplacement de AKAOKA et IMAI. Discussion avec le Ministère des travaux publics à Rabat. Collection de données et audition auprès du Ministère des Pêches. Rapport à l'Ambassade et au bureau de JICA. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée.
28	4 août	(Ven.) Rabat - Paris Casablanca - Rabat Casablanca - Agadir Agadir	Retour de AKAOKA au Japon. Mise en ordre des données. Déplacement de SUGIYAMA, YABANA et KOBAYASHI. Déplacement de YOSHIKAWA et HASEGAWA. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée.
29	5 août	(Sam.) Rabat - Paris Agadir	Retour de SUGIYAMA, YABANA, KOBAYASHI et IMAI au Japon. Etude par sondage. Etude de la nature du fond. Mesure des niveau de marée. Discussion avec ODEP.
30	6 août	(Dim.) Agadir	Etude par sondage. Mesure de niveau de marée. Mise en ordre des données.
31	7 août	(Lun.) Agadir Agadir - Rabat	Discussion avec ODEP. Audition chez LPEE. Retour de HASEGAWA au Japon. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée

Ordre	Date		Itinéraire	Etudes
32	8 août	(Mar.)	Agadir	Discussion avec l'ODEP. Collection de données chez LPEE. Discussion avec D.P. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée.
33	9 août	(Mer.)	Agadir	Collection de données relatives aux infrastructures chez D.P. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée.
34	10 août	(Jeu.)	Agadir	Discussion avec D.P. Etude par sondage. Mesure de niveau de marée. Discussion avec l'ODEP.
35	11 août	(Ven.)	Agadir - Casablanca	Déplacement. Etude de la construction LPEE.
36	12 août	(Sam.)	Casablanca	Réception des résultats remis par les entreprises de sondage.
37	13 août	(Dim.)	Casablanca	Mise en ordre des données.
38	14 août	(Lun.)	Casablanca	Mise en ordre des données.
39	15 août	(Mar.)	Casablanca - Paris	Retour de YOSHIKAWA et OKADA au Japon.

2) Explication du Manuscrit du Rapport Final

Ordre	Date	Itinéraires	Etudes
1	16 octobre(Lun.)	Narita - Paris	Départ du membre de la Mission
2	17 (Mar.)	Paris - Rabat	Déplacement
3	18 (Mer.)	Rabat	Visite en respects au Ambassade du Japon, au bureau de JICA, le Ministrère de pêches et le Ministère des traveaux publics
4	19 (Jeu.)	Rabat - Casablanca	Déplacement. Discussion et explication du le manuscrit de rapport final au ODEP
5	20 (Ven.)	Casablanca	explication du le manuscrit de rapport final au ODEP
6	21 (Sam.)	Casablanca	Visite et etude du chantier naval de réparation à Casablanca Discussion interene
7	22 (Dim.)	Casablanca	Discussion interene. Elaboration du procès-verbal
8	23 (Lun.)	Casablanca	Explanation et discussion du procès-verbal

Ordre	Date	Itinéraires	Etudes
9	24	(Mar.) Casablanca - Rabat	Discussion du procès-verbal. Déplacement
10	25	(Mer.) Rabat	Signature du procès-verbal au Ministère des travaux publics. Rapport au Ministère des pêches, l'Ambassade du Japon et Bureau de JICA.
11	26	(Jeu.) Rabat - Paris	Déplacement. Rapport a Bureau du JICA à Paris
12	27	(Ven.) Paris - Rabat	Retour au Japon

1.3 Liste de Interlocuteurs

1) Etude du Plan de Base

Appartenance/Nom et prénom	Fonction
<input type="checkbox"/> Intéressés japonais	
1. Ambassade du Japon auprès du gouvernement marocain	
1) Chiyuki Hiraoka	Ambassadeur plénipotentiaire
2) Kazumi Jigami	Premier secrétaire
2. Consulat général du Japon sis à Las Palmas	
1) Takuji Ikeda	Consul général
2) Mitsuo Kosaka	Consul
3. Bureau de JICA au Maroc	
1) Susumu Yanai	Directeur
2) Keigo Ohkatsu	Agent
<input type="checkbox"/> Intéressés marocains	
1. Ministère des Travaux Publics	
1) Mohamed Layachi	Directeur des Ports, Direction des Ports (D.P.)
2) Azzouz Cheikh	Division Planification et Etudes, D.P.
3) EL Kaddioui Mohamed	Chef de Cooperation Unité Centrale de COOP (U.C.C)
4) Jerravi Lachen	Ingénieur Directeur du Port d'Agadir
2. Ministère des Pêches Maritimes et Marine Marchande	
1) Rafky Ahmed	Chef de Division, Relation-Inter'l
2) Rabbani Ahellos	Direction Régionale des Affaires Maritimes d'Agadir
3. Ministère des Transports	
1) Abajlal Doiss	Division de Climatologie Générale et Appliquée

Appartenance/Nom et prénom	Fonction
4 4 . Office d'Exploitation des ports (ODEP)	
1) Mohammed Saad Hassar	Directeur de Développement
2) Farid Moutrané	Chef de Project
3) Mostafa Rochdi	Ingénieur des Ponts et Chaussées
5 . ODEP de Casablanca	
1) El Archi Ahmed	Chef de la Division Zone des Chantiers Navals au Port
6 . ODEP d'Agadir	
1) Moulay Abdelaziz Hacham	Responsable de la Gestion des Ports Sahariens
2) Rhanmouni Mohamed	Chef de Division
3) Trami Mohamed	Ingénieur, Direction des Ports
7 . Office National des Pêches (ONP)	
1) Sekkat Ahmed	Délégué Régional d'Agadir
8 . Armateurs	
1) A. Kachani	Sté de Navigation, d'Armement et de Pêche (SONARP), Directeur Administratif et Financier SONARP, Directeur Technique
2) Moutia Atmane	Société Marocaine des Produits de la mer Directeur Général
3) Mohamed Tazi Sadeq	
9 . Organismes concernés	
1) Kimaoui Brahim	Administrateur-Directeur Général, REMEC CHANTIER-NAVAL, Agadir
2) Laroui Said	Directeur d'Exploitation, A.C.A.S., Agadir
3) Znaidi Mohamed	Directeur Général, REP MARINE, Agadir

Appartenance/Non et prénom

Fonction

4) J. Ricardo Diaz Postigo

Directeur, MESA Agadir

5) Salah Iguer

Directeur d'Exploitation,
CHANTIERS & ATELIERS DU MAROC
(CAM), Casablanca

6) Brahim Latiris

Chef d'Atelier Mécanique
CAM, Casablanca

7) Manuel Ruiz Regel

Directeur Général, Chantiers
Navals de l'Atlantique,
Casablanca. (CNA)

8) Gnaou Noureddine

Ingénieur, SOREMAR, Casablanca

9) Georges Ramirez

Directeur, SOMAGAL, Casablanca

2) Explication du Manuscrit du Rapport Final

Appartenance/Nom et prénom

Fonction

Intéressés japonais

1. Ambassade du Japon auprès du
gouvernement marocain

- 1) Chiyuki Hiraoka
- 2) Namio Takagi
- 3) Kazumi Jigami

Ambassadeur plénipotentiaire
Ministère plénipotentiaire
Premier secrétaire

2. Bureau de JICA au Maroc

- 1) Susumu Yanai
- 2) Keigo Ohkatsu

Directeur
Agent

3. Bureau de JICA à Paris

- 1) Hiroshi Yoshimitsu
- 2) Itaru Hamakawa

Directeur
Agent

Intéressés marocains

1. Ministère des Travaux Publics

- 1) Mohamed Layachi
- 2) A zzouz Cheikh
- 3) EL Kaddioui Mohamed
- 4) Jaouad Dequiuec
- 5) Manar Abdelhamid
- 6) Akka Ahmed

Directeur des Ports,
Direction des Ports (D.P.)
Division Planification et Etudes, D.P.
Chef de le Cooperation
Unité Centrale de COOP (U.C.C.)
Administration, U.C.C.
Ingénieur d'Atet, U.C.C.
Administration, U.C.C.

2. Ministère des Peches Maritimes
et Marine Marchande

- 1) Mohamed Tangi

Directeur des Relations
Internationales

Appartenance/Nom et prénom	Fonction
3 . Office D'Exploitation des ports (ODEP)	
1) Mohammed Saad Hassar	Directeur de Développement
2) Moutrané Farid	Chef de Project
3) Mostafa Rochdi	Ingénieur des Ponts et Chaussées
4) Fardi	Carde Financier
4 . ODEP d'Agadir	
1) Dahir Khalid	Clivision infrastructure
2) Rhanmouni Mohamed	Chef Division
5 . ODEP d'Casablanca	
1) Belloch	Directeur des Port
2) EL Archi	Responsable de la zone Chantier Naval
3) Lenssougure	Chef de Division Marine
4) Melle Zaz	Service Administration
5) Sefrioui	Responsable de la zone Chantier Naval pei Interier
6) Tougani	Responsable de la Cale de holage

1.4 Procès Verbal des Réunions

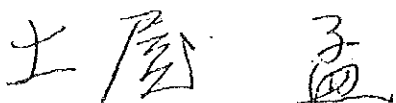
1) Etude du Plan de Base

PROCES VERBAL DES REUNIONS SUR L'ETUDE DU PLAN DE
BASE POUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN CHANTIER DE
REPARATIONS NAVAL DES BATEAUX DE PECHE HAUTURIERE A AGADIR

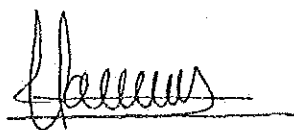
En réponse à la demande formulée par le Gouvernement du Royaume du Maroc pour son projet de construction d'un chantier de réparations des bateaux de pêche hauturier à Agadir (ci-après dénommé "Projet"), le Gouvernement du Japon a décidé d'envoyer au Royaume du Maroc, par l'intermédiaire de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), une mission d'études dirigée par Dr. Tsutomu TSUCHIYA, Conseiller Technique de la Fondation de Coopération des Pêches étrangère, pour lui faire exécuter sur place une Etude du Plan de base, du 12 Juillet au 17 Août 1989.

La mission a fait le tour d'horizon complet de ce projet avec les responsables du Ministère des Travaux Publics de la Formation Professionnelle et de la Formation des Cadres et des autres Départements concernés. A l'issue de ces discussions et de l'étude conduite sur place par la mission, les deux parties ont convenu de la nécessité de recommander à leurs Gouvernements respectifs d'examiner les résultats de l'Etude qui sont résumés dans les pages suivantes en vue de réaliser le présent Projet, sur la base des rapports qu'elles vont soumettre séparément à leurs autorités respectivement concernées.

Fait à Rabat, le 22/7/1989



DOCTEUR TSUTOMU TSUCHIYA
CHEF DE MISSION DE L'ETUDE
AGENCE JAPONAISE DE
COOPERATION INTERNATIONALE
(JICA)



MONSIEUR MOHAMMED SAAD HASSAR
DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT
OFFICE D'EXPLOITATION DES PORTS

1. Objet du Projet :

Le présent projet a pour but de construire au Port d'Agadir un chantier équipé de réparation à l'usage des bateaux de pêche hauturière et de contribuer ainsi au développement de l'Industrie de la pêche marocaine en améliorant les installations de réparations des bateaux de pêche ainsi que les techniques propres à ce secteur du Royaume du Maroc.

2. Organisme chargé de l'exécution :

L'organisme responsable de l'exécution du présent projet est le Ministère des Travaux Publics, de la F.P.F.C.. L'ODEP sous tutelle de ce Ministère se chargera de la gestion et de l'exploitation des installations et des matériels.

3. Site du projet :

Le Site destiné à la réalisation du présent Projet est situé dans le Port d'Agadir du Royaume du Maroc. Sa position géographique est montrée dans l'annexe I.

4. Contenu de l'accord de base entre les 2 parties pour la réalisation du projet :

La mission japonaise communiquera à son gouvernement la demande du gouvernement du Royaume du Maroc mentionnée dans ce qui suit pour que ce premier puisse prendre des mesures nécessaires dans le cadre de sa politique de coopération financière non remboursable :

a- Le présent projet a pour but de construire et d'équiper un chantier naval au Port d'Agadir à l'usage des bateaux hauturiers dans le cadre de la politique d'encouragement de la pêche menée par le Maroc. Son objectif ultime est de doter le pays d'un chantier naval capable de réparer la totalité des hauturiers rapatriés à Agadir.

b- Pour assurer la réussite de ce projet, il est nécessaire d'envisager sa réalisation par tranches au fur et à mesure que les demandes effectives du secteur de la Pêche hauturière et des Industries connexes en relation avec les besoins techniques de la réparation navale et de la formation des techniciens qualifiés se concrétisent, de conduire des politiques d'amélioration techniques et de rationalisations et de promouvoir un développement par étape et convenable au niveau économique et technique. Pour cela, il est indispensable de concevoir et de mettre à exécution un plan de développement intéressant les armateurs sur le plan du tarif et de la technologie.

c- A la lumière des études de chantiers de réparations conduites dans bon nombre de pays, des études de l'état actuel des chantiers à Las Palmas et à Agadir, et avec une pleine compréhension sur le mouvement de la pêche marocaine et sur les besoins pour les services de réparation, la partie japonaise a jugé que le projet doit être conçu de manière souple pour les phases suivantes de façon à ce qu'il puisse répondre aux dites demandes quand elles se manifestent et se concrétisent. En conséquence, elle a convenu que le chantier de réparation naval démarrera à partir de la dimension ci-dessous spécifiée :

. nombre de bateaux admissibles par an : 100 unités (nombre de bateaux intéressés : 150 unités, au cas où les réparations d'un bateau se font tous les 18 mois).

. nombre de cales de halage pour hissage : 4 cales de halage (nombre des jours à sec en moyenne : 12 jours).

. quai de réparations : environ 100 mètres

(N.B : La décision finale sera prise à la suite des analyses en détail des résultats des études).

d- concernant un projet d'expansion de la dimension du chantier dans l'avenir, la mission effectuera des études nécessaires sur la gestion et l'exploitation du chantier et au cas nécessaire, elle fera des recommandations de l'exécution de la coopération auprès du gouvernement japonais.

e- dans le cadre de l'exécution de ce projet, la formation des ressources humaines nécessaire au développement dudit projet est une nécessité à prendre en compte.

La partie japonaise, vu l'importance de la formation des ressources humaines, recommandera vivement au gouvernement japonais de tenir compte des besoins en assistance technique qui seront exprimés par la partie marocaine dans le cadre de l'exécution du projet du chantier naval d'Agadir.

Néanmoins, vu que la dimension des installations que la partie japonaise propose ci-dessus est déterminée en considération du désir du Gouvernement marocain de faire débarquer les hauturiers marocains au Port d'Agadir dans les plus courts délais, il est probable que le chantier futur devra faire face à de nombreuses difficultés économiques et techniques à cause de nombreux bateaux à réparer par an au moins pendant deux ou trois ans après le démarrage, de telle sorte que la mission fait les recommandations suivantes :

- la partie marocaine ou l'ODEP devra prendre des mesures budgétaires sur les frais d'exploitation des installations dans le cas nécessaire et prendre des précautions juridiques pour exonérer les droits douaniers en matière de matériaux et de pièces de rechanges à importer.

- la partie marocaine devra assurer les effectifs ayant des expériences nécessaires et les formera avant le démarrage du chantier en 1993.

- à propos de l'établissement d'un plan de travaux de réparations, l'accent sera mis sur l'acquisition de l'autonomie financière du chantier en tant qu'entrepreneur dans le plus bref délai, il est souhaitable de commencer par des réparations relativement simples. Notons qu'il est important de rationaliser les activités, de s'assurer des matériaux et des pièces de rechange et de faire appel à d'autres entrepreneurs disponibles.

5- Confirmation du système de coopération financière non remboursable :

La partie japonaise a présenté de manière détaillée le fonctionnement du système japonais de coopération financière non remboursable, y compris son principe selon lequel les entrepreneurs chargés de consultation et de construction seront à choisir parmi les sociétés japonaises. La partie marocaine en a pris note.

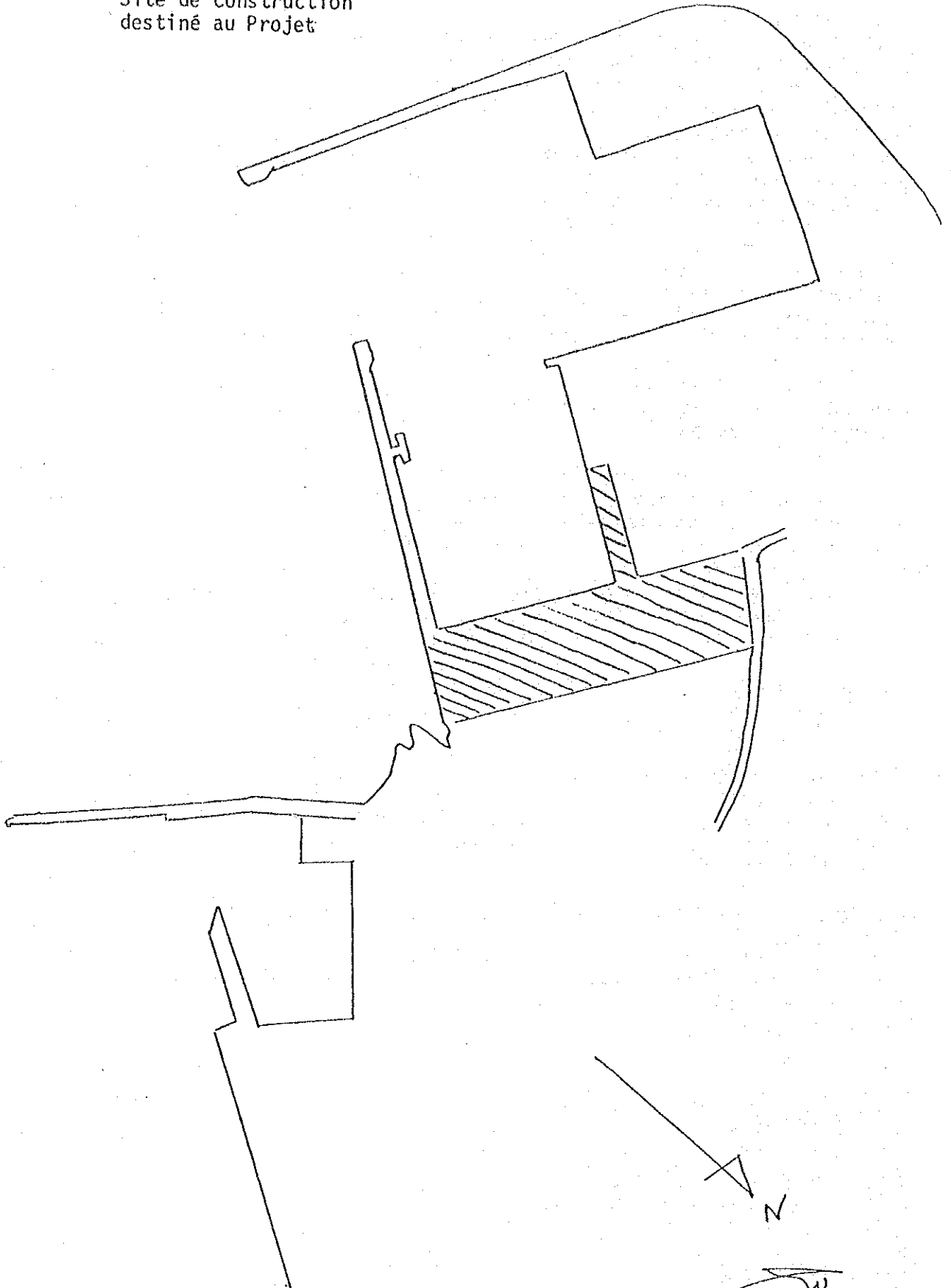
6- Mesures à prendre par le Gouvernement du Maroc :

La partie marocaine devra prendre les mesures nécessaires telles que spécifiées à l'annexe II au cas où la partie japonaise lui prêtera sa coopération financière non remboursable pour le présent projet.

BS

JW

Site de construction
destiné au Projet



Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

ANNEXE II :

La partie marocaine devrait prendre les mesures ci-dessous pour permettre la réalisation du présent projet.

1- prendre les dispositions nécessaires pour assurer la distribution d'électricité, l'alimentation en eau potable et d'autres facilités éventuellement nécessaires au site de construction.

2- prendre toutes les dispositions nécessaires pour accélérer toutes les formalités douanières et administratives pour le transport terrestre du matériel et des matériaux de construction expédiés au Maroc dans le cadre de l'exécution de ce projet.

3- prendre les mesures nécessaires pour exonérer le matériel et les matériaux expédiés de l'autorisation d'importation et de tous les droits et taxes.

4- exonérer le personnel japonais s'occupant de la fourniture du matériel et des matériaux et d'autres services reliés sur la base du contrat approuvé et vérifié au Maroc de tous les droits et taxes exigibles au Maroc.

5- baser sur le contrat approuvé, offrir toutes les commodités en faveur du personnel japonais chargé d'effectuer la fourniture du matériel et des matériaux et les services concernés lors de leur arrivée et pendant leur séjour au Maroc.

6- assurer l'entretien et l'utilisation adéquats du matériel et des matériaux accordés pour la réalisation du projet.

7- supporter toutes les dépenses nécessaires pour la mise en oeuvre du projet sauf les dépenses comprises dans le fonds de la coopération financière non remboursable.

8- prendre des mesures budgétaires nécessaires pour garder, transporter et entretenir le matériel et matériaux fournis et affecter d'une manière adéquate les homologues marocains suffisamment compétents dans leurs expériences techniques et leurs connaissances professionnelles.

2) Explication du Manuscrit du Rapport Final

PROCES VERBAL DES DISCUSSIONS SUR L'AVANT-PROJET DU
 RAPPORT FINAL DE L'ETUDE DE PLAN DE BASE DU
 PROJET DE CONSTRUCTION D'UN CHANTIER DE REPARATION
 NAVALE DE BATEAUX DE PECHE HAUTURIERE A AGADIR

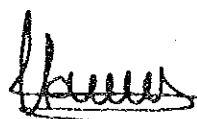
En réponse à la requête pour la coopération financière non remboursable présentée par le Gouvernement du Royaume du Maroc relative au projet de construction du chantier de réparation navale de bateaux de pêche hauturière à Agadir (désigné ci-après "le projet"), le Gouvernement Japonais a décidé d'effectuer l'étude du projet par l'intermédiaire de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), qui a envoyé une mission d'étude dirigée par le Docteur Tsutomu TSUCHIYA, Conseiller Technique de la Fondation de Coopération de Pêche d'Outremer, du 12 Juillet au 17 Août 1989.

A l'issue de cette étude, la JICA a rédigé l'avant-projet du rapport final et a envoyé une autre mission dirigée par Monsieur Hideki TSUBATA, Directeur Adjoint de la Division de Bateaux de Pêche, Département des Pêches Maritimes, Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche, afin d'expliquer et de discuter l'avant-projet du rapport final avec les parties marocaines concernées, et ce du 16 Octobre au 28 Octobre 1989.

Les deux parties ont eu une série de discussions sur cet avant-projet et ont convenu qu'elles recommanderont à leurs gouvernements respectifs les termes mentionnés dans le Procès-Verbal ci-après.

Fait à Rabat, le 25 Octobre 1989

津端英樹



Monsieur Hideki TSUBATA
 Chef de la Mission
 pour l'exposé de
 l'Avant-Projet du Rapport
 final du Projet,
 JICA

Monsieur Saâd Mohammed HASSAR
 Directeur du Développement de
 l'ODEP

1- La partie Marocaine a donné son accord de principe sur le plan de base proposé dans l'avant-projet du Rapport final présenté par la Mission d'Etude Japonaise qui consiste en l'installation d'un élévateur à bateaux au lieu de la cale de halage.

2- La partie Marocaine a réaffirmé sa bonne compréhension du système de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon. Afin d'assurer une mise en oeuvre harmonieuse du Projet lors de l'exécution de la coopération financière non-remboursable du Japon, la partie Marocaine accepte d'une part de prendre les mesures nécessaires décrites à l'Annexe I conformément aux termes du procès-verbal des discussions de l'Etude du Plan de Base signé par les deux parties le 22 Juillet 1989, et d'autre part, d'exécuter à sa charge les travaux mentionnés dans l'Annexe II, de manière à mener le projet en coordination avec les travaux pris en charge par la partie Japonaise.

3- La partie Marocaine accepte de réserver le budget nécessaire en vue d'assurer une gestion efficace et adéquate du chantier de réparation navale d'Agadir qui sera construit dans le cadre du présent Projet, et d'affecter de manière rationnelle, un personnel ayant suffisamment d'expériences et de connaissances dans le domaine conformément à l'organigramme visé dans le rapport final.

4- La formation du personnel nécessaire pour une meilleure réalisation du présent projet revêt une importance capitale. La partie japonaise fera une recommandation à son Gouvernement dans ce sens, afin de prendre les mesures nécessaires lorsque la partie marocaine aura adressé une demande de coopération technique à cet effet.

5- La partie Japonaise soumettra au Royaume du Maroc, le rapport final (10 exemplaires en version française) au plus tard fin Janvier 1990.

A N N E X E I

La partie Marocaine devrait prendre les mesures ci-dessous pour permettre la réalisation du Présent Projet :

1- acquérir avant le commencement des travaux de construction le terrain nécessaire au Présent Projet à l'emplacement prévu pour le site du Projet dans le nouveau Port d'Agadir.

2- mettre à la disposition des experts conseils Japonais les données et les informations nécessaires.

3- exonérer les matériaux et les équipements nécessaires à l'exécution du présent Projet de toutes taxes et frais douaniers, et remplir les formalités douanières nécessaires.

4- conformément à l'Arrangement Bancaire, payer à la Banque Japonaise de change les commissions suivantes :

4.1- Commission relative à la notification de l'Autorisation de paiement.

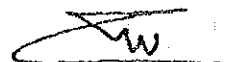
4.2- Commissions de paiement.

5- concernant les travaux de construction de génie civil et autres travaux, remplir les formalités de demandes et d'autorisations de construction et prendre à sa charge tous les frais qui en découlent, ainsi que les frais d'inspection et de contrôle effectués par les autorités marocaines.

6- remplir les formalités nécessaires pour l'entrée et le séjour du personnel japonais chargé d'exécuter les travaux de construction et les services conformément au contrat qui sera vérifié par la partie Japonaise.

7- exonérer de toutes taxes et impôts internes qui pourraient être demandés par les autorités marocaines le personnel japonais concerné par la fourniture de matériaux et le matériel et d'autres services conformément au contrat qui sera vérifié.

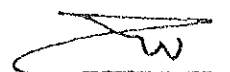
8- supporter toutes les dépenses qui ne font pas l'objet de la Coopération Financière Non-Remboursable mais nécessaires à la mise en oeuvre du Projet.



A N N E X E II

Les travaux à la charge du Royaume du Maroc

- 1- Aménagement du terrain du site (mesures contre l'effondrement des couches inférieures et remblayage des trous d'affaissement).
- 2- Déplacement des fossés pour évacuation des eaux usées existants sur le site.
- 3- Installation des clôtures et portail aux périmètres du site.
- 4- Introduction du courant électrique jusqu'au panneau principal de distribution d'électricité.
- 5- Adduction d'eau jusqu'au réservoir d'eau douce.
- 6- Dégagement des éclairages existants sur le site.
- 7- Approvisionnement des tins en bois.



1.5 Liste des Références

Titres	Organisme de publication	Année
1. Généralités		
1) Plan d'Orientation Pour le Développement Economique et Social 1988-1992	Direction de Planification du Premier Ministre	1987
2) Le Maroc en Chiffres 1985	Ministère du Plan	1986
3) Le Maroc en Chiffres 1986	Ministère du Plan	1987
4) Repli de l'activité de la flotte de Pêche Hauturiere sur les ports Marocains	Ministère des Peches maritimes et de la Marine Marchande	1989
5) Equipment Today	Ministère des travaux publics	1986
6) Balance des Paiements 1986-1987	Ministère du Plan, Office des Changes	1987
7) Balance Commerciale 1988-1989	Ministère du Plan, Office des Changes	1989
8) Bilan Provisoire	Ministère du Plan	1988
9) Banque Marocaine du Commerce Extérieur Mai, Juillet 1989	La Banque de l'entreprise	1989
10) Indices Socio-économiques 1983-1987	Ministère du Plan Office des Changes	1985
11) Territoire et Population 1985-1987	Ministère du Plan	1985
12) Indice des Prix de Gros par Secteur Année 1985-1987	Ministère du Plan	1985-1987

Titres	Organisme de publication	Année
2. Les docks de réparations de bateaux de pêche		
1) Trafics Portuaires 1988	Office d'Exploitation des Ports	1989
2) Budget d'Exploitation 1986	ODEP	1985
3) Budget d'Exploitation 1987	ODEP	1986
4) Conseil d'Administration 1986 Résultats Financiers	ODEP	1987
5) Loi Cadre 1988	ODEP	1989
6) Tarifs Officiels d'Usage des Ouvrages et Installations	ODEP de Casablanca	1981
7) Facture de Carénage d'ODEP	ODEP de Casablanca	1989
8) Tan-Tan Liste de matériel	ODEP de Casablanca	1989
9) Loi Cadre 1989	ODEP d'Agadir	1989
10) Révisions des Recettes d'Exploitation 1986-1988	ODEP d'Agadir	1989
11) Organization Chart	ODEP d'Agadir	1989
12) Journal de Paie du Mois de Juillet 1989	ODEP d'Agadir	1989
13) Exercice 1980-1987 Mouvement Annuels	ODEP d'Agadir	1988
14) Etat Récapitulatif des Mouvements mois de: Decembre 1988, du 26 MAT au 25 Juin 1989	ODEP d'Agadir	1989

Titres	Organisme de publication	Année
15) Construction de Voies de Garage de Bateaux dans la Cloture de la Cale de Halage	ODEP d'Agadir	1985
16) Ouvrages Exécutés et Dépenses Faites 1980-1983, 1988	ODEP d'Agadir	1980-1983, 1988
17) Tarifs Appliqués a la cale de Halage	ODEP d'Agadir	1989
18) Travaux de Carénage en Cale Sèche du Navire-Ecole "AR-RACHID"	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1989
3. La pêche		
1) Flotte Nationale de Pêche Hauturière par Armement	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1989
2) Flotte Marocaine de Pêche Hauturière en 1988	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1988
3) La Flotte Marocaine de Pêche 1984-1987	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1989
4) Les Investissements dans la Pêche Hauturière 1982-1986	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1988
5) Les Débarquements, Poids Valeurs et Prix Moyen par Espèces En 1987	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1988
6) Comparaison des Débarquements par Port 1986-1987	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1988
7) Production, Consommation et Exportation	Ministère des Pêches et la Marine Marchande	1988

Titres	Organisme de publication	Année
8) Exportation de Produits Agricoles, de l'Elevage et de la Pêche 1981-1985	CMPE	1987
9) Produits de la Pêche 1983-1987	ONP	1988
10) Evolution de la Destination Donnée aux Captures en Tonnage et en Valeur Période 1982-1988	Ministère des Pêches	1987
11) Evolution des Principales Composantes du Poisson Industriel Période 1982-1986	Ministère des Pêches	1987
12) Evolution de la Production Globale Pendant la Période 1982-1986	Ministère des Pêches	1987
13) Destination Donnée au Poisson Pendant l'Année 1986-1987	Ministère des Pêches Quartier Maritime d'Agadir	1988
14) Poisson Barque Année 1987-1988	Ministère des Pêches Quartier Maritime d'Agadir	1989
15) Rendement Annuel de la Pêche Année 1987-1988 Observations Générales	Ministère des Pêches	1989
16) Les Orientations et les Objectifs Chiffres du Plan d'Orientation 1988-1992	Ministère des Pêches	1988

Titres	Organisme de publication	Année
4. Les sociétés de la pêche		
1) Le Prix de Réparation des Bateaux de pêche Hauturière	SONARP	1989
2) Survey Status du Pêches Bateaux	SONARP	1989
3) Calendrier des Révisions Année 88/89	SONARP	1988/1989
4) Vessels Specifications	SONARP	1989
5) Caractéristiques des Bateaux	SOMAMER	1989
5. Les industries concernées par le pêche		
1) Liste des entreprises de réparations diverses de bateaux et plan de situation	ODEP d'Agadir	1989
2) Liste des équipements et machines des usines, d'équipements	REMEC	
3) Liste de tarification de réparation El Rashid	REMEC	
4) Table de salaires et qualification du personnel	REMEC	
6. Les conditions naturelles		
1) Heures des Marées 1989	S.M.A.E	1989
2) Données météorologiques -AGADIR-	Direction de la Météorologie Nationale	1989
3) Humidité Relative Moyenne Mensuelle -AGADIR-	Direction de la Météorologie Nationale	1989
4) Températures Minimales Moyennes Mensuelles -AGADIR-	Direction de la Météorologie Nationale	1989
5) Températures Minimales Moyennes Mensuelles -AGADIR-	Direction de la Météorologie Nationale	1989

Titres	Organisme de publication	Année
6) Hauteur Des Précipitations Mensuelles -AGADIR-	Direction de la Météorologie Nationale	1989
7) Nombre de Jours de Précipitations -AGADIR-	Direction de la Météorologie Nationale	1989
8) Durée de l'Insolation Mensuelle - AGADIR -	Direction de la Météorologie Nationale	1989
9) Doutes du vent maximum au sol - AGADIR -	Direction de la Météorologie Nationale	1989
10) Vitesse Maximale mensuelle du Vent au Sol - AGADIR -	Direction de la Météorologie Nationale	1989
11) Vitesse Moyenne Mensuelle de Vent au Sol - AGADIR -	Direction de la Météorologie Nationale	1989
12) Direction du Vent Maximum au Sol - AGADIR -	Direction de la Météorologie Nationale	1989
13) Vent au Sol : Direction - Vitesse - AGADIR -	Direction de la Météorologie Nationale	1989
14) Tableau des Marées -AGADIR-	Division de Climatologie	1989
15) Tableaux des Marées Ports du Maroc	Direction de la Météorologie Nationale	1989
7. Le secteur de construction		
1) Equipment Today	Ministry of Equipment	1986
2) Revue Marocaine des Marchés Publics Annexes Janvier ~ Décembre 1988	Direction des Affaires Techniques du Ministère de l'Équipement	1988
3) Revue Marocaine des Marchés Publics Annexe Janvier ~ Avril, Juillet 1989	Direction des Affaires Techniques du Ministère de l'Équipement	1989

