

- impact direct du Projet (Nouvel investissement dans les moyens de production)
- ii) la Direction: Fournir les équipements par la mise en valeur du fonds de contrepartie, aménager le système de crédit pour les pêcheurs artisanaux et prendre d'autres mesures possibles pour créer un cadre d'activités dans lequel les pêcheurs sont encouragés à faire des efforts pour s'aider et ont la possibilité de réussir dans leur gestion.

6-2. Conclusions et les propositions

Le présent Projet est au profit des pêcheurs artisanaux de la zone côtière la plus désavantagée en Mauritanie à l'égard des moyens de production. L'objectif du Projet est de combler le manque d'équipements de pêche qui constitue la plus grande contrainte empêchant le développement de la pêche artisanale de cette zone, d'activer le sous-secteur de la pêche artisanale et de promouvoir ainsi le développement général de la région concernée. Le Projet s'inscrit dans la politique de valorisation de la pêche côtière en raison de ses grandes possibilités i) d'augmenter le ravitaillement en vivres et l'apport de devises étrangères, ii) de relever le niveau de vie des pêcheurs artisanaux, iii) de créer les emplois pour les chômeurs et les rapatriés pour leur réinsertion dans la société. Par ailleurs, le Projet fournira des équipements qui sont en grande partie de la même dimension, du même contenu que ce dont les pêcheurs se servent déjà, ce qui leur permettra de les utiliser normalement, sans problèmes d'opération particuliers. Si la distribution des Equipements de pêche et la gestion des Equipements d'appui se déroulent comme programmées, cette fourniture aura un impact direct sur la production de la zone du Projet.

Ainsi, le Projet est jugé significatif et pertinent en tant qu'objet de la coopération financière non-remboursable.

Compte tenu de l'importance de la capacité directrice et gestionnaire de la Direction, qui est l'agence d'exécution du Projet; il est nécessaire d'aménager et de renforcer son organisation d'exécution, y compris la question de budget. La Direction devra diriger et contrôler l'exécution du Projet pour assurer les points importants suivants:

- i) la distribution rapide des Equipements de pêche aux pêcheurs de la zone du Projet;

- ii) la gestion et l'entretien des Equipements d'appui;
- iii) l'encouragement de la mise en place du service d'entretien et de réparation des équipements qui comprend l'acquisition des pièces de rechange et la formation technique;
- iv) la gestion du fonds de contre-partie, l'achat par l'utilisation de ce fonds des embarcations, des moteurs hors-bord et des pièces de rechange et la distribution de ces équipements aux pêcheurs.

Sur ces quatre points, nous présentons un certain nombre de propositions ci-après, pour lesquelles nous voudrions demander la coopération des institutions concernées de la Mauritanie et du Japon.

(1) Distribution des Equipements de pêche aux pêcheurs artisanaux de la zone du Projet

Il est très important que la Direction distribue aux pêcheurs artisanaux les embarcations, les moteurs et le matériel de pêche d'une manière directe et sûre.

Il faut vendre les équipements seulement aux pêcheurs des villages concernés, non pas aux autres villages, et non plus aux personnes qui ne sont pas pêcheurs même si elles habitent la zone du Projet. Distribuer les embarcations en respectant les conditions suivantes:

Priorité 1: Vendre les embarcations aux villages selon les nombres affectés respectifs fixés dans le présent rapport.

Priorité 2: Vendre le nombre d'embarcations affecté à un village en priorité aux pêcheurs de ce village qui n'en ont aucune.

Priorité 3: Vendre le reste, après l'Ordre 2, aux pêcheurs du même village ayant déjà des embarcations, mais en attribuant la priorité à ceux qui en ont moins que les autres.

Priorité 4: Vendre le reste d'embarcations, si cela se produit après l'Ordre 3, aux villages qui ne s'inscrivent pas dans le Projet, mais en attribuant la priorité au village dont la division du nombre de pêcheurs par le parc d'embarcations du village est plus grande que les autres et en appliquant pour la vente dans le village choisi les Ordres 2 et 3.

Priorité 5: Ajuster la procédure pour un cas qui ne s'arrange pas dans les conditions ci-

dessus mentionnées, en respectant le principe de ce procédé. Demander l'arbitrage, dans le cas où la Direction jugerait l'ajustement difficile, au Consultant chargé de l'exécution et du dessin, qui écoutera les vues de la Direction et rendra l'arbitrage. Dans ce cas-là, suivre l'arbitrage pour reprendre la distribution et la vente.

Les prix des embarcations et le délai de paiement sont mentionnés à la pièce jointe "Fonds de contrepartie." Les prix de vente sont fixés à la moitié des prix FOB, et le paiement sera échelonné en quatre versements, un versement par an. Afin de favoriser les pêcheurs n'ayant pas d'embarcation, la Direction examinera les mesures suivantes:

1. Il est à souhaiter que trois ou quatre familles de pêcheurs dépourvues d'embarcations fassent un investissement commun pour l'achat d'une embarcation.
2. Le premier versement d'un quatrième du prix d'une embarcation serait une charge pesante pour les pêcheurs qui n'ont pas d'embarcations. Il vaut mieux qu'ils puissent régler en deux fois pour la première année. Ainsi, trois ou quatre familles paieront un huitième du prix d'une embarcation d'abord pour la recevoir, et un autre huitième avant six mois après le premier versement pour terminer le paiement de la première année car les pêcheurs, pendant ces trois mois, auront pu produire un fonds nécessaire par les activités de pêche avec une embarcation. Cependant, si le deuxième paiement n'est pas effectué même six mois après, l'embarcation sera rendue à la Direction, et le premier huitième versé sera confisqué comme argent perdu.
3. Le règlement est échelonné sur quatre ans normalement. Mais s'il est terminé avant terme, dix pourcent du montant total du règlement sera remboursés à l'acheteur. Ce système encouragerait la volonté de finir le paiement.

(2) Etablissement des moyens d'acquisition des pièces de rechange

L'acquisition des pièces de rechange est indispensable pour l'entretien et la réparation des équipements. L'action de l'acquisition des pièces de rechange se fera en principe dans le cadre des opérations commerciales normales. Les réflexions sur les cas dans le passé, toutefois, nous indiquent qu'il est important que le côté japonais, les fabricants et la partie concernée du contrat soient prêts à répondre aux futures

commandes. Le côté mauritanien devra établir une base d'une série d'opération commerciale qui concerne les commandes, les paiements vis-à-vis du Japon et en Mauritanie, la distribution, la vente aux pêcheurs artisanaux. Ainsi, les deux côtés coordonneront les activités respectives en vue d'assurer l'approvisionnement en pièces de rechange.

(3) Etablissement des moyens d'achat des équipements de pêche

Les effets directs du Projet pourraient diminuer si les équipements de pêche ne sont pas renouvelés ou complétés au fur et à mesure des nécessités. Afin de maintenir les effets bénéfiques du Projet et de promouvoir le développement de la pêche artisanale de la zone concernée, il est nécessaire non seulement de relever le niveau de techniques de réparation mais aussi de pouvoir de nouveau acheter des équipements pour remplacer les vieux ou les défectueux par les nouveaux. En plus des efforts des pêcheurs eux-mêmes, il est préférable de créer les moyens permettant l'achat des équipements après l'achèvement du Projet. Dans ce cadre, la Direction devrait assurer, entre autres, les points suivants:

- i) l'achat des nouveaux équipements par l'utilisation du fonds de contre-partie et la vente de ces équipements aux pêcheurs à des prix raisonnables;
- ii) l'établissement des organismes de crédit pour permettre aux pêcheurs d'acheter les équipements.

Sur ce volet, non seulement la Direction mais aussi les organismes supérieurs et les institutions concernées doivent tous ensemble faire face à la question.

(4) Assistance technique

Le renforcement des techniques d'entretien et de réparation des Equipements de pêche est indispensable pour maintenir et multiplier les effets bénéfiques du Projet. A cela s'ajoute l'amélioration de la gestion de la pêche qui concerne la gestion des Equipements d'appui, la commercialisation et l'encadrement des coopératives de pêcheurs.

La Direction est en train d'aménager et de renforcer son organisation pour l'exécution du Projet pour laquelle la Direction devra diriger les pêcheurs sur les deux

plans ci-dessus mentionnés à savoir les techniques mécaniques et la formation des pêcheurs pour la gestion de la pêche. La Direction n'est, cependant, pas tout à fait préparée, et si l'on apporte une assistance technique pour soutenir la Direction et former directement les pêcheurs, cela doit promouvoir non seulement l'exécution du Projet mais aussi le développement général de la zone du Projet. Ainsi, il est fort souhaitable d'organiser une assistance technique qui se réalisera sous la forme de l'envoi des experts et de la réception des stagiaires mauritaniens au Japon.

Concernant l'envoi des experts, un expert technique sur les moteurs des embarcations de pêche sera envoyé en priorité. Cet expert se chargera:

- i) de la formation technique pour l'entretien et la réparation des moteurs;
- ii) de la proposition et de l'assistance pour l'exécution auprès de la Direction concernant l'acquisition et la distribution des équipements et des pièces de rechange achetés par la mise en valeur du fonds de contre-partie;
- iii) de la proposition et de l'assistance pour l'exécution auprès de la Direction concernant la formation des pêcheurs et l'encadrement de leurs coopératives.

Le contenu de la formation des stagiaires mauritaniens au Japon devrait être très pratique sur les techniques d'entretien et de réparation des moteurs d'embarcation et des moteurs hors-bord. Cependant, il n'est pas rare d'observer, en Mauritanie, que les personnes ayant fini un stage à l'étranger ne poursuivent pas le premier objectif du stage en rentrant en Mauritanie, mais changent de domaine et de genre de travail, d'où peu d'effet immédiat du stage à l'étranger.

Il est préférable pour le Projet de former les mécaniciens parmi les jeunes hommes imraguens dans le dessein de les installer après le stage dans les villages de pêche concernés. Nous proposons que la Direction sélectionne comme stagiaire quelques jeunes hommes imraguens intelligents qui parlent français ou anglais et s'intéressent à la mécanique (il n'est pas nécessaire d'avoir de bonnes notes scolaires). Il y a de différents moyens de stage comme, par exemple, le stage dans un troisième pays, tel le Maroc. Il est à souhaiter que le côté japonais considère ces possibilités et les procédés de concrétisation.

LISTE DES APPENDICES

APPENDICE-I.	MEMEBRES DE L'EQUIPE DE MISSION.....	79
APPENDICE-II.	PROGRAMMES DE LA MISSION.....	80
APPENDICE-III.	LISTE DES PERSONNES PRINCIPALES VISITEES.....	82
APPENDICE-IV.	PROCES-VERBAL DE DISCUSSION.....	83
APPENDICE-IX.	FONDS DE CONTRE-PARTIE ET LE PLACEMENT POUR L'ACHAT DES EMBARCATIONS	92
APPENDICE-X.	COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE DES EMBARCATIONS EQUIPEES D'UN MOTEUR IN-BORD DIESEL	95
APPENDICE-XI.	COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE DES EMBARCATIONS EQUIPEES D'UN MOTEUR HORS-BORD ESSENCE	97
APPENDICE-XII.	COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE DE... L'EMBARCATION DE TRANSPORT	99
APPENDICE-XIII.	RENDEMENT DES EMBARCATIONS.....	101

APPENDICE-I. MEMBRES DE L'EQUIPE DE MISSION

I-1. Mission d'effectuer l'étude du plan de base

(Membres administratifs)

- | | | |
|--|------------------|---|
| 1. Chef de l'équipe | OHI Mitsunori | Chef de la Division internationale,
Département des Pêches océaniques,
Agence de la Pêche,
Ministère de l'Agriculture, de la Forêt
et de la Pêche |
| 2. Planning | KAWANO Kazuhisa | Chef de la Division de la Coopération
internationale,
Département de l'Economie,
Ministère de l'Agriculture, de la Forêt
et de la Pêche |
| 3. Gestion de projet
Coopération Financière
Non-Remboursable | SASAKI Katsuhiro | Division II, Plan de base et les études,
Département de l'étude pour la
coopération financière non-
remboursable,
Agence Japonaise de Coopération
Internationale |

(Membres du Consultant)

- | | | |
|-----------------------------|---------------|---|
| 4. Développement des Pêches | IIDA Kazumi | Overseas Agro-Fisheries
Consultants, Co., Ltd. |
| 5. Equipements techniques | OKAMURA Kenji | Overseas Agro-Fisheries
Consultants, Co., Ltd. |
| 6. Interprète en français | ASAKAWA Hideo | Overseas Agro-Fisheries
Consultants, Co., Ltd. |

I-ii. Mission d'expliquer le contenu du rapport final

- | | | |
|-----------------------------|---------------|---|
| 1. Développement des Pêches | IIDA Kazumi | Overseas Agro-Fisheries
Consultants, Co., Ltd. |
| 2. Interprète en français | ASAKAWA Hideo | Overseas Agro-Fisheries
Consultants, Co., Ltd. |

APPENDICE-II. PROGRAMMES DE LA MISSION

II-1. Programme de l'étude du plan de base en décembre 1991

Date	Personnel gouvernemental	Consultants
4 mer.		Arrivée à Nouakchott
5 jeu.	*DPA: Direction de la Pêche artisanale	Visite au MPEM-DPA* pour la discussion sur le programme. Visite de courtoisie au MAEC**
6 ven.	**MAEC: Einiistère des Affaires étrangères et de la Coopération	Préparation de l'étude, Visites: ports, plage, marchés, usines de transformation, chantiers de naval
7 sam.		Exploration de la zone concernée Nouakchott - Brewwakha - LeMcid
8 dim.		LeMcid - Tiouillit - Menghar
9 lun.		Memghar - R'Gueiba - Tashet - Iwiki
10 mar.	Arrivée à Nouakchott Réunion plénière interne	Iwiki - Nouakchott Réunion plénière interne
11 mer.	Visites de courtoisie: le MPEM-DPA, le MAEC, UNIDO, FAO. Visite au port de Nouakchott	Visite à la SPPAM pour l'enquête Nouakchott - Nouadhibou
12 jeu.	Nouakchott - Manghar Enquête du village de Manghar	Etudes du port de Nouadhibou, de la SPPAM, SMCP, sociétés de pêche, etc.
13 ven.	Memghar - Nouakchott	Exploration de la zone concernée Nouadhibou - Aguadir - Nouadhibou
14 sam.	Discussion avec la DPA Visite à la BAD, au site du projet italien	Visite de l'usine de réparation des navires de pêche. Enquête des distributeurs des poissons Nouadhibou - Nouakchott
15 dim.		Réunion interne de l'équipe de mission Réunion avec MPEM-DPA
16 lun.		Réunion avec MPEM-DPA
17 mar.		Réunion pour la rédaction du procès-verbal
18 mer.		Signature du procès-verbal

Visites au SPPAM, aux établissements portuaires		
19 jeu.	Départ de Nouakchott de MM.OHI, KAWANO	Exploration de la zone du Projet Nouakchott - M'Haijrat - Nouakchott
20 ven.	Rangement des informations collectées, Réunion interne	
21 sam.	Départ de Nouakchott	
22 dim.	Déplacement de M. SAKAI à Dakar	
23 lun.	Rapport à l'Ambassade du Japon et au bureau de la JICA au Sénégal	
24 mar.	Rapport à l'Ambassade du Japon Départ de Dakar	

II-2. Programme de l'équipe chargée de l'explication du rapport final

Février et Mars 1992

25/2 mar.	Arrivée à Nouakchott
26 mer.	Visite de courtoisie au MPEM, Réunion avec la DPA sur le programme
27 jeu.	Explication du contenu du rapport final, suivie de la discussion, à la DPA
28 ven.	Exploration de la zone de pêche au Sud de Nouakchott (PK28 et PK65)
29 sam.	Explication du contenu du rapport final, suivie de la discussion, à la DPA
1/3 dim.	Etude supplémentaire de la zone du Projet (Brewakkha, Lemcid, M'Haijrat, Manghar)
2 lun.	Etude supplémentaire de la zone du Projet (Manghar - Nouakchott)
3 mar.	Discussion sur le contenu du rapport final à la DPA, Recherches des agences portuaires
4 mer.	Discussion sur le contenu du rapport final à la DPA Arrivée à Nouakchott de M. HIROSE, Secrétaire de l'Ambassade du Japon au Sénégal. Réunion interne
5 jeu.	Délibération et la signature du procès-verbal à la DPA
6 ven.	Arrangement des informations collectées
7 sam.	Recherches des agences d'automobiles, Collecte de données Départ de Nouakchott

APPENDICE-III. LISTE DES PERSONNES PRINCIPALES VISITEES

i. Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime

M. WANE SADA MAMADOU	Secrétaire général
M. KANE CIRE AMADOU	Conseiller technique
M. YOUSOUF O. ABDEL VETTEAH	Directeur de la Pêche artisanale
M. ABDERRAHAMANE OULD SIDI ALY	Directeur du projet de pêche artisanale de Nouakchott
M. ABBA O. AHMED TOLBA	Chef du Service de l'infrastructure et équipements
M. ALY OULD SIDI	Division de la formation des pêcheurs
M. OUMAR O. AHMED	Chef du projet de développement de la pêche artisanale-Sud homologue national

ii. Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération

M. KHATRI OULD GIDOU	Secrétaire permanent
----------------------	----------------------

iii. Société pour la Promotion de la Pêche Artisanale Mauritanienne

M. SOUNARE SYLOUAN	Président
M. SOULEYMANE SAW	Directeur technique

iv. United Nations' Development Project

M. NABIL KAHALA	Représentant résidant adjoint
M. DEMBA DIOP	Project officer

v. Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture

M. MATTON ANDRE	Acting resident representative
-----------------	--------------------------------

vi. Banque Africaine de Développement

Projet de développement de la pêche côtière dans le Sud

M. F. G. DE RONALD	Expert chef de projet
--------------------	-----------------------

APPENDICE-IV. PROCES-VERBAL DE DISCUSSION

PROJET DE DEVELOPPEMENT DE LA PECHE COTIERE
EN REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE.

PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS SUR L'ETUDE

La République Islamique de Mauritanie a présenté au Gouvernement du Japon une requête pour la réalisation d'un projet de développement de la pêche côtière, désigné ci-après "le projet", dans le cadre de la coopération financière non remboursable du Japon.

En réponse à cette requête, le gouvernement Japonais a décidé d'exécuter l'étude du projet par l'intermédiaire de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), qui a envoyé une mission d'étude dirigée par Mr Mitsunori OHI, Chef de la Division Internationale, Département des Pêches Océaniques, Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture de la forêt et de la Pêche, du 04 au 21 Decembre 1991.

La mission d'étude a procédé à un échange de vues et une série de discussions relatifs au projet avec les responsables concernés du Gouvernement de la Mauritanie et a effectué des enquêtes sur le terrain.

A l'issue de cette étude, les deux parties ont convenu de soumettre à leurs gouvernements respectifs les résultats de leurs travaux ci-joints.

Fait à Nouakchott, le 18 Decembre 1991..

Mr MITSUNORI OHI
Chef de Mission de l'Etude
Agence Japonaise de Coopération
Internationale (J.I.C.A)

Mr YOUSOUF OULD ABDEL FETTAH
Directeur de la Pêche Artisanale
Ministère des Pêches et de
l'Economie Maritime.

1. Objectifs du Projet

En faisant don d'articles de pêche, de filets, de bateaux de pêche et de matériel propres à améliorer la circulation des produits maritimes dans la zone des villages de pêcheurs Imraguens de la région de Mamghar, le Projet a pour but d'augmenter le rendement de la pêche par l'amélioration des techniques de pêches traditionnelles et d'aménager le système d'approvisionnement en produits maritimes de bonne qualité par l'amélioration de leur circulation, afin d'améliorer la vie des pêcheurs artisanaux et d'établir un meilleur système de circulation des produits maritimes.

2. Site du Projet

Le site du projet se trouve en annexe I.

3. Ministère de Tutelle et Agence d'Exécution

Ministère de Tutelle : Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime
Agence d'Exécution : Direction de la Pêche Artisanale.

4. Contenu de la requête du Gouvernement de la Mauritanie

1) Suite à une série de discussions entre les responsables concernés du Gouvernement de la Mauritanie et les Membres de la Mission d'Etude, et aux études sur le terrain, la requête du Gouvernement de la Mauritanie est définie et confirmée dans les articles de l'annexe II.

2) Les deux parties ont convenu, à l'égard du contenu de la requête, de poursuivre des études sur le terrain, d'en effectuer les analyses au Japon et de déterminer le contenu définitif à l'issue des discussions lors de la mission d'études et d'explication du Rapport.

5. Système de la Coopération Financière non remboursable du Japon

1) Le Gouvernement de la Mauritanie a compris le système japonais de la coopération financière non remboursable expliquée par la mission.

2) Dans le cas où le Gouvernement du Japon décide de réaliser le projet, le Gouvernement de la Mauritanie prendra les mesures mentionnées dans l'annexe III.

6. Programme de l'Etude

1) La JICA rédigera en français le rapport de ce projet et enverra vers la fin du mois de février 1992 une mission en Mauritanie afin d'expliquer le contenu du Rapport.

2) Dans le cas où le contenu du rapport est accepté dans ses grandes lignes par le Gouvernement de la Mauritanie, la JICA élaborera le rapport final et le remettra au Gouvernement de la Mauritanie.

7. Assistance Technique

Dans le cadre de la volonté d'améliorer et de remplacer l'encadrement des pêcheurs, la partie Mauritanienne a insisté sur la nécessité d'une assistance technique japonaise devant permettre l'envoi d'Experts Japonais en Mauritanie et éventuellement la formation de stagiaires mauritaniens au Japon.

8. L'utilisation des équipements et le fonds de contre-partie

Lorsque les équipements seront fournis au Projet, la République Islamique de Mauritanie devra prendre les mesures nécessaires pour assurer ce qui suit :

1) La distribution des équipements aux personnes qualifiées décrites dans le rapport du projet (pêcheurs Imraguens).

2) La vente des équipements à des prix raisonnables.

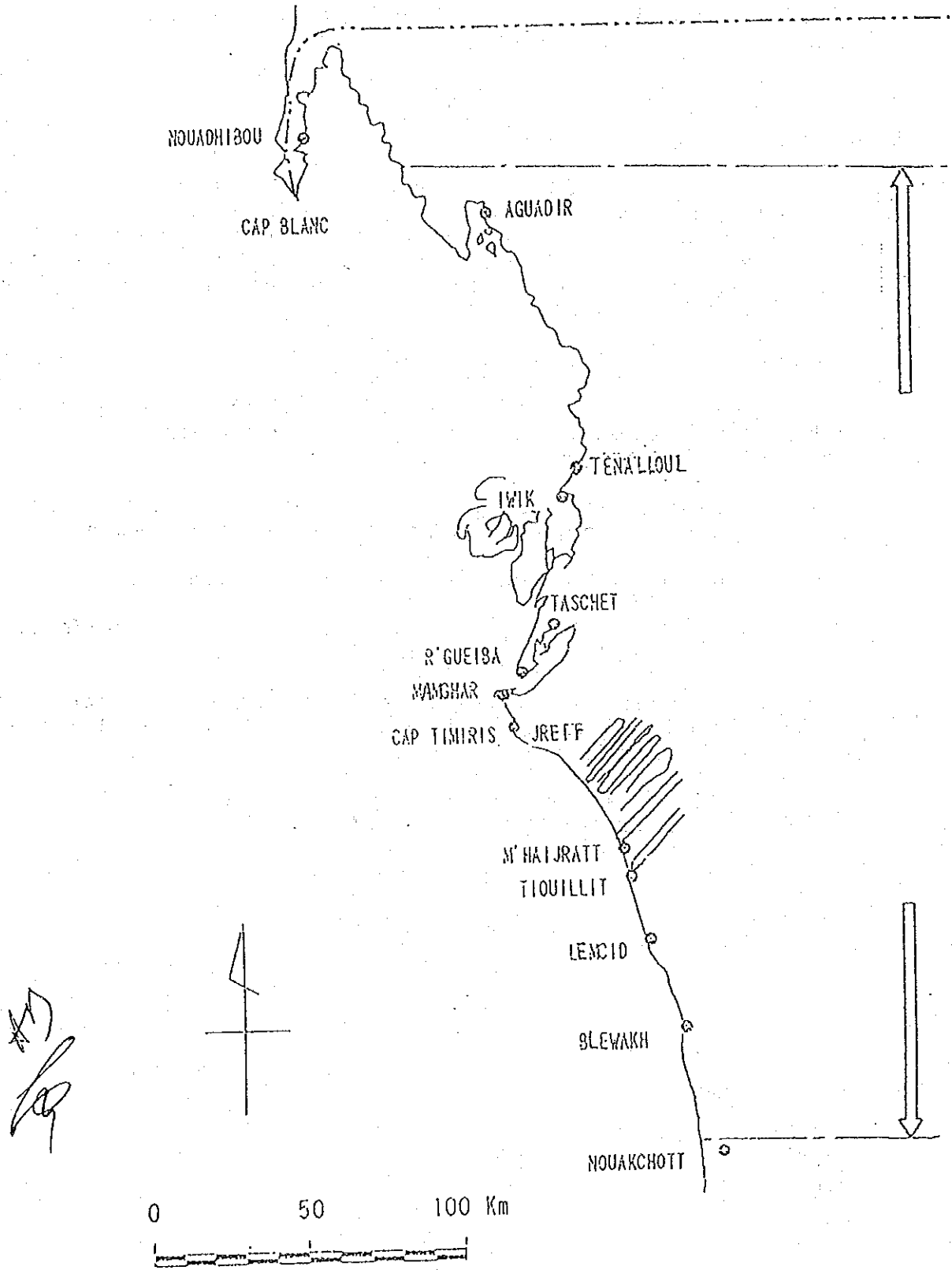
3) La préparation d'un fonds pour la vente et son dépôt dans un compte spécial du Gouvernement Mauritanien.

4) L'utilisation du fonds mentionné ci-dessus pour l'acquisition des pièces de rechanges et la maintenance des équipements fournis par le projet.

5) Le Gouvernement Mauritanien informera le Gouvernement Japonais de l'utilisation de ce compte.

ANNEXE-I

Plan du site retenu



ANNEXE II

Les articles figurant sur la requête du Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie sont les suivants :

- * moteurs hors bord essence
- * moteurs hors bord diesel
- * embarcations de 12m en FRP type pirogue (moteur in-bord et hors bord)
- * embarcations de transport
- * matériel de pêche
- * atelier préfabriqué avec équipements et outillages
- * réservoir à eau
- * véhicule 4WD Pick-Up
- * camion citerne
- * pièces de rechange.

ANNEXE III

Il est demandé au Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie de prendre les mesures suivantes dans le but de réaliser le projet :

1) acquérir un terrain pour la construction, remblayer, déblayer et niveler ce terrain ainsi qu'enlever les ouvrages susceptibles de gêner le déroulement du Projet.

2) suivre les procédures administratives nécessaires pour le Projet avant le commencement des travaux.

3) supporter les commissions ci-après auprès de la Banque Japonaise d'Echanges Extérieurs pour les Services relatifs à l'arrangement bancaire.

- a) commission de conseil pour l'acquisition de l'autorisation de paiement
- b) commission de paiement

4) assurer le déchargement rapide, l'exonération de taxes, des droits de douane au Port de débarquement en Mauritanie, ainsi que le transport rapide à l'intérieur des produits achetés sur le fonds accordé.

5) exonérer les nationaux japonais operant dans le cadre du projet des droits de douane, des taxes intérieures et des autres charges financières qui pourraient être imposés en Mauritanie

6) accorder aux nationaux japonais dont les services sont nécessaires à propos de la fourniture des produits et des services en vertu des contrats vérifiés, les facilités nécessaires pour leur entrées et séjour en Mauritanie.

7) s'assurer que les produits achetés sur le fonds accordé seront utilisés d'une manière convenable et efficace.

8) préparer le budget nécessaire pour la gestion et l'entretien des ouvrages construits par le fonds accordé.

9) prendre à sa charge tous les frais nécessaires ne faisant pas l'objet de la coopération financière non remboursable.

PROCES VERBAL DES REUNIONS CONSACREES A
L'ETUDE DU PLAN DE BASE DU PROJET DE DEVELOPPEMENT DE LA
PECHE ARTISANALE EN REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE
(CONSULTATIONS SUR L'EBAUCHE DU RAPPORT)

En décembre 1991, l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (dénommée ci-après JICA) a envoyé une mission chargée de l'Etude du Plan de Base pour le projet de Développement de la pêche artisanale (dénommé ci-après "le projet"). A travers une série de discussions, d'études sur le terrain et l'examen technique des résultats faits au Japon, cette mission a préparé une ébauche du Rapport de l'Etude du Plan de Base du Projet.

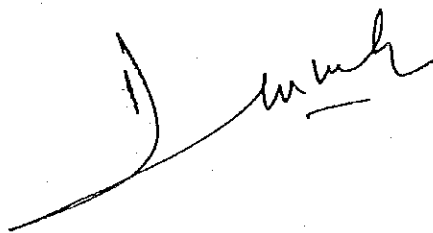
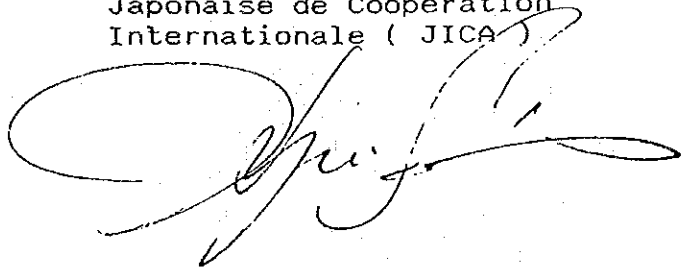
Suite à cela, la JICA a envoyé, du 25 Février au 7 mars 1992, une mission dirigée par Monsieur KAZUMI IIDA, consultant à Overseas Agrofisheries Consultants, CO. Ltd, pour des explications et des consultations sur le contenu du Rapport Provisoire avec les autorités mauritaniennes concernées

A l'issue de ces discussions, les deux parties ont convenu de soumettre à leurs gouvernements respectifs les résultats de leurs travaux ci-joints.

Fait à Nouakchott, le 05 Mars 1992

Mr Kazumi IIDA
Chef de la mission d'explication
du Rapport Provisoire, Agence
Japonaise de Coopération
Internationale (JICA)

Mr YOUSOUF OULD ABDEL FETTAH
Directeur de la Pêche
Artisanale.
Ministère des Pêches et de
L'Economie Maritime.



RESULTATS DES TRAVAUX

1. Contenu du Rapport Provisoire

La partie Mauritanienne a donné l'accord et accepté les principales composantes du Rapport Provisoire proposé par la mission.

2. Système Japonais de la Coopération Financière Non-Remboursable.

(1) La partie Mauritanienne a compris le système Japonais de la Coopération Non-Remboursable expliqué par la mission.

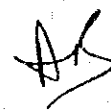
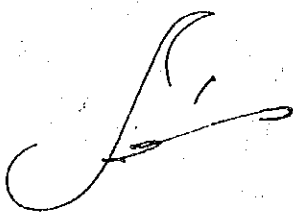
(2) La partie Mauritanienne prendra les mesures nécessaires mentionnées dans l'Annexe ci-jointe pour la mise en oeuvre normale du projet dans le cas où la Coopération Financière Non-Remboursable sera apportée au projet.

3. Assistance technique relative au Projet

La partie mauritanienne a signalé, à l'égard de l'exécution du projet, la nécessité d'une assistance technique devant permettre l'enseignement de l'entretien des moteurs par des experts. La requête officielle relative à l'envoi d'experts Japonais en la matière sera adressée à la partie japonaise par voie diplomatique.

4. Programme ultérieur

L'Equipe de mission rédigera le Rapport Final conformément aux points confirmés et aux observations de la partie Mauritanienne et le fera parvenir au Gouvernement de la Mauritanie avant la fin du mois d'avril 1992.



ANNEXE

Le Gouvernement de la Mauritanie est prié de prendre les mesures suivantes :

1. Assurer l'acquisition des terrains et/ou de la propriété de ces terrains pour le projet.
2. Prendre les mesures nécessaires pour le déchargement et le dédouanement rapides des équipements et des matériaux importés pour le projet ainsi que le prompt transport à l'intérieur du pays vers la zone du projet.
3. Prendre en charge les frais de commission de la Banque de change Japonaise pour les opérations qu'elle effectue conformément à l'arrangement bancaire (B/A).
4. Exonérer des taxes et des frais de douanes imposés sur les matériaux et les équipements importés pour le projet.
5. Accorder aux ressortissants Japonais dont les services pourraient être requis pour la fourniture des produits et des services dans le cadre du contrat certifié, les facilités nécessaires à leur entrée et à leur séjour en Mauritanie pour l'exécution de leurs travaux.
6. Assurer l'exploitation et la maintenance correctes et efficaces des installations construites et des équipements achetés dans le cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable.
7. Prendre en charge tous les frais, non couverts par la coopération financière Non-Remboursable du Japon et qui sont nécessaires à la bonne exécution du projet.
8. Assurer la coordination et la solution de toutes les questions qui pourraient se produire avec une troisième partie ou des habitants de la zone concernée du projet pendant la période d'exécution du Projet.



APPENDICE-IX FONDS DE CONTRE-PARTIE ET LE PLACEMENT POUR L'ACHAT DES EMBARCATIONS

En plaçant le fonds de contre-partie, on exécutera l'achat des embarcations en aluminium fabriquées en Mauritanie, conformément au plan financier ci-dessous.

(1) Les prix et les conditions de paiement des embarcations de pêche fournies par le Projet:

Compte tenu des prix des embarcations de pêche locales et de l'enquête effectuée auprès des pêcheurs artisanaux, les prix de vente, de façon à n'être ni trop élevés ni trop bas, seront fixés comme suit:

- a) Le prix de vente d'une embarcation avec le moteur in-bord diesel FRP est d'un demi du prix FOB et à payer églement dans quatre ans. Le prix de vente d'une embarcation avec le moteur in-bord diesel FRP: 1.205.000 UM/embarcation.
- b) Le prix de vente d'une embarcation avec le moteur hors-bord diesel FRP déjà utilisée lors de l'appréciation des embarcations à la Direction est de 80% d'un demi du prix FOB et à régler également dans trois ans. Le prix de vente d'une embarcation avec le moteur hors-bord diesel FRP d'occasion: 880.000 UM/embarcation.

Ces prix sont inférieurs au prix d'une embarcation mauritanienne en aluminium de la même dimension (embarcation seulement), soit 1.244.000 UM. Le montant de paiement de chaque année se situant au niveau faisable, les prix fixés ci-dessus s'avèrent donc pertinents.

(2) Les prix des embarcations en aluminium fabriquées en Mauritanie

La valeur d'une embarcation mauritanienne en aluminium est égale à 1.244.000 UM/unité au cours de 1991. Si l'inflation dure au rythme de 15% par an, il y aura l'évolution des valeurs d'une embarcation mauritanienne comme ci-dessous:

1.430.600 UM/unité	en 1992
1.645.000 UM/unité	en 1993
1.892.000 UM/unité	en 1994
2.176.000 UM/unité	en 1995

Les prix d'une embarcation mauritanienne aux pêcheurs sont la moitié de la valeur obtenue par l'addition du prix d'un moteur hors-bord (111.000 UM/unité) à la valeur d'une embarcation mauritanienne décrites ci-dessus. Donc, les prix de vente sont:

770.800 UM/unité	en 1992
822.500 UM/unité	en 1993
1.001.500 UM/unité	en 1994
1.143.500 UM/unité	en 1995

(3) Vente des embarcations fournies par le Projet et l'acquisition des embarcations mauritaniennes en alminium

La recette de la vente des embarcations de pêche en FRP et en alminium fournies par le Projet sera déposée en tant que fonds de contre-partie. La mise en valeur de ce fonds devra servir à l'acquisition de nouvelles embarcations en alminium fabriquées en Mauritanie. La recette et le fonds de contre-partie utilisable sont calculés comme suit:

Année	Nbre d'embar. vendues	Taux	Nbre d'embar. achetées	Prix unitaire	Fonds de contre- partie		
					Entrée	Sortie	Balance
1ère	27	1/4	5	1205000	8133750	7153000	980750
				1430600			
2e	27	1/4	6	1205000	8133750	9870000	9114500
	2	1/3		880000	587000		9701500
	5	1/4		770800	963500		10665000
				1645000			795000
3e	27	1/4	6	1205000	8133750	11352000	8928750
	2	1/3		880000	587000		9515750
	5	1/4		770800	963500		10479250
	6	1/4		1001500	1502250		11981500
				1892000			629500
4e	27	1/4	6	1205000	8133750	13056000	8763250
	2	1/3		880000	587000		9350250
	5	1/4		770800	963500		10313750
	6	1/4		1001500	1502250		11816000
	6	1/4		1143500	1715250		13531250
				2176000			475250
Total			23				

APPENDICE-X.

**COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE DES EMBARCATIONS
EQUIPEES D'UN MOTEUR I-B DIESEL**

[A] Frais propres d'exploitation	16.480 UM/mois
[B] Frais du matériel de pêche	25.000 UM/mois
[C] Vente	270.000 UM/mois
[D] Résultat brut [C]-[B]-[A]	228.520 UM/mois

[E] Rémunération des marins	114.260 UM/mois
Rémunération d'un marin	28.600 UM/mois
[F] Rémunération de l'armateur	114.260 UM/mois

1. Frais propres d'exploitation

[A] CV d'un moteur principal	23 HP
[B] Taux de consommation des combustibles	210 g/HP/hr
[C] Charge d'un moteur principal	85 %
[D] Dansité des combustibles	0,85
[E] CV normal [A] x [C]	19,6 HP
[F] Consommation horaire des combustibles [B]x[E] / [D]	4,8 LTS.
[G] Durée moyenne de navigation	2 heures
[H] Consommation des combustibles pendant la navigation [F] x [G]	9,6 LTS.
[I] Prix unitaire des combustibles	40 UM
[J] Coût des combustibles nécessaires à 2h de navigation [H] x [I]	384 UM
[K] Coût du lubrifiant nécessaire à 2h de navigation [J] x 0,03	12 UM

[M] Coût de l'huile nécessaire à 2h de navigation	396 UM
---	--------

[N] Nombre de jours actifs par mois	15 jours/mois
[O] Frais mensuels de l'huile	5.940 UM
[P] Frais mensuels d'entretien	10.540 UM
[Q] Total des frais d'exploitation mensuels [O]+[P]	16.480 UM

2. Coût du matériel de pêche

[A] Filets tendus et tournants (montés)	150.000 UM/an
[B] A supposer que les filets durent 6 mois,	25.000 UM/mois

3. Production

[A] Débarquements des courbines	400 kg/jour
[B] Prix unitaire	45 UM/Kg
[C] Nombre de jours actifs par mois	15 jours/mois
[D] Vente par mois	270.000 UM/mois

* Le coût d'entretien mensuel est obtenu par la formule:

$25CV \times 35.000 \text{ yen}/50 \text{ mois (5 ans} \times 10 \text{ mois)}$

* La durée de navigation, à vitesse supposée maximale, est fixée 2 heures

APPENDICE-XI.

**COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE DES EMBARCATIONS
EQUIPEES D'UN MOTEUR HORS-BORD ESSENCE**

[A]	Frais propres d'exploitation	47.440 UM/mois
[B]	Frais du matériel de pêche	25.000 UM/mois
[C]	Vente	270.000 UM/mois
[D]	Résultat brut [C]-[B]-[A]	197.560 UM/mois

[E]	Rémunération des marins	98.780 UM/mois
	Rémunération d'un marin	24.700 UM/mois
[F]	Rémunération de l'armateur	98.780 UM/mois

1. Frais propres d'exploitation

[A]	CV d'un moteur principal	40 HP
[B]	Taux de consommation des combustibles	435 g/HP/hr
[C]	Charge d'un moteur principal	95 %
[D]	Dansité des combustibles	0,83
[E]	CV normal [A] x [C]	38 HP
[F]	Consommation horaire des combustibles [B]x[E] / [D]	19,9 LTS.
[G]	Durée moyenne de navigation	2 heures
[H]	Consommation des combustibles pendant la navigation [F] x [G]	39,8 LTS.
[I]	Prix unitaire des combustibles	60 UM
[J]	Coût des combustibles nécessaires à 2h de navigation [H] x [I]	2.388 UM
[K]	Coût du lubrifiant nécessaire à 2h de navigation [J] x 0,03	72 UM

[M]	Coût de l'huile nécessaire à 2h de navigation	2.460 UM
-----	---	----------

[N]	Nombre de jours actifs par mois	15 jours/mois
[O]	Frais mensuels de l'huile	36.900 UM
[P]	Frais mensuels d'entretien	10.540 UM
[Q]	Total des frais d'exploitation mensuels [O]+[P]	47.440 UM

2. Coût du matériel de pêche

[A] Filets tendus et tournants (montés)	150.000 UM/an
[B] A supposer que les filets durent 6 mois,	25.000 UM/mois

3. Production

[A] Débarquements des courbines	400 kg/jour
[B] Prix unitaire	45 UM/Kg
[C] Nombre de jours actifs par mois	15 jours/mois
[D] Vente par mois	270.000 UM/mois

* Le coût d'entretien mensuel est obtenu par la formule:

$25CV \times 35.000 \text{ yen} / 50 \text{ mois} (5 \text{ ans} \times 10 \text{ mois})$

* La durée de navigation, à vitesse supposée maximale, est fixée 2 heures

APPENDICE-XII.**COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE DE L'EMBARCATION
DE TRANSPORT**Frais

Frais propres d'exploitation (mensuels)	51.737 UM/mois
Frais de personnel (total des frais de personnel / mois)	60.000 UM/mois
<u>Recette</u> (mensuel)	120.000 Um/mois

Résultat	8.262 UM/mois
Prix CIF de l'eau	2 litres/UM

Frais d'exploitation1. Frais propres d'exploitation

[A] CV d'un moteur principal	100 HP
[B] Taux de consommation des combustibles	170 g/HP/hr
[C] Charge d'un moteur principal	75 %
[D] Dansité des combustibles	0,85
[E] CV normal [A] x [C]	75 HP
[F] Consommation horaire des combustibles [B]x[E] / [D]	15 LTS.
[G] Vitesse	8 nœuds
[H] Distance de transport (aller simple)	75 milles marins
[I] Durée moyenne de navigation (aller simple)	9,4 heures
[J] Consommation des combustibles pendant la navigation [F] x [G]	282 LTS.
[K] Prix unitaire des combustibles	19,32 UM
[L] Coût des combustibles nécessaires à 9,4h de navigation [H] x [I]	5.448 UM
[M] Coût du lubrifiant nécessaire à 9,4h de navigation [J] x 0,03	163 UM
=====	
[N] Coût de l'huile nécessaire à 9,4h de navigation	5.611 UM

[O] Nombre de jours opérationnels par mois (aller et retour)	6 jours/mois
[P] Frais mensuels de l'huile [N] x [O]	33.667 UM
[Q] Frais mensuels d'entretien	18.070 UM
[R] Total des frais d'exploitation mensuels [P]+[Q]	51.737 UM

2. Frais de personnel

[A] Capitaine	30.000 UM
[B] Chef mécanicien	30.000 UM
[C] Total des frais de personnel	60.000 UM

Revenu Transport des poissons et de l'eau

[A] Poissons séchés (aller et retour)	volume	1.500 Kg
	Prix unitaire	2,0 UM/Kg
	Nombre de jours opérationnels (aller et retour)	6 jours/mois
	Revenu par mois	18.000 UM
		/jour opérationnel
[B] Eau (aller et retour)	Volume	8.000 Kg
	Prix unitaire	2,0 UM/Kg
	Nombre de jours opérationnels (aller et retour)	6 jours/mois
	Revenu par mois	96.000 UM/mois
[C] Articles divers de vie	Volume	500 Kg
	Prix unitaire	2,0 UM/Kg
	Nombre de jours opérationnels (aller et retour)	6 jours/mois
	Revenu par mois	6.000 UM/mois
[D]		120.000 UM/mois

* Le coût d'entretien mensuel est obtenu par la formule:

100 CV x 30.000 yen / 100 mois (10 ans x 10 mois).

* La moyenne des distances entre les villages à l'intérieur du Parc national du Banc d'Arguin est supposé comme "Distance de transport".

* Le coût de transport des poissons séchés est supposé 5% des prix locaux.

APPENDICE XIII. RENDEMENT DES EMBARCATIONS

Comme critère d'évaluation des effets attendus du Projet, les taux de rendement (volume d'efforts pour la capture) ont été supputés et sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Le Projet fournira des embarcations ressemblantes à celles dont les pêcheurs concernés se servent déjà. Ils utiliseront les nouvelles dans les mêmes zones de pêche avec les mêmes techniques de pêche qu'actuellement. Dans ce sens, le total des rendements des embarcations peut être considéré comme critère de la capacité de capture d'une région, voire comme critère d'évaluation de sa production.

C'est en partant du taux de rendement d'une nouvelle "embarcation équipée d'un moteur I-B diesel" en sa première année d'opération, supposé 1,0, que ceux des embarcations de toutes les catégories, y compris les embarcations existantes, sont fixés pour chaque année sur une durée de cinq ans.

Catégorie d'embarcation	Année 1ère	2e	3e	4e	5e
Avec les Equipements fournis par le Projet					
A. Nouvelle, moteur I-B diesel	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
B. H transformée, moteur H-B essence		1,0	0,8	0,5	0,0
C. Nouvelle, moteur H-B diesel	1,0	0,9	0,7	0,5	0,0
D. Nouvelle, moteur H-B essence	1,0	0,8	0,5	0,0	0,0
Embarcation existante					
H. moteur I-B diesel	0,7	0,2	0,0	0,0	0,0
I. moteur H-B essence	1,0	0,8	0,5	0,0	0,0
Q. en bois, à voile	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Embarcation équipée d'un moteur acheté par les pêcheurs					
J-1. moteur H-B, 1ère année	1,0	0,8	0,5	0,0	0,0
J-2. moteur H-B, 2e année		1,0	0,8	0,5	0,0
J-3. moteur H-B, 3e année			1,0	0,8	0,5
J-4. moteur H-B, 4e année				1,0	0,8
J-5. moteur H-B, 5e année					1,0
Embarcation en aluminium achetée par le fonds de contre-partie					
R-1. 1ère année	1,0	0,8	0,5	0,0	0,0
R-2. 2e année		1,0	0,8	0,5	0,0
R-3. 3e année			1,0	0,8	0,5
R-4. 4e année				1,0	0,8

Nota: Les taux de rendement sont fixés en considération du vieillissement des moteurs au fur et à mesure du nombre d'années d'utilisation.

[Description des embarcations figurant dans le tableau]

- A. Nouvelle, moteur I-B diesel: nouvelles embarcations équipées d'un moteur I-B diesel fournies par le Projet
- B. H transformée, moteur H-B essence: embarcations qui sont actuellement avec un moteur H-B diesel déjà vetuste (H) et seront transformées de façon à être équipées d'un nouveau moteur H-B essence fourni par le Projet
- C. Nouvelle, moteur H-B diesel: nouvelles embarcations équipées d'un moteur H-B diesel fournies par le Projet
- D. Nouvelle, moteur H-B essence: embarcations existantes équipées d'un moteur H-B essence fourni par le Projet
- H. moteur I-B diesel: embarcations fournies par la dernière Coopération Financière Non-Remboursable du Japon, dont le rendement diminuera à cause du vieillissement des moteurs. En deuxième année, elles seront transformées en catégorie B avec les moteurs fournis par le Projet.
- I. moteur H-B essence: embarcations existantes pourvues d'un moteur H-B essence
- Q. en bois, à voile: pirogues à voile, en bois, existants dans la Partie Nord
- J-1. moteur H-B, 1ère année: A part les Equipements de pêche fournis par le Projet, les embarcations équipées d'un moteur H-B essence acheté par les pêcheurs avec leurs propres moyens (-2, -3, -4, -5 désignent l'année d'achat des moteurs.)
- R-1. 1ère année: embarcations en aluminium achetées par la mise en valeur du fonds de contrepartie (-2, -3, -4, -5 désignent l'année d'achat des embarcations.)

Tableau XIII-1 Rendement actuel des embarcations de pêche
(volume d'efforts pour la capture)

Partie Sud

Village	Catégorie d'embarcation	nombre d'embarcations	multiplication par le taux de rendement
Brewwakha	H.	2	1,4
	I.	3	3,0
Lemcid	H.	0	0,0
	I.	19	19,0
Tioullit	H.	3	2,1
	I.	1	1,0
M'Haijrtt	H.	1	0,7
	I.	5	5,0
Jreif	H.	0	0,0
	I.	6	6,0
Manghar	H.	9	6,3
	I.	11	11,0
Total d'efforts pour la capture			55,5

Partie Nord

Village	Catégorie d'embarcation	nombre d'embarcations	multiplication par le taux de rendement
Augueish	I.	1	1,0
	Q.	3	0,9
R'gueiba	I.	4	4,0
	Q.	12	3,6
Taschet	I.	2	2,0
	Q.	11	3,3
Iwik	I.	4	4,0
	Q.	10	3,0
Tenalloul	I.	1	1,0
	Q.	4	1,2
Aguadir	I.	1	1,0
	Q.	4	1,2
Total d'efforts pour la capture			26,2

TABLEAU XIII-3

TAUX DE RENDEMENT (VOLUME D'EFFORT POUR LA CAPTURE)
APRES L'EXECUTION DU PROJET

PARTIE SUD

(a) = Nombre d'embarcations
(b) = Multiplication d'effort pour la capture

VILLAGE	TYPE D'EMBARCATION	1ERE ANNEE		2E ANNEE		3E ANNEE		4E ANNEE		5E ANNEE		
		(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	
BREWWAKHA	A.	6	6.0	6	6.0	6	5.4	6	5.4	6	4.8	
	B.	0	0.0	2	2.0	2	1.6	2	1.0	2	0.0	
	C.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	D.	5	5.0	5	4.0	4	2.0	4	0.0	0	0.0	
	H.	2	1.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	I.	3	3.0	1	0.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	J-2.				2	2.0	2	1.6	2	1.0	2	0.0
	J-3.						2	2.0	2	1.6	2	1.0
	J-4.								2	2.0	2	1.6
	J-5.										2	2.0
LENCID	A.	6	6.0	6	6.0	6	5.4	6	5.4	6	4.8	
	B.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	C.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	H.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	I.	19	19.0	13	10.4	7	3.5	0	0.0	0	0.0	
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	J-2.			6	6.0	6	4.8	6	3.0	0	0.0	
	J-3.					6	6.0	6	4.8	6	3.0	
	J-4.							7	7.0	7	5.6	
	J-5.									6	6.0	
	TIOUILIT	A.	1	1.0	1	1.0	1	0.9	1	0.9	1	0.8
B.		0	0.0	3	3.0	3	2.4	2	1.0	0	0.0	
C.		0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
H.		3	2.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
I.		1	1.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
J-1.		0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
J-2.				1	1.0	1	0.8	0	0.0	0	0.0	
J-3.						0	0.0	0	0.0	0	0.0	
J-4.								2	2.0	2	1.6	
J-5.										2	2.0	
W'HALJRATT		A.	7	7.0	7	7.0	7	6.3	7	6.3	7	5.6
	B.	0	0.0	1	1.0	1	0.8	0	0.0	0	0.0	
	C.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	H.	1	0.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	I.	5	5.0	3	2.4	1	0.5	5	0.0	5	0.0	
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	J-2.			2	2.0	2	1.6	2	1.0	0	0.0	
	J-3.					2	2.0	2	1.6	2	1.0	
	J-4.							2	2.0	2	1.6	
	J-5.									2	2.0	
	JREIF	A.	1	1.0	1	1.0	1	0.9	1	0.9	1	0.8
B.		0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
C.		1	1.0	1	0.9	1	0.7	1	0.5	1	0.0	
H.		0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
I.		6	6.0	4	3.2	2	1.0	0	0.0	0	0.0	
J-1.		0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
J-2.				2	2.0	2	1.6	2	1.0	0	0.0	
J-3.						2	2.0	2	1.6	2	1.0	
J-4.								2	2.0	2	1.6	
J-5.										2	2.0	
MANCHAR		A.	6	6.0	6	6.0	6	5.4	6	5.4	6	4.8
	B.	0	0.0	9	9.0	6	4.8	0	0.0	0	0.0	
	C.	1	1.0	1	0.9	1	0.7	1	0.5	0	0.0	
	H.	9	6.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	I.	11	11.0	4	3.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
	J-2.			7	7.0	7	5.6	6	3.0	0	0.0	
	J-3.					7	7.0	7	5.6	7	3.5	
	J-4.							7	7.0	7	5.6	
	J-5.									7	7.0	
	TOTAL D'EFFORT POUR LA CAPTURE		85.5		83.8		73.7		69.9		66.5	

..... La simulation est basée sur l'hypothèse où les pêcheurs artisanaux changeraient de moteurs hors-bord par leurs propres moyens pour remettre en état les embarcations existantes. Les calculs de J-2, J-3, J-4 et J-5 sont obtenus dans la supposition où un nombre de moteurs hors-bord correspondant à un tiers des embarcations seront achetés tous les ans afin de renouveler les moteurs une fois tous les trois ans.

TABLEAU XIII-5

TAUX DE RENDEMENT (VOLUME D'EFFORT POUR LA CAPTURE)
APRES L'EXECUTION DU PROJET

PARTIE NORD

(a) = Nombre d'embarcations
(b) = Multiplication d'effort pour la capture

VILLAGE	TYPE D'EMBARCATION	1ERE ANNEE		2E ANNEE		3E ANNEE		4E ANNEE		5E ANNEE	
		(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
AUGUEISH	R-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	R-2.		0.0	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0
	R-3.		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
	R-4.		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
	I.	1	1.0	1	0.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	Q.	3	0.9	3	0.9	3	0.9	3	0.9	3	0.9
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-2.			0	0.0		0.0		0.0		0.0
	J-3.					1	1.0	1	0.8	1	0.5
	J-4.							0	0.0	0	0.0
	J-5.									0	0.0
R' GUEIBA	R-1.	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0	1	0.0
	R-2.		0.0	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0
	R-3.		0.0		0.0	2	2.0	2	1.6	2	1.0
	R-4.		0.0		0.0		0.0	2	2.0	2	1.6
	I.	4	4.0	3	2.4	1	0.5	0	0.0	0	0.0
	Q.	12	3.6	12	3.6	12	3.6	12	3.6	12	3.6
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-2.			1	1.0	1	0.8	1	0.5	0	0.0
	J-3.					2	2.0	2	1.6	2	1.0
	J-4.							1	1.0	1	0.8
	J-5.									1	1.0
TASCHET	R-1.	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0	1	0.0
	R-2.		0.0	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0
	R-3.		0.0		0.0	2	2.0	2	1.6	2	1.0
	R-4.		0.0		0.0		0.0	2	2.0	2	1.6
	I.	2	2.0	2	1.6	1	0.5	0	0.0	0	0.0
	Q.	11	3.3	11	3.3	11	3.3	11	3.3	11	3.3
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-2.			0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-3.					1	1.0	1	0.8	1	0.5
	J-4.							1	1.0	1	0.8
	J-5.									0	0.0
IWIK	R-1.	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0	1	0.0
	R-2.		0.0	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0
	R-3.		0.0		0.0	2	2.0	2	1.6	2	1.0
	R-4.		0.0		0.0		0.0	2	2.0	2	1.6
	I.	4	4.0	3	2.4	1	0.5	0	0.0	0	0.0
	Q.	10	3.0	10	3.0	10	3.0	10	3.0	10	3.0
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-2.			1	1.0	1	0.8	1	0.5	0	0.0
	J-3.					2	2.0	2	1.6	2	1.0
	J-4.							1	1.0	1	0.8
	J-5.									1	1.0
TENALLOUL	R-1.	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0	1	0.0
	R-2.		0.0	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0
	R-3.		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
	R-4.		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
	I.	1	1.0	1	0.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	Q.	4	1.2	4	1.2	4	1.2	4	1.2	4	1.2
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-2.			0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-3.					1	1.0	1	0.8	1	0.5
	J-4.							0	0.0	0	0.0
	J-5.									0	0.0
AGUADIR	R-1.	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0	1	0.0
	R-2.		0.0	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0
	R-3.		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
	R-4.		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
	I.	1	1.0	1	0.8	1	0.5	1	0.0	1	0.0
	Q.	4	1.2	4	1.2	4	1.2	4	1.2	4	1.2
	J-1.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-2.			0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	J-3.					1	1.0	1	0.8	1	0.5
	J-4.							0	0.0	0	0.0
	J-5.									0	0.0
TOTAL D'EFFORT POUR LA CAPTURE			31.2		34.0		38.1		37.4		29.4

***** La simulation est basée sur l'hypothèse où les pêcheurs artisanaux changeraient de moteurs hors-bord par leurs propres moyens pour remettre en état les embarcations existantes. Les calculs de J-2, J-3, J-4 et J-5 sont obtenus dans la supposition où un nombre de moteurs hors-bord correspondant à un tiers des embarcations seront achetés tous les ans afin de renouveler les moteurs une fois tous les trois ans.

JICA