AGENCE JAPONAISE
DE COOPERATION INTERNATIONALE (JICA)

ROYAUME DU MAROC
MINISTERE DES PECHES MARITIMES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

No. 1

RAPPORT DE L'ETUDE DU PLAN DE BASE SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE-ECOLE POUR LA PECHE DU ROYAUME DU MAROC

JUILLET 1993

KYOKUYO CO., LTD.

G R S
CR (1)
93-144

JICA LIBRARY
1111274[5]
25968

国際協力事業団
25968

マイクロ
フィルム作成

AGENCE JAPONAISE
DE COOPERATION INTERNATIONALE (JICA)

ROYAUME DU MAROC
MINISTERE DES PECHES MARITIMES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

RAPPORT DE L'ETUDE DU PLAN DE BASE SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE-ECOLE POUR LA PECHE DU ROYAUME DU MAROC

JUILLET 1993

KYOKUYO CO., LTD.

AVANT-PROPOS

En réponse à la requête du Gouvernement du Royaume du Maroc, le Gouvernement du Japon a décidé d'exécuter une étude du plan de base concernant le PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE-ECOLE POUR LA PECHE et l'a confiée à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

La JICA a envoyé au Maroc, du 13 mars au 6 avril 1993, une mission d'étude dirigée par Monsieur Hidenao WATANABE, Responsable administratif du Ministère des Affaires Etrangères, Division de la Coopération Financière Non-Remboursable, Direction de la Coopération Economique, Ministère des Affaires Etrangères.

La mission et les autorités consernées du Gouvernement du Royaume du Maroc ont échangé leurs vues et la mission a effectué des études sur le site du Projet. Dès le retour de cette mission au Japon, les études ont été approfondies. Afin de discuter sur le contenu du rapport provisoire, une autre mission dirigée par Monsieur Noboru TAZOE, Responsable technique du Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche, Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Agence de la Pêche, a été envoyée pour la période du 6 au 17 juin 1993. Le présent rapport final de l'étude du plan de base, a ainsi été compilé.

Je souhaite que ce rapport contribue à la promotion du Projet et au renforcement des relations amicales entre nos deux pays.

Enfin, je voudrais exprimer mes remerciements sincères aux autorités concernées du Gouvernement du Royaume du Maroc pour leur coopération aux missions.

Juillet 1993

Kensuke Yanagiya

Kensuke YANAGIYA
Président
Agence Japonaise de
Coopération Internationale

Monsieur Kensuke YANAGIYA

Juillet 1993

Président
Agence Japonaise de Coopération Internationale
Tokyo, Japon

Objet: Lettre de transmission

Monsieur,

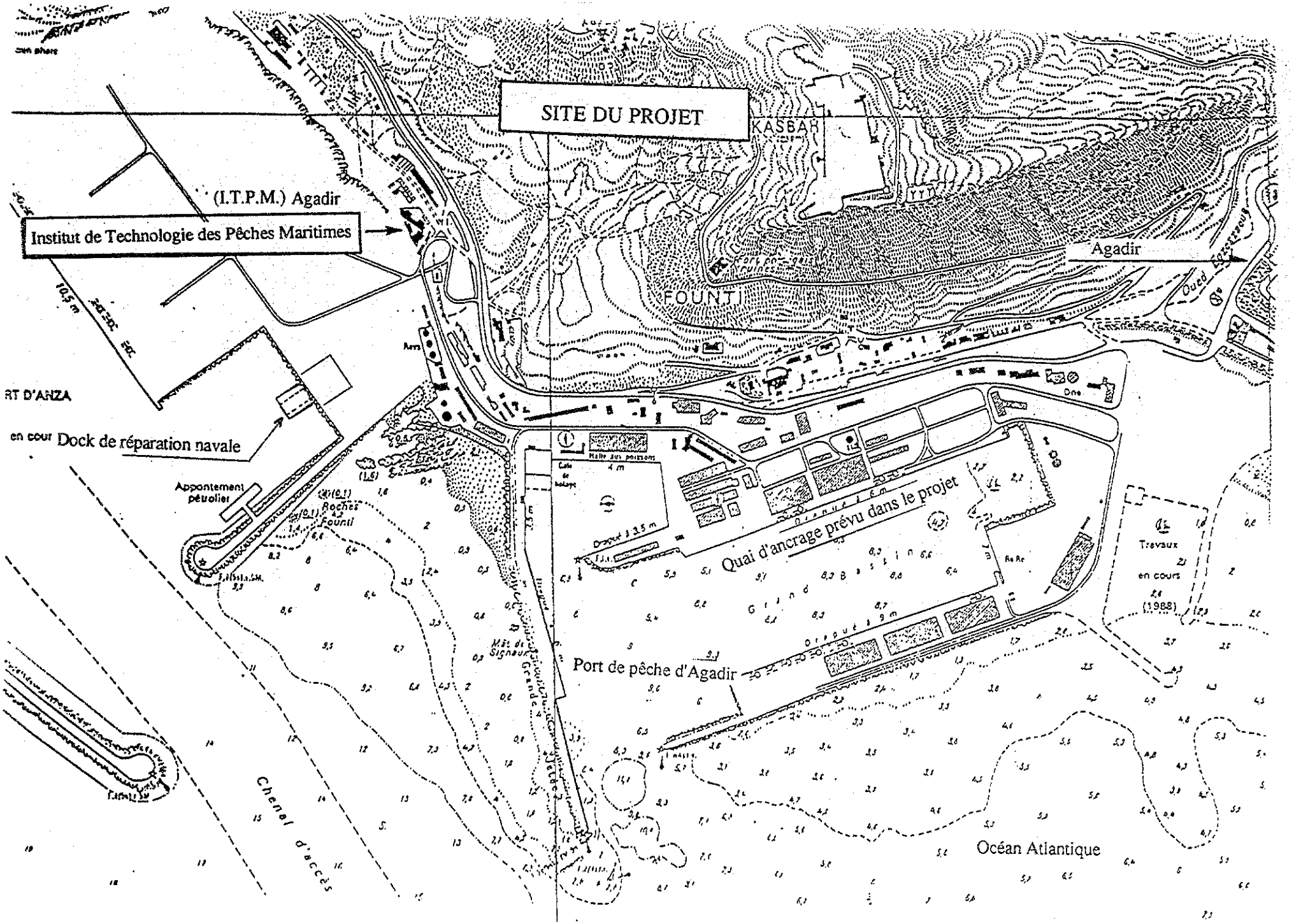
Nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport de l'étude du plan de base pour le PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE-ECOLE POUR LA PECHE DU ROYAUME DU MAROC.

Conformément au contrat passé avec votre Agence, nous avons effectué l'étude susmentionnée pendant environ quatre mois, du 8 mars au 9 juillet 1993. Au cours de cette étude, nous avons pris en considération la situation actuelle du Royaume du Maroc, examiné la viabilité du Projet et préparé le plan de base le mieux adapté au système de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon.

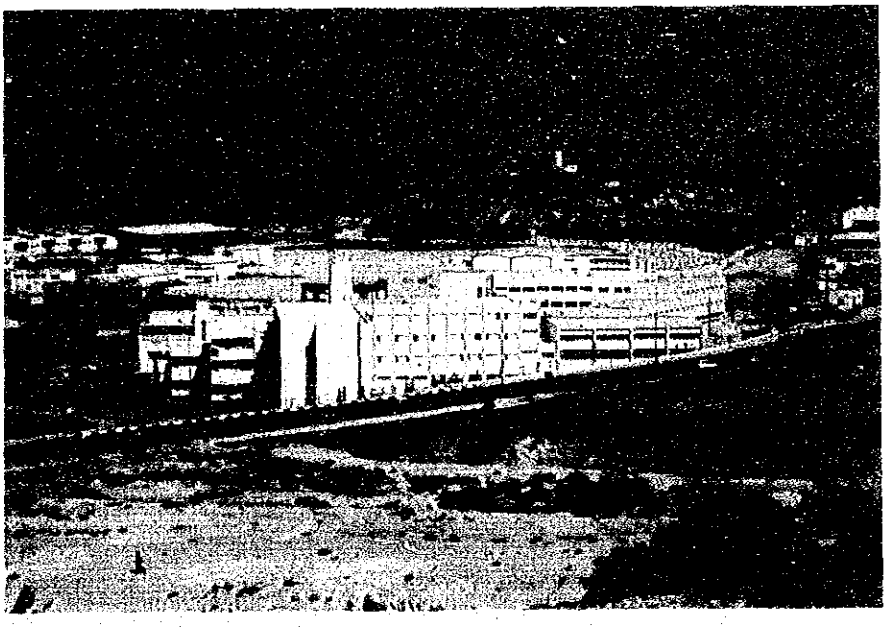
Nous souhaitons saisir cette occasion pour exprimer notre sincère gratitude à votre Agence, au Ministère des Affaires Etrangères et à l'Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche. Nous souhaitons également exprimer notre profonde gratitude au Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande, à l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes d'Agadir, au Bureau de la JICA au Maroc et à l'Ambassade de Japon au Maroc pour les conseils précieux et l'étroite collaboration qu'ils nous ont assurés durant nos recherches et notre étude au Royaume du Maroc.

Nous souhaitons que le rapport que nous vous présentons soit utilisé efficacement pour la réalisation du Projet.

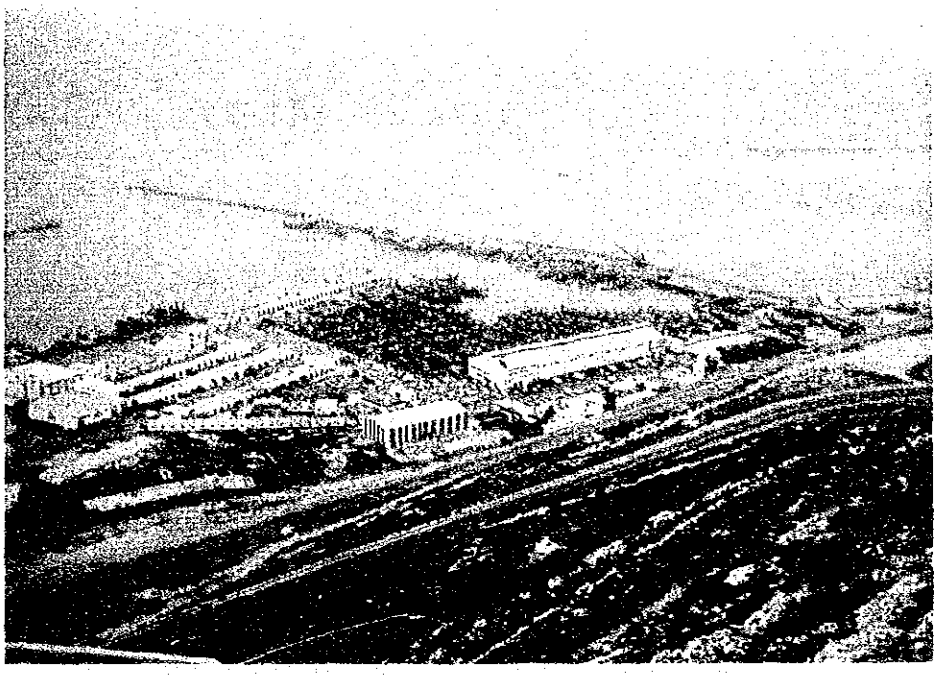
Masaaki KASAMA
Chargé de l'étude du plan de base
pour le PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN NAVIRE-ECOLE POUR LA PECHE
DU ROYAUME DU MAROC
KYOKUYO Co., LTD.


SITE DU PROJET
KASBAH
(I.T.P.M.) Agadir
Institut de Technologie des Pêches Maritimes
Agadir
FOUNTI
Oued
RT D'ANZA
en cour Dock de réparation navale
Appontement pétrolier
Roches Founti
Quai d'ancrage prévu dans le projet
Port de pêche d'Agadir
Travaux en cours (1988)
Chenal d'accès
Océan Atlantique

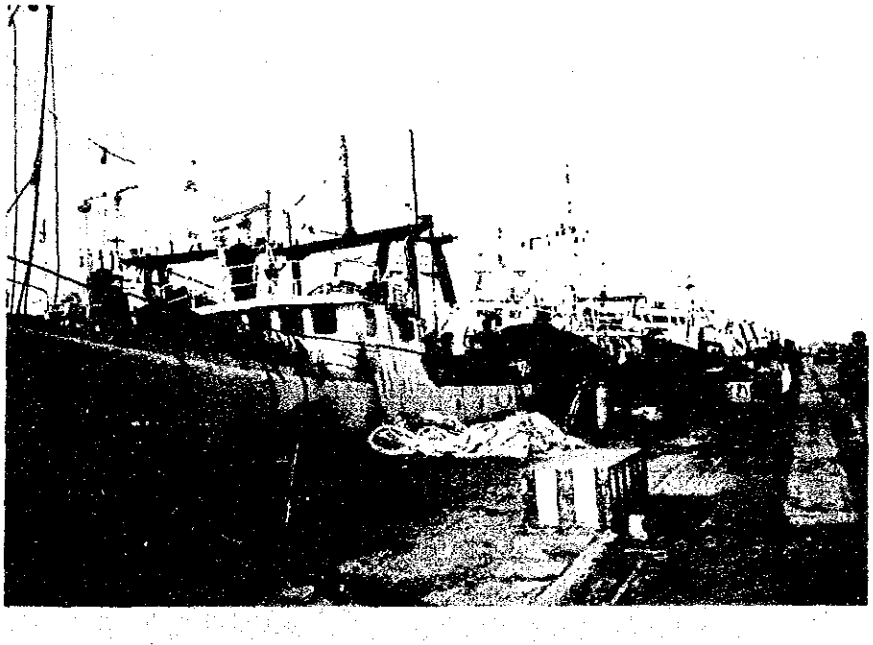
Entrée du Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande



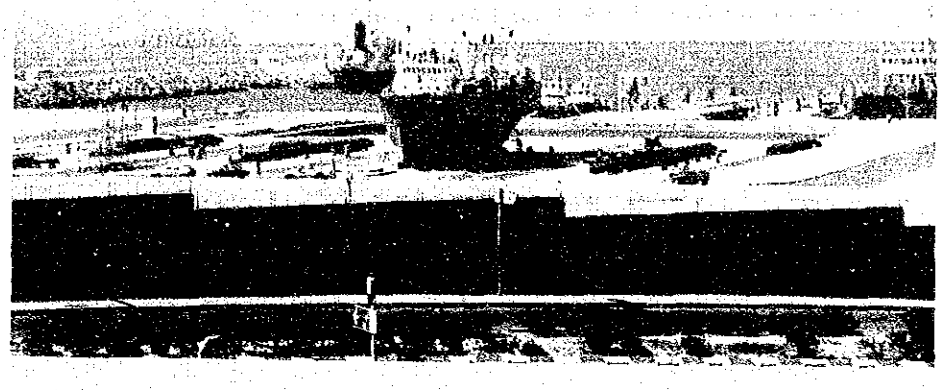
Vue d'ensemble de l'ITPM d'Agadir



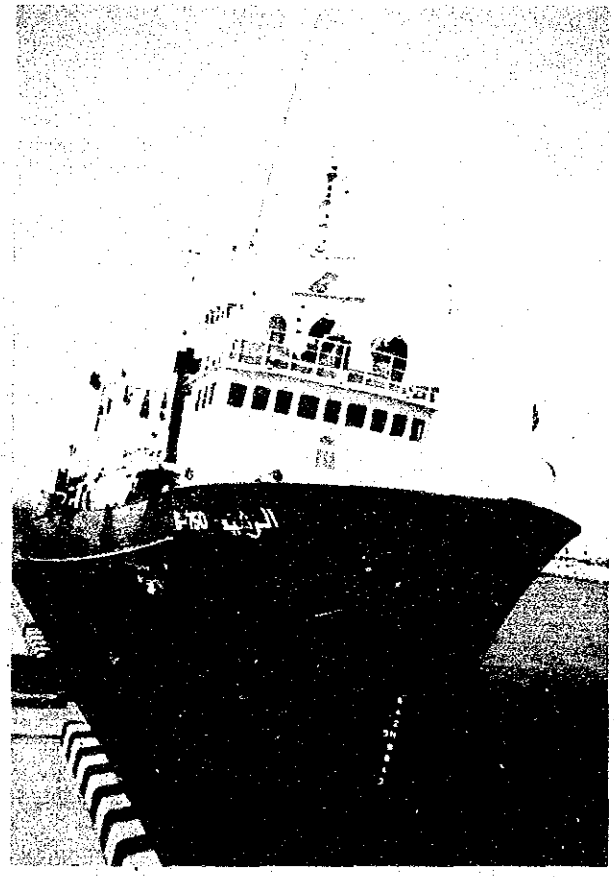
Port de pêche d'Agadir
(Grand bâtiment au centre à droite: Marché de poissons)



Port de pêche d'Agadir
(Quai pour les chalutiers; prévu pour navire-école du projet)

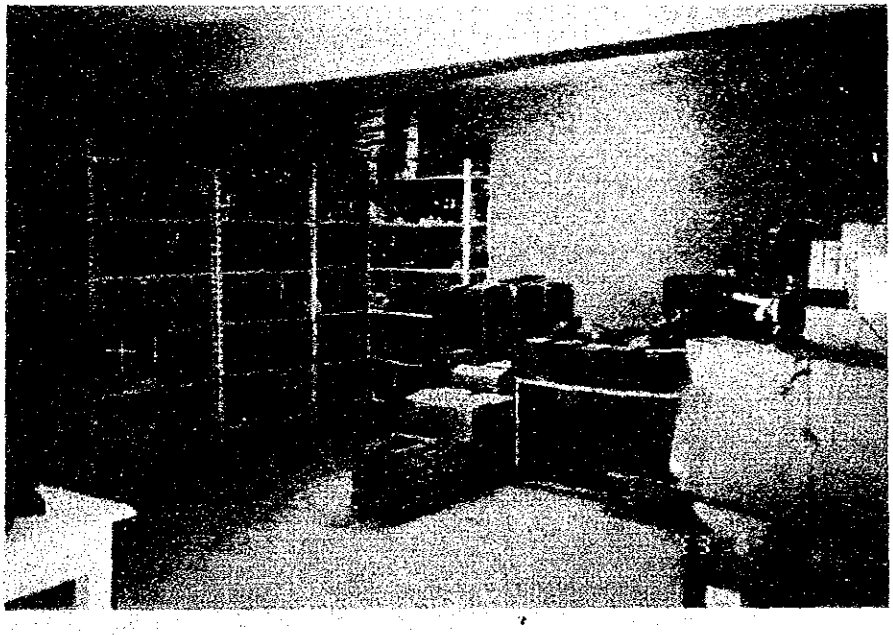


Mise en cale de "Ar-Rachid 1"
(Dock, type levage synchronise, construit en 1992 dans le cadre de la Coopération financière non-remboursable du Japon)

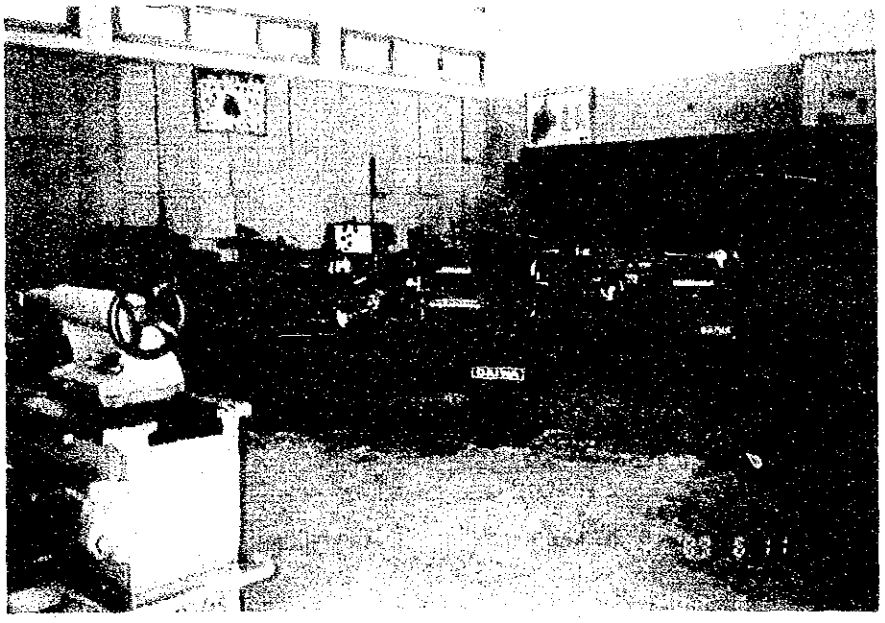


"Ar-Rachid 1" après l'entretien au dock

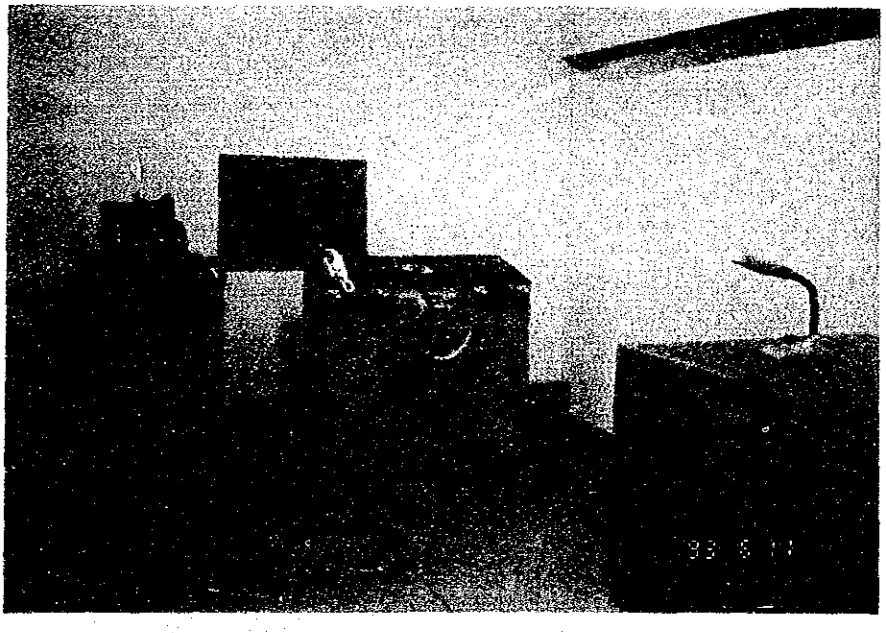
Intérieur du magasin des engins de pêche de l'ITPM d'Agadir



Intérieur du magasin des pièces de rechange de l'ITPM d'Agadir



Salle de travaux pratiques des outillages (tour)



Simulateur radar (gauche), timonerie (droit)

RESUME

RESUME

Le Royaume du Maroc, situé à l'extrémité Nord-Ouest de l'Afrique, a façade sur l'Océan Atlantique à l'Ouest, et sur la Mer Méditerranée au Nord. Il possède donc de longues côtes, et ses eaux économiques (ZEE) sont étendues; le plateau continental, qui s'étend à environ 40-50 m de profondeur le long de ses côtes, fait de ces eaux une pêcherie abondante très productive à cause du courant ascendant ainsi créé.

En 1981, le Maroc a déclaré une zone maritime de 200 miles marins pour protéger ses ressources et la formation halieutique nationale, a promulgué une loi d'encouragement des investissements dans la pêche hauturière pour exclure les bateaux à pavillon étranger et former les pêcheurs nationaux; dans cette optique, un plan de formation du personnel navigant centré sur la formation des cadres (officiers) des bateaux qualifiés pour la pêche côtière et la pêche au large a été établi pour renforcer et élargir la formation maritime.

Dans cet objectif, le Ministère des pêches maritimes et de la pêche marchande a édifié en 1986 l'Institut de technologie des pêches maritimes d'Agadir (ITPM), où sont formés les cadres navigants à la pêche. Cet Institut prévoit d'ouvrir un cours supérieur pour former les cadres navigants des bateaux de pêche de classe supérieure pour répondre aux besoins de la pêche hauturière qui se développe depuis quelques années, et s'efforce également de promouvoir la marocanisation du personnel navigant pratiquant cette pêche. L'aménagement d'établissements liés à la formation à terre est en cours, mais le nombre des navires-écoles pour la formation pratique en mer est insuffisant. Ainsi, le navire-école actuel (fourni par le Japon en 1980) ne peut accueillir que 16 stagiaires, ce qui rend difficile la bonne formation pratique des stagiaires de l'Institut, et de plus, les équipements de ce navire-école ne permettent pas aux stagiaires d'obtenir la qualification nécessaire pour travailler sur les grands bateaux de pêche modernes. Cela a amené le Gouvernement du Royaume du Maroc à demander la Coopération financière non-remboursable du Japon pour la construction d'urgence d'un nouveau navire-école afin d'améliorer le système de formation pratique à la pêche.

Sur la base de cette requête, le Gouvernement du Japon a décidé l'exécution d'une étude du plan de base pour ce projet, et l'Agence japonaise de coopération internationale a envoyé au Royaume du Maroc une mission d'étude du plan de base. Cette mission a confirmé le système d'exécution du projet, le contenu de la requête et le projet, étudié l'état actuel du navire-école "Ar-Rachid", et a eu des discussions techniques avec la partie marocaine concernant les caractéristiques du navire-école de la requête, puis a établi le présent rapport du

plan de base après l'analyse de ces données au Japon. Ensuite, l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) a envoyé au Maroc une mission d'explication du projet du rapport final du 6 au 17 juin 1993 pour donner les explications finales concernant les résultats de l'étude et le contenu du plan de base et discuter avec la partie marocaine.

L'Institut de technologie des pêches maritimes d'Agadir, sous tutelle de la Direction des relations internationales, de la formation et des affaires juridiques du Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, sera l'organisme d'exécution du présent projet. Cet Institut a été fondé en 1942, en vue de la formation des cadres navigants à la pêche côtière. Et en 1980, avec l'aide de la FAO, un cours de formation des capitaines de pêche a été ouvert; en 1986, l'Institut est devenu l'établissement de formation des capitaines de pêche actuel. A ce jour 2.000 stagiaires environ sont été formés dans l'Institut. Un projet de formation maritime est également réalisé par le Japon dans le cadre de sa Coopération de type projet depuis 1987 pour élargir la formation donnée dans cet Institut. Cette réforme de l'organisation s'est accompagnée avec l'aménagement et le développement des locaux d'enseignement et d'hébergement et des installations de formation. Mais les navires-écoles pour la formation pratique restent insuffisants. L'étude a permis de constater que bien que de construction ancienne (13 ans),"Ar-Rachid" était en bon état de marche, mais que ses équipements étaient quelque peu dépassés. Il semble surtout difficile, vu sa capacité d'accueil de 16 stagiaires seulement, et compte tenu du nombre total de stagiaires de l'Institut et du nombre moyen d'élèves par classe (environ 30), d'assurer aux stagiaires la formation pratique annuelle du cycle supérieur initialement prévue. Ce navire-école est aussi de petite taille comparé aux grands bateaux de pêche dont l'emploi tend à se généraliser, et n'est pas jugé adapté à la formation du personnel pour ce type de bateau.

La formation de cadres supérieurs des bateaux de pêche est une question très urgente au Maroc à cause du développement considérable de la pêche hauturière. L'utilisation d'un nouveau navire-école est jugée absolument nécessaire pour permettre à l'ITPM d'Agadir d'assurer la formation pratique pour le cycle supérieur qu'il prévoit d'ouvrir. (Capitaine de pêche)

Le présent projet prévoit la construction d'un nouveau navire-école qui servira à renforcer la formation pratique dispensée dans cet Institut et des autres établissements de formation à la pêche du Maroc. Le navire du projet, opérera en combinaison avec le navire-école actuel dans la zone maritime du Maroc, où il assurera principalement la formation pratique à la navigation, aux manœuvres, à la pêche de chalut arrière et aux machines selon la méthode de chalut arrière, ainsi que la formation technique pour l'obtention du certificat de qualification de cadre supérieur conforme aux normes internationales.

Les membres de la mission ont établi un projet de plan pour le navire-école au cours de leurs travaux au Japon, après l'étude de la requête, des objectifs d'utilisation et des fonctions

du navire-école du projet, et ont discuté sur cette base des caractéristiques du navire-école avec l'organisme d'exécution du Royaume du Maroc. Puis, sur la base de ces discussions, ils ont étudié la requête de l'organisme d'exécution, et établi le plan de base du présent projet en effectuant les corrections nécessaires dans l'ébauche du plan. Les dimensions et les caractéristiques du navire-école à réaliser dans le présent projet sont les suivantes.

Type de bateau	: Bateau de chalut arrière à deux ponts		
Unité	: 1 unité		
Items principaux	: Dimensions principales		
	Longueur totale	Env.	46,00 m
	Longueur (en ligne droite)	Env.	40,00 m
	Largeur typique	Env.	9,60 m
	Profondeur typique	Env.	6,20 m
	Catégorie de tonnage (tonnage international)	Env.	620 t.
	Vitesse	Env.	11,5 nœuds
	Machines principales (diesel)	Env.	1.600 CV
	Capacité de la cale à poisson	Env.	100 m3
	Capacité en combustible	Env.	200 m3
	Capacité en eau douce	Env.	50 m3
	Effectif		
	personnel navigant + professeurs		27 personnes
	Stagiaires		36 personnes
	Total		63 personnes
	Equipements de pêche	Equipements de pêche au chalut en semi-pélagique	
	Engin de pêche	Engin de chalut de fond, Engin de chalut en semi-pélagique	

Si ce navire-école est fourni dans le cadre de ce projet, il sera géré et mis en service au quai d'ancrage du port de pêche d'Agadir (quai réservé à la pêche hauturière) sous tutelle de l'Institut de technologie des pêches maritimes d'Agadir. L'effectif du navire sera principalement formé de membres de l'équipage de "Ar-Rachid", et le reste des membres sera nouvellement recruté. Le budget de fonctionnement de l'institut étant fourni par le Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, un budget sera spécialement prévu pour ce navire, qui inclura les frais de navigation et de gestion du navire-école. Le budget du navire-école sera sous système autofinancé, et on estime qu'une partie de la vente des prises faites au cours des travaux pratiques de pêche sera affectée au recouvrement des frais de gestion et de navigation du navire.

Le coût de réalisation du présent projet est estimé à un montant total d'environ yens (montant total à la charge du Japon). Une période de 3 mois est prévue pour l'établissement du plan d'exécution, et environ 11 mois pour la construction et le livraison du navire-école.

L'exécution du présent projet permettra de réaliser la formation à la navigation et la formation technique pour l'obtention des brevets du personnel navigant conformément aux normes internationales pour tous les stagiaires des instituts de formation à la pêche du pays, de plus, combiné au navire "Ar-Rachid" actuel, ce navire-école aidera au développement de la formation à la pêche au Royaume du Maroc même et à la marocanisation des équipages de pêche. Ce projet devant contribuer au développement de l'industrie de la pêche au Maroc, entre autres par le renforcement et le développement du niveau de formation maritime, et à la promotion de l'emploi dans le secteur de la pêche, le Gouvernement du Japon juge son exécution très significative dans le cadre de la Coopération financière non-remboursable.

Les recommandations suivantes sont faites à la partie marocaine pour l'exécution efficace et sûre de ce projet:

1) Budget d'exploitation

Des mesures budgétaires seront prises, dans le cadre du budget autonome de l'ITPM, pour que les frais d'exploitation d'un navire-école soient assurés par le Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande avec l'approbation du Ministère des Finances. Mais pour que le taux de fonctionnement prévu par le projet soit respecté, une partie du prix de vente des captures réalisées durant la formation pratique sera comme jusqu'à présent intégrée aux frais de navigation, et il sera nécessaire de prendre toutes les mesures budgétaires possibles pour assurer le total des frais d'exploitation et permettre ainsi une navigation régulière et flexible.

2) Exécution de la formation à l'étude océanographique et à la gestion des ressources dans le cadre du projet de formation du navire-école

Les côtes marocaines sont riches en ressources halieutiques, qui doivent être bien gérées. Ce projet prévoyant l'installation sur le navire d'un équipement d'observation océanographique et des instruments les plus modernes, dans le cadre de la formation à la pêche, on restera en relation avec l'ITPM d'Agadir en ce qui concerne l'état des poissons capturés et les tendances des ressources halieutiques, et on assurera systématiquement l'étude océanographique et la formation à la gestion des ressources sur la base de l'analyse de ces données.

3) Application de l'information à la formation

Ce navire sera doté des équipements de communication les plus modernes, entre autres de l'Inmarsat A permettant la transmission par télécopie, et permettra donc l'échange d'informations concrètes et précises entre la terre et le navire en mer. Ces échanges permettront de comprendre précisément les conditions de formation en mer à l'ITPM, et de les réfléchir efficacement sur les cours théoriques ou sur le programme d'exploitation. Par ailleurs, cela permettra également d'assurer une formation en mer efficace sur la base des informations relatives à l'enseignement, des documents et / ou des informations précises concernant la pêche obtenues de la terre; l'emploi des informations échangées permettra ainsi d'élargir le champ de la formation assurée.

4) Relation avec les autres pays d'Afrique dans le cadre de la formation à la pêche

L'exécution du présent projet fera de l'ITPM l'un des établissements de formation à la pêche, sur terre et sur mer, possédant des équipements et les fonctions les plus modernes en Afrique, et lui permettra d'accueillir encore plus facilement des étudiants des autres pays de l'Afrique francophone. Dorénavant, en vue de consolider ses relations avec les autres pays africains, l'ITPM s'efforcera de renforcer les aspects humains pour la navigation du navire du projet entre autres en établissant un programme de sorties, et en renforçant son équipe d'instructeurs.

5) Coopération technique

Une coopération technique japonaise de type projet est réalisée depuis janvier 1987, et 15 spécialistes japonais ont déjà été délégués au Maroc pour de courtes ou longues périodes, y compris dans le domaine des machines. "Ar-Rachid" actuel est bien géré par le personnel de cet institut. Et si le présent projet est réalisé, après la fourniture du navire-école du projet, l'Institut utilisera et appliquera autant que possible le savoir-faire relatif à la navigation et à la gestion acquis avec le navire-école qui lui a été fourni précédemment.

AVANT-PROPS
LETTRE DE TRANSMISSION
CARTE GENERALE
PHOTOGRAPHIES
RESUME

TABLE DES MATIERES

Chapitre 1 INTRODUCTION..... 1

Chapitre 2 ARRIERE-PLAN DU PROJET..... 3
2.1 Aperçu du Royaume du Maroc..... 3
2.1.1 Aperçu..... 3
2.1.2 Politique et économie..... 3
2.1.3 Plan de développement national..... 5

2.2 Aperçu du secteur de la pêche..... 6
2.2.1 Aperçu de l'industrie de la pêche..... 6
2.2.2 Administration de la pêche..... 13
2.3 Formation maritime..... 19
2.3.1 Histoire de la formation maritime..... 19
2.3.2 Système actuel..... 21
2.3.3 Problèmes de la formation maritime..... 28
2.3.4 Orientations pour l'avenir..... 32
2.4 Aperçu de l'organisme d'exécution du projet..... 35
2.4.1 Activité..... 35
2.4.2 Administration des principales installations et des navires-écoles..... 47
2.5 Historique et contenu de la requête..... 53
2.5.1 Histrique de la requête..... 53
2.5.2 Contenu de la requête..... 54

Chapitre 3 CONTENU DU PROJET..... 55
3.1 Objectif du projet..... 55
3.2 Etude du contenu de la requête..... 55
3.2.1 Nécessité du projet..... 55
3.2.2 Etude du projet de direction et de gestion de l'exécution..... 56
3.3 Etudes des caractéristiques du navire-école de la requête.. 57
3.3.1 Etude sur les navires-écoles de pêche..... 57
3.3.2 Etude du programme de formation à la navigation du navire du projet..... 67
3.3.3 Projet de maintenance du navire-école de pêche..... 70
3.4 Projets similaires et relation avec les autres projets d'assistance..... 78
3.5 Orientation fondamentale de la coopération..... 78

Chapitre 4 PLAN DE BASE..... 79
4.1 Orientation de la conception..... 79
4.2 Etude des conditions de cenception..... 80
4.3 Plan de base..... 84
4.3.1 Principes..... 84
4.3.2 Eléments connexes à la coque du navire..... 95
4.3.3 Equipements du secteur d'habitation..... 96
4.3.4 Salles d'étude..... 97
4.3.5 Traitement des poissons et congélateur..... 97
4.3.6 Machines..... 98
4.3.7 Equipements de pêche..... 99
4.4 Equipements..... 101
4.4.1 Instruments de navigation, instruments pour la pêche, instruments radioélectriques, instruments de communications à bord..... 101
4.4.2 Instruments d'étude..... 102
4.5 Items principaux..... 103
4.6 Plan de construction..... 104

Chapitre 5 EFFETS DU PROJET ET CONCLUSION..... 119
5.1 Conclusion..... 119
5.2 Recommandations..... 119
5.3 Effets de l'exécution du projet et améliorations réelles à prévoir..... 121

ANNEXES

1 MEMBRES DE LA MISSION..... 123
1-(1) Mission chargée de l'étude du plan de base..... 123
1-(2) Mission chargée de l'explication du projet de rapport final..... 124
2 CALENDRIERS DE L'ETUDE SUR PLACE..... 125
2-(1) Calendrier de l'étude du plan de base..... 125
2-(2) Calendrier de la mission d'explication du projet de rapport final..... 128
3 LISTE DES PERSONNES VISITEES AU MAROC..... 129
3-(1) Personnes visitées pendant l'étude du plan de base..... 129
3-(2) Personnes visitées pendant l'explication du projet de rapport final..... 131
4 PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS..... 132
4-(1) Procès-verbal des discussions consacrées à l'étude du plan de base..... 132
4-(2) Procès-verbal des discussions consacrées au projet de rapport final..... 140
5 LISTE DES DOCUMENTS RECUEILLIS 143

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

Le Gouvernement du Royaume du Maroc a déclaré une zone Economique de 200 miles marins en 1981 afin de protéger les ressources halieutiques dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) du pays, et a promulgué une loi d'encouragement des investissements dans la pêche hauturière pour exclure les bateaux battant pavillon étranger et pour la formation d'une flotte de pêche nationale; dans cette optique, il a établi un plan de renforcement structurel maritime ayant pour principal objectif la formation de cadres navigants (officiers) qualifiés pour la pêche hauturière et la pêche au large, pour renforcer et développer la formation maritime.

Le Maroc a établi un projet de construction d'un nouveau navire-école nécessaire à la formation maritime, et a demandé la Coopération financière non-remboursable du Japon pour sa construction.

En réponse à cette requête, le Gouvernement du Japon a décidé l'exécution d'une étude du plan de base pour ce projet, et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale a détaché au Royaume du Maroc une mission d'étude du 13 mars au 6 avril 1993. Les membres de cette mission d'étude du plan de base se sont entretenus avec les personnes concernées du Gouvernement du Royaume du Maroc, ont confirmé l'arrière-plan de la requête et le contenu du projet, et ont discuté des spécifications du navire-école du projet. Après leur retour au Japon, ils ont étudié et analysé les documents de l'étude et le contenu des discussions, et établi un plan de base pour la construction du navire-école de formation maritime du projet.

Ensuite, une mission d'explication de l'ébauche du plan de base a été détachée au Maroc du 6 au 17 juin 1993, pour donner des explications et discuter des résultats de l'étude et du contenu du plan de base.

Le présent rapport, compilé sur cette base comprend le plan de base et l'étude concernant le navire-école du projet, ainsi qu'une estimation du coût et des recommandations.

La composition de la mission d'étude, les personnes concernées de la partie marocaine rencontrées, le programme de la mission sur place et le procès-verbal sont regroupés dans les documents annexes en fin de volume.

Le navire sera doté d'un équipement de communication de pointe permettant entre autres la communication par fax via le satellite Inmarsat, et donc des échanges d'informations concrets et étroits entre mer et terre. La communication mutuelle permettra à l'institut à terre de connaître exactement la position du navire-école, ce qui pourra être utilisé efficacement pour les cours, et sur le plan de la gestion. Sur le navire-école, l'obtention de la terre d'informations concernant l'enseignement, des documents ou des informations claires concernant la pêche,

permettra de renforcer l'efficacité de la formation à la pêche, et ces fonctions d'information et d'échanges permettront d'élargir le champ de la formation assurée.

CHAPITRE 2

ARRIERE-PLAN DU PROJET

CHAPITRE 2 ARRIERE-PLAN DU PROJET

2.1 Aperçu du Royaume du Maroc

2.1.1 Aperçu

Le Royaume du Maroc, situé à l'extrémité Nord-Ouest de l'Afrique, a façade sur l'Océan Atlantique à l'Ouest, et sur la Mer Méditerranée au Nord. Il possède donc de longues côtes, et ses eaux économiques (ZEE) sont étendues; le plateau continental, qui s'étend à environ 40-50 m de profondeur le long de ses côtes, fait de ces eaux une pêcherie abondante très productive à cause du courant ascendant ainsi créé.

Le pays se divise en trois zones: grosso modo la zone côtière méditerranéenne, la zone côtière atlantique et le Sahara. Sur le plan géographique, le pays est entouré de chaînes de hautes montagnes, la chaîne du Rif au Nord, celle du Moyen et Haut Atlas à l'Ouest, et celle de l'Anti-Atlas au Sud; cette structure a permis au pays d'éviter les invasions ennemies jusqu'au début du XIXème siècle, et a donné naissance à des paysages et des coutumes particulières très variées.

Le climat varie considérablement selon les zones: il y a quatre saisons, mais moins nettes qu'au Japon, et il fait généralement chaud. Dans le Nord et dans la zone côtière atlantique jusqu'aux environs de Casablanca, le climat est de type méditerranéen, dans le centre, il est continental, et la zone à l'Est de l'Atlas est une zone à climat désertique semi-aride. La température maximale atteint 46°C dans les villes du désert, et on a relevé une température minimale de -10°C dans les villes de plateaux de montagne; il n'est pas rare que la variation de température entre le jour et la nuit soit de 20°C tout au long de l'année. Par ailleurs, il existe une saison pluvieuse (octobre à mars) et une saison sèche (avril à septembre), les précipitations annuelles moyennes étant de 400 à 600 mm; excepté la zone saharienne, les pluies sont assez importantes, et l'hydro-électricité est une des énergies essentielles au Maroc.

2.1.2 Politique et économie

Le Maroc a une monarchie constitutionnelle, et S.M. Hassan II, qui a été intronisé en 1961, administre directement le pays et représente à la fois le pouvoir politique et religieux. Le roi nomme et destitue le Premier Ministre et supervise le Conseil des ministres. Le Cabinet, qui se compose du Premier Ministre et des membres du Cabinet, est responsable devant le Roi et l'Assemblée. Les autorités du Ministère de la Justice sont indépendantes du législatif et de l'exécutif, et les décisions sont prises au nom du roi, et mises à exécution.

L'orientation fondamentale de la diplomatie s'appuie sur la non-alliance et le pro-occidentalisme. Le Maroc fait partie des pays arabes modérés, et a une diplomatie à la fois souple et réaliste.

Le Maroc, qui avait pris des mesures de fort essor économique dans les années 1970, tomba dans une difficulté économique suite à la hausse du prix du pétrole, à la hausse du dollar suite au second choc pétrolier, à la baisse du marché des phosphates, etc., mais le Maroc a été libéré pour le moment de la pression de la dette accumulée. Mais il reste des problèmes économiques qui devront être résolus par le Maroc.

TABLEAU 2-1 EVOLUTION DU MONTANT DU COMMERCE EXTERIEUR

(Unité: million de DH)

Montant du commerce extérieur	Année	87	88	89	90	91
Exportation (FOB)		23.390	29.751	28.271	34.858	36.800
Importation (CIF)		35.271	39.132	46.594	57.023	59.610

Source: Bureau de change du Gouvernement du Maroc (1992)

TABLEAU 2-2 LISTE DES ARTICLES PRINCIPAUX POUR COMMERCE EXTERIEUR (1987-1991)

(Unité: %)

Exportation	Année	87	88	89	90	91
Acide phosphorique		15.3	15.7	5.1	8.2	10.1
Phosphates naturels		13.2	14.0	14.7	10.3	8.2
Engrais		3.7	8.8	9.4	9.7	9.0
Produits maritimes		12.5	11.4	12.6	12.3	13.9
Vêtements		10.0	8.2	9.0	10.4	11.8
Agrumes		6.2	5.4	4.1	4.0	4.9
Importation	Année	87	88	89	90	91
Machines industrielles		19.5	21.3	24.7	26.8	27.2
Pétrole		15.1	11.2	13.1	14.3	11.0
Soufre		5.9	7.0	2.2	4.2	(-*)
Produits chimiques		4.1	4.5	4.2	4.2	4.1
Blé		4.1	3.6	3.9	2.5	2.2

(-*): pas d'informations

Source: Bureau de Change du gouvernement du Maroc (1992)

2.1.3 Plan de développement national

(1) Principe de base

Dans le 5ème plan quinquennal (1988-1992), l'accent a été mis sur le plan de développement par zone, et un plan a été établi axé sur la nécessité de l'unification globale pour le développement futur, en tenant compte des relations mutuelles entre la réforme de l'éducation, la formation des ressources humaines, de l'administration, de l'industrie et du commerce. La caractéristique de ce plan est l'orientation de base vers le développement économique des initiatives privées.

Dans ce projet, placée au second rang après l'industrie des phosphates, la pêche gagne tous les ans en importance, et son développement constitue un des points importants de ce plan. Voir le tableau 2-2.

(2) Principaux objectifs

i) Mesures contre la désertification et développement régional (développement des communes rurales)

ii) Mesures pour l'emploi en vue du développement des petites et moyennes entreprises et du secteur privé

iii) Réforme du système éducatif et formation des enseignants

iv) Révision du rôle des organismes gouvernementaux et des entreprises privées

v) Développement régional (division régionale de l'économie, stimulation de l'économie régionale)

(3) Taux de croissance

Des objectifs faibles ont été prévus, par exemple 4% pour le taux de croissance moyen du PNB réel durant la période du projet (contre 6,5% pour le plan précédent), 5,7% pour le taux de développement des exportations (8,5% pour le plan précédent). Par secteur industriel, on prévoit 2,7% dans le primaire, 3,2% dans le secondaire, 4,8% dans le tertiaire et 5,4% de croissance des exportations, et 3,9% des importations.

(4) Plan d'investissement

Le montant de l'investissement prévu pour le présent projet est estimé à 205 milliards de dirham (abrégé "DH" par la suite), soit environ 2 fois celui du projet précédent; en appliquant l'orientation de base vers le développement économique sous direction privée, les investissements privés purs dépasseront la moitié, soit 52%, et on espère 11,5% d'investissements des gouvernements régionaux.

Note: US $ 1,0 = 9,0 DH (février 1993)

2.2 Aperçu du secteur de la pêche

2.2.1 Aperçu de l'industrie de la pêche

(1) Situation de l'industrie de la pêche

1) Aperçu

Le Maroc se situe à l'extrémité Nord-Ouest du Continent africain, et donne sur la Mer Méditerranée et sur l'Océan Atlantique, et il possède de longues côtes. En 1981, le Maroc a porté sa ZEE à 200 miles marins. Le plateau continental est surtout important du côté atlantique, allant d'une largeur de 10 miles marins au cap de Haji à 70 miles marins vers le Sud, et constitue une pêcherie abondante. L'industrie de la pêche marocaine, bénéficiant de conditions géographiques favorables, tels qu'un environnement halieutique riche, et la proximité du marché européen, se modernise rapidement depuis quelques années, pour prendre une grande envergure, et la quantité totale des poissons pêchés a tendance à augmenter. Elle est passée à 600.000 tonnes en 1991. Voir le tableau 2-3.

Sur le plan de l'emploi, il compte environ 51.000 marins de pêche côtière et hauturière, environ 40.000 employés dans les industries de transformation, et environ 120.000 personnes employées dans le transport et les équipements, ce qui correspond à 2% de la population active (6 millions de personnes).

En particulier, la flotte de chalutiers pratiquant la pêche hauturière a considérablement augmenté au cours des 10 dernières années, de 166 bateaux en 1982, il est passé à 452 bateaux en 1991. En conséquence, le montant des exportations liées à la pêche augmente tous les ans, et correspond actuellement à 13% du total des exportations du Maroc; un accroissement du montant des exportations est encore à espérer dans l'avenir à cause du développement de la pêche.

Toutefois, il existe une tendance à la pêche excessive dans les pêcheries, et la limitation des bateaux de pêche, par exemple l'ajustement des nouveaux bateaux de pêche, deviendra une question à débattre du point de vue de la protection des ressources.

2) Secteurs de la pêche

Au Maroc, la pêche se divise en trois secteurs: pêche artisanale, pêche côtière et pêche hauturière.

Selon l'étude par secteurs de pêche du Maroc, dans le secteur de la pêche artisanale largement pratiquée sur les côtes marocaines, quelque 20.000 pêcheurs utilisent quelque 8.100 petits canots en bois d'1 à 3 tonnes. Le filet maillant de fond, la palangre de fond, la canne à

pêche et le panier sont utilisés pour les poissons des eaux de 30 à 120 m, la palangre flottante et le filet maillant de surface pour l'espadon, le thon et la bonite; le volume des captures a été d'environ 40.000 tonnes en 1991.

Pour la pêche côtière, en dehors des canots, des bateaux de la classe des quelques dizaines à 110 tonnes opèrent les eaux territoriales et dans la zone économique du Maroc. Quelque 42.000 marins y sont employés, et les quelque 2.000 bateaux (senne tournante, plangriers, filet maillant, chalutiers, etc.) ont déchargé environ 410.000 tonnes en 1991. Les bateaux de pêche côtière ont la politique d'embarquer le plus grand nombre de marins possible pour promouvoir l'emploi.

La pêche hauturière est effectuée par environ 452 de chalutiers en haute mer, employant quelque 8.600 marins, ayant comme port d'attache Tan-Tan ou Agadir, les deux principaux port de pêche du Maroc. Actuellement, tous les bateaux battant pavillon marocains sont tenus de décharger au Maroc, et les chalutiers, qui pêchent principalement la pieuvre, la seiche et la dorade ont débarqué environ 150.000 tonnes de captures en 1991.

3) Volume des prises

Parmi les 600.000 tonnes de prises (1991), 70% étaient des petits poissons plélagiques de petite taille, dont la sardine. 60% des sardines sont consommées fraîches ou en conserve, les 40% restant deviennent le matériau de base pour les usines de farine de poisson. Le Tableau 2-3 indique l'évolution des captures durant les dernières années.

TABLEAU 2-3 EVOLUTION DU VOLUME DES PRISES AU MAROC

	Volume de prises (t.)			Pourcentage (%)		
Exercice	Pêche artisanale / Pêche côtière	Pêche hauturière	Total	Pêche artisanale / Pêche côtière	Pêche hauturière	Total
1980	297.328	26.187	323.515	91,9	8,1	100
1981	342.900	46.900	389.800	86,0	14,0	100
1982	292.800	67.712	360.512	81,2	18,8	100
1983	353.100	85.500	438.600	80,5	19,5	100
1984	368.100	94.500	462.600	79,6	20,4	100
1985	345.000	126.774	472.774	73,2	26,8	100
1986	444.800	149.300	594.100	75,3	24,7	100
1987	367.900	121.800	489.700	74,9	25,1	100
1988	423.500	127.165	550.665	76,9	23,1	100
1989	410.100	112.048	522.148	78,5	21,5	100
1990	449.341	129.422	578.763	76,8	23,2	100
1991	453.844	147.838	600.082	75,4	24,6	100

Source: Statistiques 1992, Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture)

4) Evolution du nombre des bateaux

Il y a environ 8.100 canots en bois de petite taille d'un à 3 tonnes pratiquant la pêche artisanale, environ 2.000 bateaux de quelques dizaines à 110 tonnes pratiquant la pêche côtière, mais la plupart ont été construits au Maroc, sont en bois et en moyenne ont 13 ans d'âge. La conception et les techniques de construction de ce type de bateaux de pêche sont remarquables; ce type de bateau est adapté aux conditions de pêche au Maroc, mais le système de maintenance de ces bateaux n'est peut-être pas encore bien établi du fait que l'état de l'économie des propriétaires de bateaux se varie selon la quantité et le prix des prises.

Les Tableaux 2-4 et 2-5 donnent une évolution du nombre de bateaux. En 1972, un seul bateau pratiquait la pêche hauturière, en 1991, ils étaient 452, ce qui montre le développement rapide de la pêche hauturière.

TABLEAU 2-4 EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE COTIERE
(PAR METHODE DE PECHE)

	Chalutiers		Senne tournante		Palangriers		Senne tournante-chalutiers		Total	
Année	Nbre	GT	Nbre	GT	Nbre	GT	Nbre	GT	Nbre	GT
1981	211	13.422	408	17.864	1.448	4.758	131	7.034	2.201	43.078
1982	237	16.382	415	18.116	1.511	5.767	150	8.627	2.313	48.892
1983	257	17.330	426	18.567	1.639	7.403	158	8.949	2.480	52.249
1984	245	13.405	381	14.464	756	6.236	359	14.106	1.741	48.211
1985	248	13.447	389	16.030	809	6.749	384	14.985	1.829	50.211
1986	261	13.215	395	15.649	841	6.973	421	16.241	1.908	52.078
1987	280	14.538	403	15.962	883	7.353	457	17.501	2.023	55.354
1988	302	15.784	401	15.926	920	7.679	488	18.558	2.111	57.897
1989	326	17.115	406	16.769	961	8.056	530	20.845	2.223	62.287

Source: Statistiques 1992, Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture)

TABLEAU 2-5 EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE HAUTURIERE
(PAR METHODE DE PECHE)

	Chalutiers (congélation)		Chalutiers (réfrigération)		Senneurs		Autres		Total	
Année	Nbre	GT	Nbre	GT	Nbre	GT	Nbre	GT	Nbre	GT
1982	137	46.235	3	576	6	1.329	20	6.417	166	54.557
1983	154	51.873	26	4.996	5	3.389	16	3.322	201	63.580
1984	186	61.493	22	4.007	6	4.602	14	3.223	228	73.325
1985	181	58.470	22	4.007	6	4.602	15	3.382	224	70.461
1986	195	67.016	21	3.826	6	4.602	13	3.192	235	78.636
1987	210	71.568	24	4.621	6	4.602	13	3.145	253	83.936
1988	232	77.618	24	4.621	6	4.602	13	3.118	275	89.959
1989	303	101.946	25	4.776	6	4.602	13	3.118	347	114.442
1990	363	124.424	25	4.621	6	4.602	13	3.118	407	136.765
1991	408	137.921	25	4.776	6	4.602	13	3.118	452	150.417

Source: Statistiques 1992, Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture)

(2) Consommation et circulation des produits maritimes

Le Tableau 2-6 indique la répartition des utilisations des produits maritimes par pêche artisanale, pêche côtière.

TABLEAU 2-6 UTILISATION NATIONALE DES PRODUITS MARITIMES

Destinataire	Volume (t.)	Pourcentage (%)
Consommateur	170.000	39,6 (poissons frais)
Fabrique de conserves	90.000	20,9
Transformation	160.000	37,2(farine de poisson. et congélation)
Autres	10.000	2,3
Total	430.000	100,0

Source: Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Statistiques DPMA 1990)

La consommation ordinaire, comprenant celles des bateaux, correspond à environ 40%, et la transformation, principalement la farine de poisson et conserves, à environ 60%; l'industrie de transformation des produits maritimes occupe une place importante dans les industries de la pêche marocaines. La transformation se fait principalement à Safi, Essaouira, Agadir et Tan-Tan, où fonctionnent au total 85 conserveries et 20 usines à farine de poisson.

2) Consommation nationale

La consommation ordinaire a été de 170.000 tonnes au Maroc en 1991, ce qui fait 6,9 kg par personne et par an. La consommation de poissons est importante dans les zones côtières, et diminue dans les villes et surtout dans les communes rurales à l'intérieur des terres. D'après l'enquête de la FAO, en 1985, la consommation de poissons était de 8,0 kg par personne et par an dans les zones côtières, et de 1,8 kg seulement dans les communes rurales de l'intérieur. Depuis quelques années, la consommation augmente petit à petit dans les communes rurales, mais reste cependant faible. Les principales raisons à cette différence sont les habitudes alimentaires et le revenu faible dans les communes rurales de l'intérieur, la distance jusqu'à la côte, et le non-aménagement du réseau de distribution. Le Tableau 2-7 montre une évolution du volume consommé dans le pays.

TABLEAU 2-7 VOLUME DES PRODUITS MARITIMES CONSOMMES AU MAROC

(unité: tonne)

Année	1981	1983	1985	1987	1989	1990
Consommation	97.800	106.100	140.600	143.500	155.500	172.344
C par personne* (kg)	5,0		6,4			6,9

* Consommation par personne

Source: Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Statistiques DPMA 1990)

3) Prix à la consommation

Le Tableau 2-8 indique les prix à la consommation du poisson et de la viande dans la zone d'Agadir. On remarque que les poissons benthiques, comme la dorade et le turbot, sont très chers, que la sardine et le chinchard pêchés en grande quantité sont bon marché, et largement consommés dans les zones côtières.

TABLEAU 2-8 PRIX A LA CONSOMMATION DANS LA REGION D'AGADIR

Catégorie	Prix (DH/kg)
1er catégorie (poisson benthique)	45 - 144
2er catégorie (poisson benthique)	13,5 - 40,5
Petit poisson pélagique (pour la consommation)	1,80 - 8
Viande (bœuf)	38 - 50
Poulet	10 - 17
Autres type de viande	17 - 34

Source: Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Statistiques DPMA 1990)

4) Exportations de produits maritimes

Le volume total des exportations de produits maritimes du Maroc était d'environ 220.000 tonnes en 1991, soit 5,4 milliards DH (env. US$ 600 millions), ce qui en fait une source d'acquisition de devises importante pour le pays. Les poissons, principalement des poissons benthiques, sont exportés vers les pays européens, le Japon et l'Afrique occidentale. Les poissons frais conservés dans la glace sont expédiés par avion vers la France, l'Italie, etc. par terre, et par train vers l'Espagne.

Les céphalopodes sont principalement exportés vers le Japon. La transformation des produits maritimes se compose principalement de conserves de sardines d'anchois, et de maquereaux, exportées vers l'Europe et les autres pays africains. Le Tableau 2-9 indique le volume et le montant des exportations par espèces de poissons. Comme le montre ce tableau, le volume et le montant des exportations augmentent au fil des années.

TABLEAU 2-9 EVOLUTION DES EXPORTATIONS DE PRODUITS MARITIMES

(Unité Poids: mille tonnes / Valeur: million de DH)

Année		Poisson *	Céphalopodes	P.M.T.*	Farine de p*	Huile de P.	Agar-agar	Algues	Total
1981	Tonne.	32	30	58,0	14,0	10,0	0,3	0,4	144,7
	Valeur	235	249	465,0	32,0	15,0	18,0	2,0	1.016,0
1983	Tonne	20	73	52,0	7,0	8,0	0,5	0,2	160,7
	Valeur	193	682	498,0	17,0	17,0	37,0	1,0	1.445,0
1985	Tonne	42	63	55,0	-	-	0,5	0,5	161,0
	Valeur	493	981	722,0	-	-	55,0	4,0	2.255,0
1987	Tonne	58	69	52,0	4,0	3,0	1,0	1,0	188,0
	Valeur	905	1.288	785,0	7,0	4,0	62,0	5,0	3.056,0
1989	Tonne	51	62	60,0	2,0	1,0	1,0	1,0	178,0
	Valeur	1.018	1.563	1.002,0	9,0	1,0	95,0	13,0	3.701,0
1990	Tonne	65	61	54,0	1,1	4,8	0,6	0,4	197,0
	Valeur	1.146	1.365	1.011,0	2,0	2,0	79,0	0,5	4.441,0
1991	Tonne	52	97	57,3	7,2	3,6	0,9	0,6	219,0
	Valeur	1.205	2.729	1.347,0	22,0	9,0	1,0	0,8	5.440,0

Poisson*: Poissons (congelés / conservés dans la glace)

P.M.T.: Produits maritimes transformés

Farine de p*: Farine de poisson

Huile de p*: Huile de poisson

Source: Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Statistiques DPMA 1992)

(3) Ressources halieutiques et problèmes de la pêche

Le Maroc dispose d'abondantes ressources halieutiques, et d'après l'étude stochastique du volume de poissons faite par l'Institut scientifique des pêches maritimes en 1982, le volume maximum de produits maritimes (MSY) maintenu dans la Mer méditerranée et l'Océan Atlantique est de 1,5 à 2 millions de tonnes, malgré l'évolution de la densité des ressources en poissons benthiques, dont 630.000 à 1.120.000 tonnes de petits poissons pélagiques et 450.000 tonnes de poissons benthiques.

Par zone maritime, le MSY de la côte méditerranéenne est de 450.000 tonnes, poissons benthiques et pélagiques confondus. Pour la côte atlantique, on l'estime à 450.000 tonnes de poissons benthiques, 900.000 tonnes de poissons pélagiques (surtout la sardine) et 130.000 tonnes de céphalopodes.

(Sources documentaire: Institut de la pêche A.A.Lahlou et. al 1983)

En 1991, le volume total des captures était d'environ 600.000 tonnes, ce qui représente environ 30% du MSY, et laisse encore une marge de développement aux ressources halieutiques du pays. Mais, sur une partie des pêcheries de poissons benthiques et de céphalopodes, l'exploitation augmente, et la pêcherie a tendance à avancer vers le Sud vers le large de l'Ouest du Sahara. On estime donc que dorénavant la gestion des ressources de poissons benthiques et de céphalopodes deviendra une question importante.

Par ailleurs, pour la sardine, élément principal des captures au Maroc, il est stable sur le plan des ressources, mais le nombre des usines de transformation de la sardine - principaux destinataires - en activité a tendance à diminuer à cause de la stagnation des exportations depuis quelques années, et de la baisse des prix. Et il est urgent de trouver et de développer de nouvelles méthodes d'utilisation des ressources en poissons pélagiques qui sont pêchés en grandes quantités pour le développement de la pêche au Maroc.

Par ailleurs, environ 8.600 marins marocains (1990) et quelques 1.300 marins étrangers travaillent dans la flotte des bateaux de pêche hauturière. Ces marins étrangers sont presque tous des spécialistes (officiers), et parmi les marins pratiquant la pêche hauturière, 65% des marins qualifiés sont étrangers; seuls quelque 380 marins marocains possèdent les diplômes requis. C'est pourquoi ce pays qui manque de devises souffre d'un problème de sortie de devises dû au salaire (annuellement 25 millions de dollars) versé au marins étrangers.

2.2.2 Administration de la pêche

(1) Organisation administrative

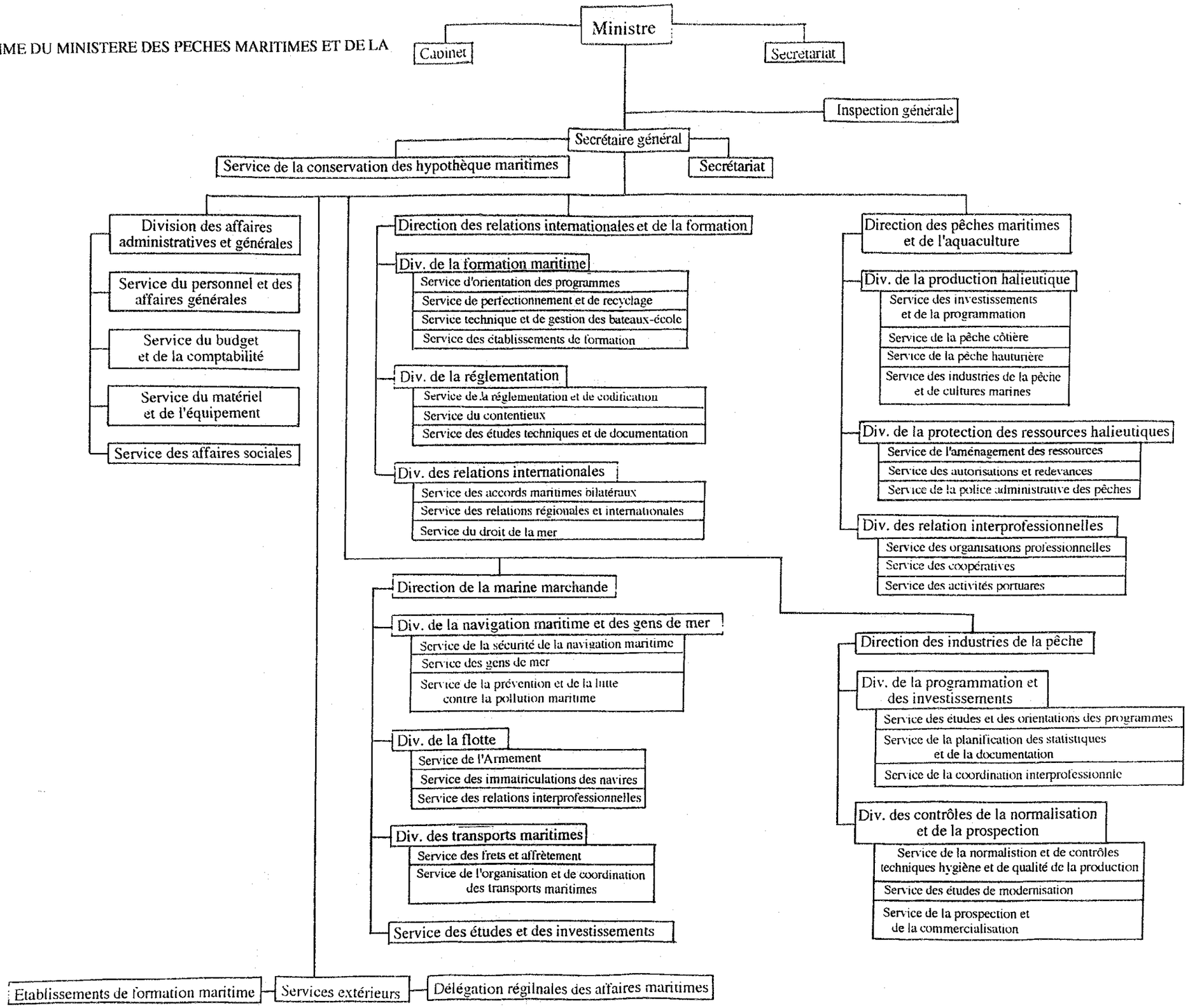
L'autorité compétente pour la pêche au Maroc est le Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, qui est responsable du développement et de l'administration de la pêche. Ce Ministère, se subdivise en Direction des affaires générales, Direction des relations internationales, de la formation et des affaires juridiques, Direction de la pêche et de l'aquaculture, Direction du transport maritime, et Direction des industries de la pêche, qui sont chargées des domaines ci-dessous. La Figure 2-1 indique l'organigramme du Ministère.

1) <u>Direction des affaires générales</u>: Gestion du personnel, du budjet, de la comptabilité du matériel et des bâtiments
2) <u>Direction des relations internationales, de la formation et des affaires juridiques</u>: Conventions de pêche avec les autres pays, établissement de pactes internationaux, études, participation à des conférences internationales, exécution et supervision de la formation des marins
3) <u>Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture</u>: Promotion du développement de la pêche, enquêtes scholastiques et études de la pêche et de l'aquaculture, surveillance du marché du poisson

4) Direction de la marine marchande: Enregistrement et gestion des bateaux, sécurité de la navigation maritimes, sauvetage des vies humaines en mer et direction du personnel navigant
5) Direction des industries de la pêche: mise en place d'une stratégie de développement des indutries de traitement ou du transformation des produits de la pêche, et promotion de leur commercialisation

Comme indiqué ci-dessus, la pêche au Maroc a pour problèmes le manque de personnel navigant marocain et la gestion des ressources. L'orientation donnée dans le 6ème plan de développement économique et social 1993-1997 concernant le secteur de la pêche maritime et de l'aquaculture pour les résoudre et assurer le développement de la pêche est la suivante.
(Note: Le 6ème plan de développement économique et social n'est pas encore publié, mais le plan de développement maritime a déjà été établi par le Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande.)

FIGURE 2-1 ORGANIGRAMME DU MINISTERE DES PECHES MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE



(2) Les orientations du 6ème plan de développement maritime 1993-1997 sont les suivantes:

i) Préservation adaptée des ressources

ii) Modernisation et développement de la pêche côtière

iii) Rentabilisation des acquis de la flotte de pêche hauturière et marocanisation du personnel navigant de niveau supérieur des bateaux

iv) Développement de l'aquaculture

Les mesures concrètes pour ces items sont les suivantes:

1) Préservation adaptée des ressources

Le Maroc dispose de ressources en poissons benthiques, tels que la sardine, et d'espèces pélagiques, telles que seiches, pieuvres, dorades, dans sa zone maritime atlantique, qui ont été développées et exploitées efficacement jusqu'ici, mais le renforcement récent de la coopération pour la pêche influe sur les ressources en poissons benthiques, et il est devenu nécessaire de gérer adéquatement les ressources pour maintenir un volume de captures fixe dans l'avenir. Les mesures suivantes seront prises:

. Renforcement du système d'étude des ressources

. Révision des méthodes et systèmes de pêche des différentes espèces

. Renforcement du système de surveillance des opérations

2) Modernisation et développement de la pêche côtière

La pêche côtière représente une part importante sur le plan économique, les bateaux qui travaillent dans ce domaine sont construits au Maroc, les équipages sont marocains, et les personnes travaillant dans des industries en relation directe ou indirecte avec la pêche représentent 120.000 personnes. Le développement de la pêche côtière a un effet économique important sur le plan de l'approvisionnement du marché national et du marché international en poisson frais, et de l'approvisionnement des usines de transformation nationales. Le développement de ce secteur sera encore nécessaire dans l'avenir pour créer des emplois et pour améliorer les conditions de vie des travailleurs du secteur de la pêche, et les mesures ci-dessous seront prises:

. Amélioration de la qualité des produits maritimes par l'aménagement adéquat d'installations de stockage

. Révision du système fiscal

. Aménagement et amélioration des ports de pêche et des marchés au poisson

. Modernisation des bateaux de pêche côtière

3) Augmentation des revenus de la pêche hauturière, débarquement au Maroc et marocanisation du personnel navigant de haut rang

La pêche hauturière, qui vise surtout les céphalopodes, est centrée sur la pêche pour l'exportation, contribue largement à l'acquisition de devises, et exerce une grande influence non seulement sur les activités de pêche, mais aussi sur le plan économique et social. Les mesures concrètes suivantes seront prises pour développer encore plus ce secteur.

. Valorisation des produits
. Amélioration du système de crédit pour les pêcheurs
. Débarquement des produits au Maroc
. Promotion de la marocanisation du personnel navigant de haut rang des bateaux de pêche

Le Gouvernement marocain insiste principalement sur la marocanisation par le renforcement de la formation à la pêche.

4) Développement de l'aquaculture

Actuellement, l'aquaculture n'en est qu'à ses débuts au Maroc, et son chiffre d'affaires est encore faible. Mais le développement de ce secteur sera nécessaire pour acquérir des devises par la production de produits de haute qualité pour l'exportation. Par conséquent, le Ministère encourage les investisseurs ordinaires à investir dans l'aquaculture nécessaire au marché international.

Par ailleurs, l'aménagement d'installations d'aquaculture, l'introduction de méthodes de gestion modernes, la formation des spécialistes et l'établissement de normes de qualité des produits sont indispensables. Ces préparatifs sont demandés à la Direction de l'aquaculture et à l'Institut de technologie des pêches maritimes.

2.3 Formation maritime

2.3.1 Histoire de la formation maritime

Il y a relativement peu de temps que la formation maritime et la formation à la pêche n'ont été systématisées et organisées. Auparavant, il existait seulement deux Ecoles Professionnelles Maritimes (Agadir, Safi) pour former les marins pêcheurs, il n'y avait pas d'établissement de formation des capitaines, et actuellement une faible partie des élèves officiers de la marine marchande sortis de l'Institut Supérieur des Etudes Marines de Casablanca travaille sur des bateaux de pêche.

Ensuite, avec le développement de la pêche à la senne côtière et du chalut hauturier, une loi d'encouragement à la pêche hauturière déclarant une zone maritime exclusive (ZEE) a été promulguée en 1981. Par la suite, bien que le nombre des chalutiers de nationalité marocaine ait augmenté, par fusion par exemple, la majorité de leurs officiers étaient étrangers, et les devises versées à l'étranger au titre du salaire de ces officiers ont constitué une somme énorme.

Cela a amené le Gouvernement Marocain à promouvoir des mesures de renforcement de la formation maritime, en vue de la marocanisation des équipages de pêche pour éviter la sortie des devises et pour former une industrie de pêche nationale.

Les mesures ci-dessous ont été prises depuis 1980 dans ce but.

Le renforcement de la formation pratique s'est fait par l'équipement des deux écoles précitées en équipements de formation divers, dont le navire-école de pêche "Ar-Rachid 1 " (fourni à l'EPM, auj. ITPM d'Agadir) en 1980, dans le cadre de la coopération japonaise.

La même année, avec le début de la coopération FAO, le programme de formation du personnel navigant de l'ISEM a été transféré à l'EPM d'Agadir, et un cycle spécialisé a été établi afin de renforcer la formation du personnel navigant des bateaux de pêche.

Ensuite, l'élargissement et le renforcement des organismes de formation maritime a été opérée, et en plus des deux EPM existantes, l'EPM d'Al Hoceima a été ouverte en 1981, et la même année, des équipements de formation divers ont été fournis dans le cadre de la 2nde Coopération financière non-remboursable du Japon pour ces 3 écoles.

Par ailleurs, les EPM de Laayoune et Casablanca ont été ouvertes en 1985, et en 1986, à la fin de la coopération FAO pour faire de l'EPM d'Agadir l'établissement de formation de personnel navigant des bateaux de classe moyenne, cette école a été réorganisée en Institut de technologie des pêches maritimes. En 1987, une coopération technique de type projet (projet de formation à la pêche) a été mise en œuvre pour consolider l'enseignement assuré dans cet institut, qui s'est poursuivie jusqu'en 1993. De plus, l'ITPM de Tan-Tan a été ouvert en 1992 en tant qu'établissement de formation du personnel navigant des bateaux de classe moyenne.

Ainsi, le secteur de la formation maritime du Maroc a été mis en place principalement avec la coopération du FAO et du Japon.

La liste chronologique de la fondation des établissements de formation maritime et du renforcement de leur organisation est comme suit.

[Historique de la formation maritime]

1942 Au moment de l'indépendance de la France, fondation de l'EPM d'Agadir en vue de la formation du personnel navigant des bateaux de pêche côtière

1954 Fondation de l'EPM de Safi

1973 Commencement de la formation des officiers, incluant la formation à la pêche, à l'Ecole des officiers de la marine marchande

1978 Transformation de l'Ecole des officiers de la marine marchande en Institut Supérieur des Etudes Maritimes (ISEM)

1980 Dans le cadre de la Coopération financière non-remboursable maritime du Japon, fourniture d'installations et d'équipements aux différentes EPM (navire-école de pêche "Ar-Rachid 1", et autres types d'équipements)

1980 Transfert du cycle de formation du personnel navigant des bateaux de pêche à l'EPM d'Agadir, création d'un cycle spécialisé (correspondant à la première année à l'ITPM actuel), commencement de la coopération du FAO

1981 Création et ouverture de l'EPM d'Al Hoceima
Fourniture d'installations et d'équipements (résidence et atelier de formation pratique à la fabrication des engins de pêche pour l'EMP d'Agadir, et divers équipements pour les différents EPM) aux différents EPM dans le cadre de la Coopération financière non-remboursable du Japon

1985 Création et ouverture des EPM de Laayoune et de Casablanca

1986 Transformation de l'EPM d'Agadir en ITPM d'Agadir, et commencement de la formation du personnel navigant des bateaux de pêche
Fin de la coopération du FAO

1992 Ouverture de l'ITPM de Tan-Tan

1992 Réorganisation des EPM, rebaptisées Centres de qualification professionnelle maritime (CQPM)

2.3.2 Système actuel

La formation à la pêche maritime marocaine se fonde sur le système de formation français, et entre dans ce système. Ainsi, après la sortie du collège, les enfants doivent choisir entre l'entrée dans un lycée (qui correspond au lycée japonais ordinaire) et la formation technique (qui correspond à une école technique spéciale au Japon).

Actuellement, il y a 6 établissements de formation à la pêche maritime: 2 ITPM (Agadir et Tan-Tan) et 4 CQPM (Laayoune, Safi, Casablanca et Al Hoceima).

(1) Institut de technologie des pêches maritimes (ITPM)

Les ITPM qui forment le personnel navigant des chalutiers sont des lycées supérieurs, recevant des élèves ayant terminé 8 années d'études secondaires, c à d le niveau bac scientifique, ou des élèves issus d'un CQPM, possédant un Diplôme d'aptitude de personnel navigant.

Actuellement, les ITPM forment principalement le personnel navigant des bateaux de pêche de classe moyenne, et assurent un programme de formation qui correspondrait au Japon au cycle normal d'une école secondaire maritime (1ère année) et un cycle supérieur (2 années d'études avec les cours généraux). Les stagiaires ayant terminé les cours généraux obtiennent un diplôme de classe 4-5 au Japon, et ceux ayant terminé le cours spécialisé un diplôme de 3ème classe.

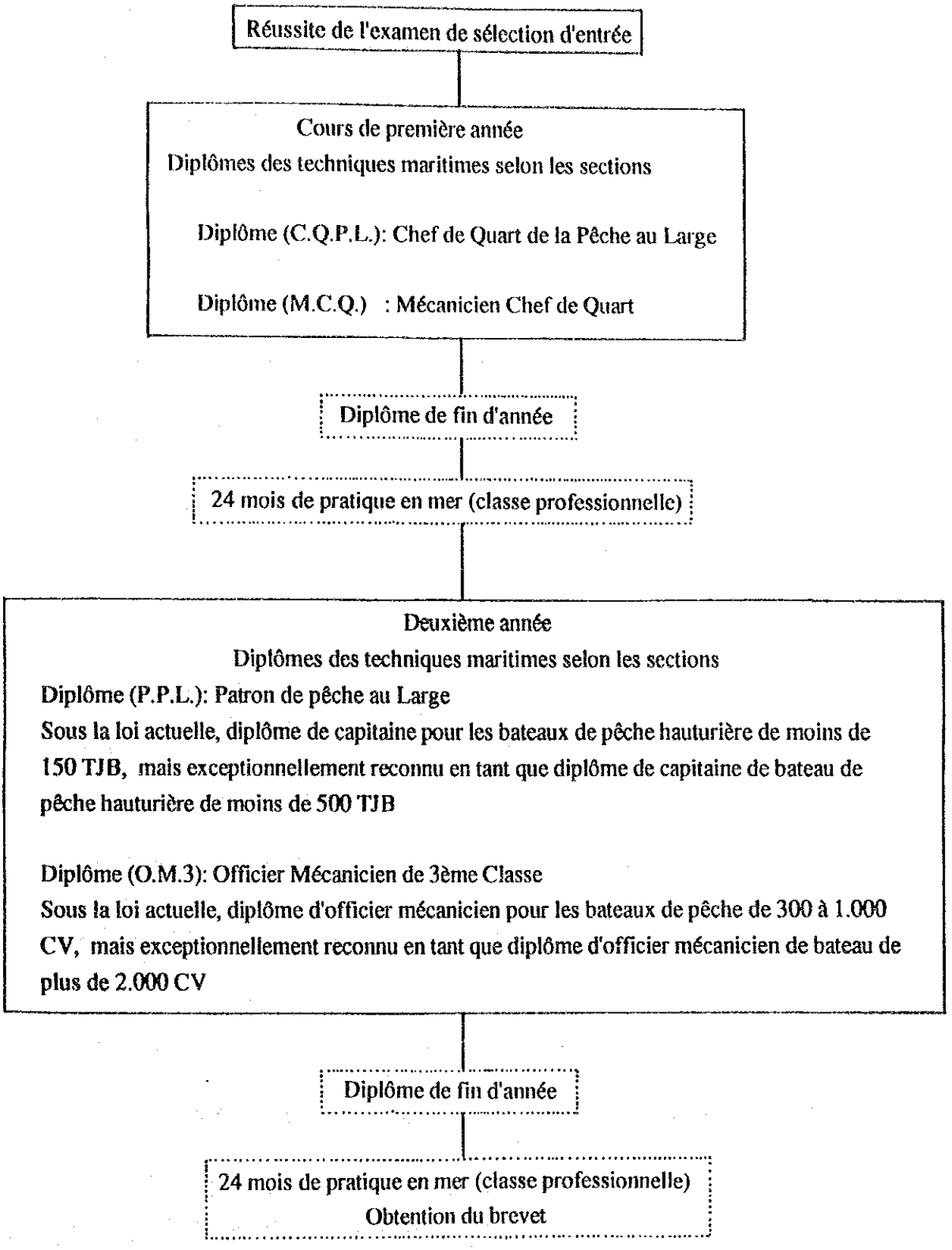
L'ITPM d'Agadir propose actuellement deux cycles: cycle de pêche et cycle de mécanicien, et forme des capitaines de bateaux de classe moyenne et des mécaniciens de 3ème classe. L'ITPM de Tan-Tan ne propose actuellement que deux cycles de formation des mécaniciens de 3ème classe. La Figure 2-2 indique les cycles de formation de l'ITPM et les diplômes obtenus par stagiaires ayant terminé leurs études.

(2) Centre de qualification professionnel maritime

Le CQPM propose un cycle de formation professionnelle au niveau de la dernière moitié du second cycle pour former le personnel navigant des bateaux de pêche côtière. L'examen d'entrée s'adresse à des jeunes de 16 à 19 ans ayant un niveau d'études de fin de collège japonais.

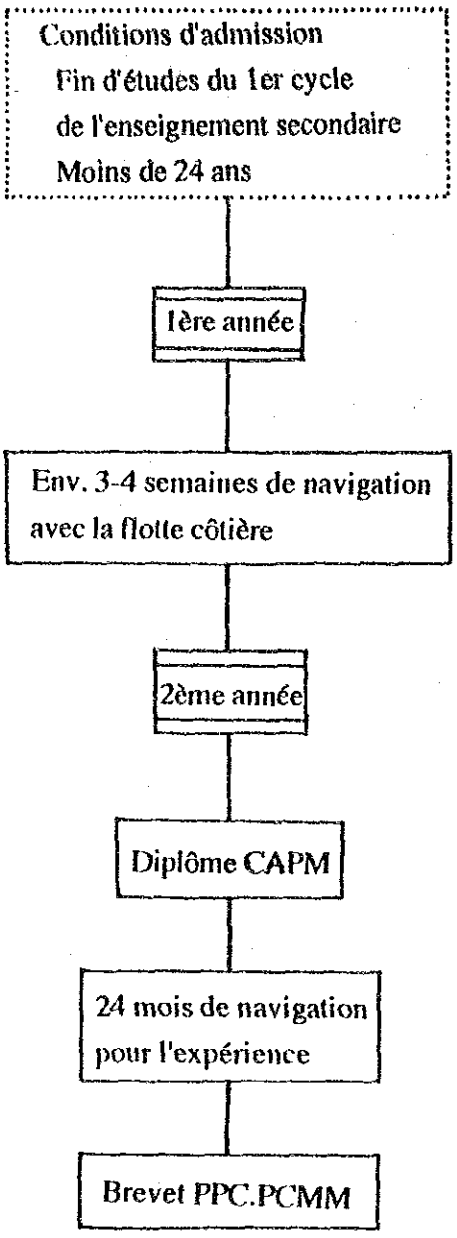
Les CQPM ne sont pas d'établissements de formation des cadres, mais des établissements de formation professionnelle technique dont les lauréats reçoivent un certificat d'aptitude de marin. Bien que le programme des matières étudiées comprenne des matières de base, telles que langues vivantes, physique, mathématiques, etc., les études pratiques pour l'obtention du diplôme d'aptitude de marin sont principales. La Figure 2-3 montre le programme d'étude des CQPM.

FIGURE 2-2 FILIERES DE L'ITPM ET DIPLOMES



Note: L'ITPM de Tan-Tan n'a qu'un cycle d'officier mécanicien.

FIGURE 2-3 PROGRAMME D'ETUDE DES CQPM



(Note) CAPM: Certificat d'Aptitude Professionnele Maritime

PPC: Patron de Pêche Côtière:

(Diplôme de capitaine de bateau de moin de 50 t., opérant dans les 20 milles marins, ou bien de capitaine en seconde de bateau de pêche de 50 à 150t.)

PCMM: Permis de Conduire les Moteurs Marins

(Diplôme de chef mécanicien d'un bateau de pêche de moins de 150kw, ou bien chef mécanicien en seconde d'un bateau de pêche de 150 à 500KW)

(3) Gestion des établissements de formation

Dans les ITPM et les CQPM, les stagiaires sont nourris et logés, et reçoivent de l'argent de poche sur le budget national; ils habitent la résidence et mènent une vie très réglementée. Pour chacun de ces établissements, la concurrence à l'examen d'entrée est très forte: des candidats des dizaines de fois plus nombreux que les places offertes se présentent, à cause du fort taux d'embauche des stagiaires sortis de ces écoles, parce que "entrée à l'école = emploi", et des bonnes conditions offertes durant les études.

Le nombre des stagiaires, y compris ceux entrés en octobre 1992, est de 160 pour l'ITPM d'Agadir, de 70 pour l'ITPM de Tan-Tan, et de 120 pour chaque CQPM.

Sur le plan des installations, les deux ITPM disposent suffisamment d'équipements et d'installations terrestres. De même, les CQPM, sauf une partie, ont des installations terrestres aménagées. Mais il n'y a que les 3 navires-écoles de formation pratique à la pêche gérés par l'ITPM d'Agadir.

Par ailleurs, l'ouverture d'un cycle de capitaine de classe supérieure en 1993 et d'un cycle de chef mécanicien en 1994 pour former le personnel navigant aux grands chalutiers est prévu à l'ITPM d'Agadir avec la coopération du Japon.

(4) ISEM de Casablanca

Cet institut, sous tutelle du Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, est actuellement le seul établissement de formation du personnel navigant supérieur de la marine marchande.

Les cycles de cet institut, se composent, comme ceux de formation du personnel navigant supérieur de l'ITPM d'Agadir, conformément au programme de formation du personnel navigant française, de trois années de cours théoriques pour les officiers de quart et les officiers mécaniciens, et d'un total de 60 mois de nagivation, permettant l'obtention d'un diplôme de personnel navigant.

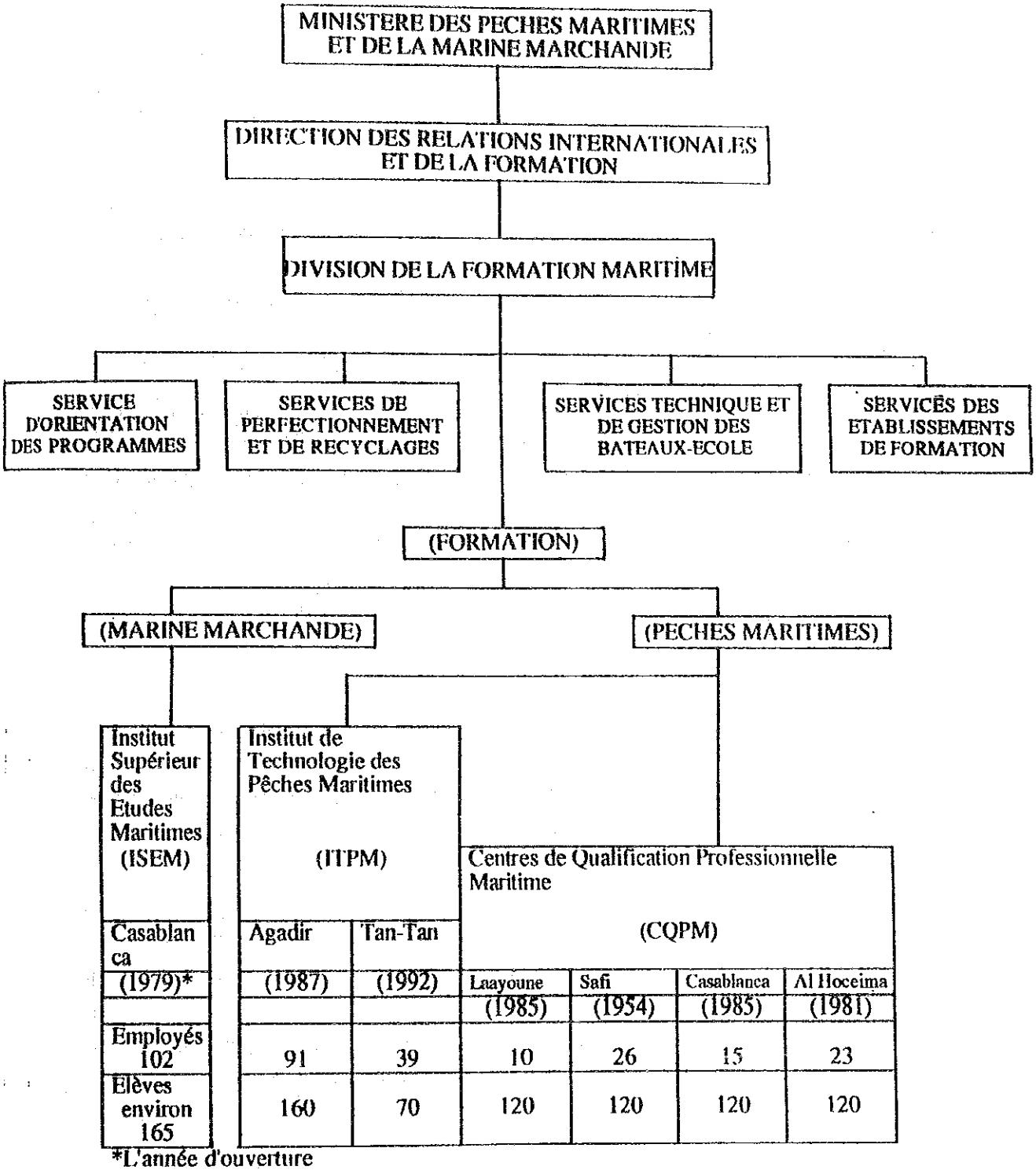
L'entrée de cette école est réservée aux étudiants possédant un baccalauréat de section scientifique. Depuis quelques années, le nombre des candidats et de 60 à 80 fois supérieur au nombre de places, du fait de la garantie de l'emploi après la sortie et des bonnes conditions d'étude. Et cet institut accueille de 50 à 60 nouveaux élèves dans les deux sections: officiers de quart et officiers mécaniciens, nombre défini après discussion entre les professionnels de la marine marchande, les autorités de l'institut et le Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande.

La Formation après l'entrée à l'institut est sévère, et ceux qui ne peuvent pas passer en classe supérieure sont transférés à la formation sur navire après la fin des cours à l'institut et ne deviendront pas officiers supérieurs, le diplôme n'étant décerné qu'à ceux ayant terminé le cursus.

Comme l'ITPM d'Agadir, cet institut accueille des stagiaires des autres pays d'Afrique.

La Figure 2-4 indique l'organigramme de la formation maritime actuelle.

FIGURE 2-4 ORGANIGRAMME DE LA FORMATION MARITIME AU MAROC



2.3.3 Problèmes de la formation maritime

Comme indiqué ci-dessus, les deux types d'établissements de formation du personnel navigant des bateaux de pêche du Maroc sont efficaces sur le plan terrestre, à la fois sur le plan matériel, tels que le renforcement des installations (surtout les équipements de formation et d'éducation terrestres) et sur le plan humain, comme l'organisation des programmes de formation principalement avec la coopération japonaise. Mais les équipements, fonctions, envergures des navires-écoles sont insuffisants pour assurer la formation pratique nécessaire à la marocanisation du personnel navigant des bateaux de pêche.

"Ar-Rachid 1" est le seul navire-école de formation à la pêche assurant le chalutage; il est bien géré, mais ne peut accueillir que 16 stagiaires. 13 ans se sont écoulés depuis sa construction, ses équipements et instruments ont vieilli, et ne peut pas assurer le programme et le niveau d'études nécessaires dans l'avenir pour le Maroc, ni l'accroissement des cycles de formation du personnel navigant de catégories moyenne et supérieure.

"Ar-Rachid 2" sert actuellement à l'ITPM de Tan-Tan; il n'a ni la capacité ni l'envergure nécessaires au chalutage. La politique de développement de l'emploi conduite par le Gouvernement Marocain exige l'embarquement d'un grand nombre de stagiaires, et ce navire-école qui ne peut accueillir que 3 stagiaires ne suffit pas comme navire-école pour la formation maritime de cet Institut.

"Ar-Rachid 3" est un petit bateau qui ne peut être utilisé que pour la formation en mer d'une journée.

Les items principaux de ces 3 navires-école sont indiqués à 2.4.2.(6).

Vu la situation des navires-écoles indiquée ci-dessus, l'ITPM d'Agadir a les problèmes suivants pour assurer la formation pratique des stagiaires des ITPM et CQPM du Maroc et le recyclage du personnel du Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, et également remplir son rôle de centre de formation pratique totale en mer pour les étudiants étrangers.

(1) Avec les trois navires-écoles actuels, en ce qui concerne le nombre insuffisant de stagiaires reçus, comme le montre le Tableau 2-10 indiquant la formation et l'entraînement à la navigation en 1992 à bord des "Ar-Rachid", il a été impossible de répartir les classes en équipes, et seul la formation en mer fragmentaire a été possible. Il est devenu physiquement impossible d'assurer la formation pratique efficace de chaque stagiaire, ce qui a empêché l'exécution efficace de différentes entraînements.

(2) Plusieurs bateaux de pêche hauturière marocains ont plus de 500 tonnes. Plus de la moitié ont des machines de plus de 1.000 CV, ils congèlent des pieuvres et seiches, et peuvent assurer de longues sorties en mer, mais "Ar-Rachid", seul navire-école capable d'assurer la

formation à la pêche hauturière, n'est pas à la hauteur pour assurer la formation du personnel navigant pour la pêche hauturière de par sa taille (269 t, 1.000 CV), son autonomie et sa capacité de congélation.

(3) Les différents instruments de "Ar-Rachid" sont déjà vétustes, il y a des différences sur le plan des fonctions et des manoeuvres entre ces instruments et ceux d'un chalutier ultra-moderne, ce qui empêche la formation et l'entraînement des stagiaires, qui espèrent trouver du travail sur ces chalutiers, aux instruments de ces derniers, ou aux tous nouveaux instruments qu'ils utiliseront.

(4) Pour remplir le rôle de leader de la formation maritime de l'Afrique Occidentale que vise le Maroc, il faut pouvoir accueillir des stagiaires de cette zone pour la formation pratique en mer, mais actuellement, il est impossible de recevoir tous les stagiaires potentiels.

(5) Le Tableau 2-11 indique le programme de formation en mer du cycle de formation du personnel navigant de classe supérieure qui sera créé à l'ITPM d'Agadir en 1993, comme indiqué dans le paragraphe précédent; mais comme précité en (1), il y a déjà des problèmes physiques pour exécuter la formation actuellement, et de plus, vu les problèmes de dimensions et d'équipements de "Ar-Rachid", même la formation du cours supérieur est impossible, et un programme de formation en mer, incluant cette formation, est impossible.

TABLEAU 2-10 RESULTAT DE LA NAVIGATION DE "AR-RACHID"
(EN 1992)

T*	E*	N*	jan.	fév.	mars.	avril	mai	juin.	juil.	août	sep.	oct.	nov.	déc.
CQPL 59 élèves		24												
(A)	(15)	4	4											
(B)	(15)	4	4											
(C)	(15)	9	9											
(D)	(14)	7				7								
MCQ 55 élèves		37												
(A)	(15)	9						9						
(B)	(15)	9										9		
(C)	(15)	10					10							
(D)	(10)	9											9	
PPL 24 élèves		41												
(A)	(12)	20				8			12					
(B)	(12)	21					9		12					
OM3 28 élèves		33												
(A)	(14)	11		11										
(B)	(14)	22		11	11									
1)Pour observateur		18									9 9			
2)Pour nouvaux élèves		18								9	9			
3) CQPM		25										9	7	9
4) Examen des engins*		18								11				7
5)Cale / Rép.etc.*		30					10	20						
6)Accostage		121	13	6	15	10	7	6	8	8	12	12	12	12
Total		365												

T*: type de formation E*: effectif N*: nombre de jours de la navigation

4) Examen des engins*: Examen des engins de pêches fabriqués au cours de la formation pratique

5) Cale / Rép. etc.*: Cale / Réparation etc. (La cale ne s'est pas réalisée en 1992)

TABLEAU 2-11 ITPM D'AGADIR

PROGRAMME DE FORMATION EN MER DU COURS SUPERIEUR

T*	E*.	N*	sep.	oct.	nov.	déc.	jan.	fév.	mars.	avril	mai	juin.	juil.	août
CP1	25	15			■ 10							■ 5		
CP2	25	10				■ 10								
CP3	25	10					■ 10							
OMP1	25	15			■ 10							■ 5		
OMP2	25	10				■ 10								
OMP3	25	10						■ 10						
*	25	30												■ 30
*	25	30											■ 30	
Total		130	0	0	20	20	10	10	0	0	0	15	25	30

T*: type de formation E*: effectif N*: nombre de jours de la navigation

Note1: CP1: Capitaine de Pêche 1ère année
CP2: " 2ème année
CP3: " 3ème année
OMP1: Officier Mécanicien de Pêche 1ère année
OMP2: " 2ème année
OMP3: " 3ème année

Note 2:* Formation en mer dans le cadre de l'école après la fin de la première année du cours supérieur (pour les élèves ayant terminé le CP1, l'OMP et les cours théoriques de première année)

Note 3: A supposer que "Ar-Rachid"doive assurer la formation prévue par ce projet, vu le nombre de stagiaires que le navire-école peut recevoir, la formation devra se faire en divisant les stagiaires de chaque section en deux équipes, et le nombre de jours de navigation de formation du projet sera alors: 130 jours x 2 = 260 jours; ce qui est impossible dans la réalité vu le nombre de jourts de mise en cale sèche (30 jours minimum) et les 120 jours d'amarrage à quai (approvisionnement, déchargement, repos du personnel navigant).

2.3.4 Orientations pour l'avenir

Compte tenu du système et du développement actuels précités et du plan quinquennal (1993-1997) du Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, les orientations fondamentales suivantes ont été inscrites au plan quinquennal (1993-1997) de formation maritime de la Direction des relations internationales, de la formation et des affaires juridiques.

(1) Elargissement de la formation du personnel navigant

. Agrandissement des installations du CQPM de Laayoune et construction du CQPM de Larache pour la formation de niveau moyen, à savoir des marins des bateaux de pêche côtière et hauturière, de sorte qu'ils puissent accueillir chacun 250 stagiaires.
. Formation de bonnes ressources humaines, correspondant à la demande, et agrandissement des établissements de formation adaptés pour répondre aux espérances des employeurs potentiels et en conformité aux normes internationales de formation du personnel navigant.
. Elargissement du cycle de formaiton du personnel navigant supérieur de l'ITPM d'Agadir.

(2) Engagement de formateurs et formation additionnelle

. Au cours du plan quinquennal à venir, engagement de 120 nouveaux formateurs, exécution de la formation des cadres, et recyclage des formateurs incluant la formation en mer. Et pour assurer le recyclage théorique du personnel navigant actuel, création de cycles de stages et de cours, et augmentation des possibilités et des lieux de cours.

(3) Système d'autonomie financière

. Pour chaque CQPM, on prévoit l'application d'un système d'autonomie financière similaire à celui de l'ISEM (Institut supérieur des études maritimes), établissement de formation des officiers de la marine marchande, et de l'ITPM. Le nouveau système qui a pour but d'octroyer à ces établissements de formation du personnel navigant l'autonomie sur le plan des finances et de la direction, ce qui résoudra les problèmes physiques et financiers desdits établissements, et réalisera un environnement consacré aux activités de formation.

(4) Marocanisation du personnel navigant

. Les efforts en vue de la marocanisation du personnel navigant seront poursuivis dans le domaine de la pêche hauturière et de la marine marchande.

La formation s'effectuera à trois niveaux dans ce but.

1) Formation à l'ITPM

Cet institut assure actuellement la formation des capitaines de bateau de pêche de classe moyenne, des officiers mécaniciens de 3ème classe et des capitaines de pêche hauturière. Cependant, si l'on considère les installations de formation actuels de l'ITPM d'Agadir et les projets prévus, ses installations permettent de comprendre que cet Institut va se spécialiser dans la formation du personnel de classe supérieure, et en particulier des capitaines de pêche hauturière et des mécaniciens, et que l'ITPM de Tan-Tan, lui, se consacrera à la formation du personnel navigant de classe moyenne (capitaine de pêche de moins de 150 tonnes, officiers mécaniciens de troisième classe).

Par ailleurs, l'ITPM d'Agadir assurera les items ci-dessous pour réaliser ce projet.

. Projet des organisations de séminaires et de cours spécialisés
. Ouverture des cours de recyclage pour les équipages et les formateurs (formation en mer comprise)
. Ouverture des cours de perfectionnement pour les lauréats de.l'Institut de Tan-tan
. Ouverture de la nouvelle filière consacrée à la valorisation des produits marines
. Acquisition de navires-écoles de pêche

2) CQPM

Il existe actuellement 4 de ces centres, qui seront renforcés par le plan de rénovation du centre de Safi et l'ouverture d'un nouveau centre à Larache en 1995. Il est prévu que ces deux centres soient transformés en ITPM dans l'avenir. Ces centres forment le personnel navigant subalterne des bateaux de pêche et des navires marchands. Dans l'avenir, sur la base du résultat de l'étude sur le personnel navigant actuel, des propositions seront faites pour améliorer la capacité d'accueil de ces centres, selon la situation, créer de nouvelles filières et uniformiser partiellement la formation à la pêche en l'équilibrant.

3) Formation à l'ISEM

Cet institut assure la formation des personnes de classe supérieure de la marine marchande, et répond ainsi à la demande de marins pour les navires marchands; il fournit également des ressources humaines de la classe des officiers dans le secteur de la pêche hauturière. Dans les années à venir, cet institut va diversifier le contenu de ses cycles en vue de la marocanisation du personnel navigant.

(5) Mesures d'accompagnement

. Pour éviter tout double emploi des secteurs de marine marchande et de pêche, le Ministère consultera les différents professionnels et les communautés locales concernés, pour mieux définir les rôles de ces différents établissements.
. Refonte du programme pour les adapter aux techniques modernes de navigation et aux exigences des conventions internationales en matière de formation du personnel navigant.
. Consolidation de la maintenance et de l'entretien des installations pédagogiques par le recrutement et la formation d'un personnel permanent qualifié.

(6) Renforcement des services centraux de la formation maritime

La Direction des relations internationales, de la formation et des affaires juridiques devra faire face à un volume de travail croissant, et pour mieux assurer le suivi et la coordination des activités pédagogiques et administratives des établissements de formation maritime, il faudra la renforcer en hommes et en matériels. Les mesures suivantes seront prises:

. Création d'une cellule d'inspection des établissements de formation
. Création d'un service chargé de l'organisation de séminaires et colloques
. Création d'un service technique chargé de la maintenance des navires-écoles et du suivi des techniques de manœuvre et de conduite des stagiaires
. Réorganisation du système de suivi des stagiaires à l'étranger.

Ces éléments s'intègrent dans la réorganisation des services de la formation requise comme mesure d'accompagnement sur le plan humain et matériel.

On prévoit donc le renforcement sur le plan humain et matériel, y compris la réorganisation des services de formation de cette Direction.

2.4 Aperçu de l'organisme d'exécution du projet

L'ITPM d'Agadir sera l'organisme d'exécution du projet. Cet institut est situé à un emplacement propice à la formation à la pêche, à proximité du port et du chantier de réparation des bateaux, au Nord-Est d'Agadir.

2.4.1 Activités

(1) Structure, organisation et éducation donnée par l'institut

Cet institut a pour but la formation en vue de l'obtention des diplômes d'aptitude de personnel navigant de la pêche hauturière. La formation à la pêche au Maroc est étroitement liée aux qualifications professionnelles, et chaque section d'étude et de formation donne lieu à un diplôme de Navigant. A savoir, la fin de chaque année d'étude est sanctionnée par un diplôme de technicien maritime. Ces diplômes sont délivrés après chaque année d'étude, suite aux entraînements (formation pratique) en mer fixés. Ces diplômes ne sont remis qu'aux lauréats de l'Institut.

Par ailleurs, en plus des sections ordinaires, cet Institut accepte des étudiants d'autres pays africains, et assure également dans le cadre de ses cours le recyclage du personnel navigant, pour répondre à la demande des petites entreprises privées pratiquant le chalutage, et des entreprises pratiquant la senne.

De plus, comme indiqué plus haut, l'ITPM de Tan-Tan et les CQPM réalisent également un programme de recyclage pour les formateurs des établissements de formation à la pêche et pour le personnel du Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande.

L'ITPM d'Agadir propose quatre filières: CQPL (Chef de quart de la pêche au large) et PLL (Patron de pêche au large) dans la section pêche, et MCQ (Mécanicien chef de quart) et OM3 (Officier mécanicien de 3ème classe) dans la section mécanicien, pour former les patrons de bateaux de classe moyenne et les mécaniciens. Après ce cycle, les stagiaires obtiennent respectivement un diplôme de patron de pêche au large de bateau de moins de 150 TJB et d'officier mécanicien de 3ème classe pour bateau de moins de 300 CV et de 1.000 CV. Actuellement, 100 stagiaires suivent les cours de CQPL et MCQ (première année) et 60 les cours de PLL et OM3 (seconde année), soit un total de 160 stagiaires.

Toutefois, comme mesure d'exception à cause de la pénurie absolue en officiers marocains sur les chalutiers de grandes dimensions, on reconnaît aux lauréats des diplômes pour bateau de classe moyenne, la qualité de patron de bateau de moins de 500 TJB et d'officier mécanicien pour bateau de moins de 2.000 CV. Mais cette mesure d'exception sera abolie par la suite avec l'internationalisation de la pêche et de la marine marchande du Maroc.

De ce fait, comme indiqué plus haut, cet institut prévoit la création d'une filière de capitaine de classe supérieure en 1993 et d'une filière de chef mécanicien en 1994 pour former des ressources humaines capables de travailler sur de grands bateaux.

Les examens de sélection des stagiaires s'adressent à des jeunes gens possédant un baccalauréat scientifique et aux lauréats des CQPM possédant un CAPM (Certificat d'aptitude professionnelle maritime).

En 1992, les candidats étaient 20 fois plus nombreux que les places disponibles. En marge de ce nombre d'étudiants défini, des étudiants étrangers sont également accueillis, ce qui détermine le nombre total de stagiaires. Les étudiants ayant réussi les examens écrits sont soumis à une formation d'essai en mer avant leur entrée à l'Institut pour vérifier leur aptitude physique et morale au travail sur un bateau de pêche. Les étudiants ayant franchi ces obstacles seront soumis à des examens très sévères durant la durée de leurs études, et comme le redoublement n'est pas autorisé, les recalés sont exclus.

La Figure 2-5 indique l'organisation et la structure actuelle de cet Institut, et les Tableaux 2-12 et 2-13 respectivement le nombre de lauréats depuis 1987 et le nombre d'étudiants étrangers accueillis. Les Tableaux 2-14 et 2-15 indiquent respectivement les 4 filières actuelles et le programme des nouveaux cycles supérieurs. Enfin, les Figure 2-6 et 2-7 indiquent les cours de recyclage dans les sections pêche et mécaniciens.

TABLEAU 2-12 NOMBRES DES LAUREATS

Type de formation	CQPL		MCQ		PPL		OM3	
Année d'entrée	N.E.*	Lauréats	N.E.	Lauréats	N.E.	Lauréats	N.E.	Lauréats
1987.10-88.6	57	54	54	46	22	20	21	20
1988.10-89.6	57	47	55	46	25	20	31	25
1989.10-90.6	55	48	53	45	19	15	30	26
1990.10-91.6	52	49	54	49	27	25	27	21
1991.10-92.6	59	53	55	43	24	19	28	27
1992.10-93.6	55		55					
Total	251		229		99		119	

*N.E.: Nouveaux élèves

Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993

TABLEAU 2-13 NOMBRES D'ELEVES ETRANGERS ACCUEILLIS PAR L'ITPM

année	Pays	Mauritanie		Togo		Zaïre		Guinée		Algérie	
	Cycle	E*	S*	E	S	E	S	E	S	E	S
1986 / 1987	CQPL	3	3								
	MCQ	2	2								
	PPL										
	OM3	1	1								
1987 / 1988	CQPL	3	3								
	MCQ										
	PPL	1	1								
	OM3	1	1								
1988 / 1989	CQPL	7	2								
	MCQ										
	PPL	1	1			1	1				
	OM3	3	2								
1989 / 1990	CQPL	6	2	1				2	1		
	MCQ										
	PPL	3	1								
	OM3	1	1								
1990 / 1991	CQPL	2		1				1		2	
	MCQ	2									
	PPL	3									
	OM3										
1991 / 1992	CQPL	9	6								
	MCQ										
	PPL										
	OM3										

E*: Entrée dans l'ITPM

S*: Sortie de l'ITPM

Source: Données de l'ITPM d'agadir 1993

TABLEAU 2-14 PROGRAMME DE FORMATION DE LA SECTION PECHE, L'ITPM
(HEURES ANNUELLES DES COURS)

[1] PPL (moin de 150 t.)

	Matière	CQPL	PPL
N*	Navigation	135,0	90,0
	Cartes,calculs nautique	180,0	45,0
	Instruments, journal nautique	45,0	45,0
	Informatique	11,3	-
O*	Mécanique de navire (construction / timonerie)	135,0	45,0
	Electronique, moteur	45,0	45,0
	Océanographie	45,0	45,0
	Pêche	90,0	90,0
	Composition des engins de pêche	90,0	120,0
	Informatique	11,2	-
	Théorie de navire	-	45,0
	Météorologique		45,0
	Hygiène navale		45,0
	Bassin d'essais		45,0
L*	Réglementation maritime	45,0	45,0
	Navigation, amer	45,0	45,0
	Rapport de navigation (journal)	-	45,0
	Economie maritime	-	45,0
La*	Anglais	45,0	45,0
	Arabique	45,0	45,0
Tp*	Pratique en mer	25 jours	25 jours

N*: Navigation

O*: Opération

L*: Législation

La*: Langue

T.p*: Travaux pratiques

Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993

[2] CP (plus de 150 t.)

	Matière	CP 1ère année	CP 2ème année	CP 3ème année
N*	Navigation	30,0	105,0	45,0
	Cartes	67,5	45,0	45,0
	Calculs nautiques	45,0	45,0	45,0
	Instruments, journal nautiques	45,0	45,0	45,0
	Informatique	11,2	11,2	-
O*	Mécanique de navire (construction / timonerie)	45,0	90,0	45,0
	Théorie de navire	-	-	45,0
	Mécanique de navire (réparation)	-	-	45,0
	Moteur, électronique	45,0	45,0	45,0
	Météorologique	45,0	-	-
	Océanographie (environnement des poissons)	45,0	45,0	157,5
	Pêche	67,5	45,0	90,0
	Travaux pratique de timonerie	90,0	45,0	-
	Réparation des engins de pêche	90,0	90,0	-
	Hygiène navale	-	45,0	45,0
	Bassin d'essais	-	22,5	-
	Radiocommunication	-	-	22,5
	Informatique	11,2	11,2	
L*	Réglementation maritime	45,0	45,0	22,5
	Navigation, amer	45,0	45,0	-
	Journal nautique	-	45,0	45,0
	Economie maritime	-	45,0	22,0
La*	Anglais	45,0	45,0	90,0
	Arabique	45,0	45,0	45,0
Tp*	Pratique en mer au cours de la 1ère année	15 jours	10 jours	10 jours
	Après la fin des étude de la 1ère année	30 jours		

N*: Navigation

O*: Opération

L*: Législation

La*: Langue

Tp*: Travaux pratiques

Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993

TABLEAU 2-15 PROGRAMME DE FORMATION
DE LA SECTION MECANICIEN , L'ITPM

[1] OM3 (moin de 1.000 CV)

	Matière	MCQ	Matière	OM3
M	Mathématiques, physique, Moteur	45,0	Moteur auxiliaire de bateau, réglage	90,0
A	Electronique	90,0	Conduite,entretien, réparation de moteur	90,0
E*	Informatique	22,5	Electronique	90,0
	Moteur à combustion interne	90,0	Commande automatique	45,0
	Moteur auxiliaire de bateau	45,0	Informatique	22,5
	Moteur à vapeur / hydraulique	45,0	Sécurité de navigation, stabilité	45,0
	Dispositif de sécurité	45,0	Anglais technique	45,0
	Technologie navale	45,0	Mécanique de matériaux	45,0
	Dessin, conception de navire	120,0	Dessin, conception de navire	45,0
		-	Journal sur moteur	45,0
		-	Hygiène navale	45,0
M	Electronique	60,0	Moteur naval	120,0
T	Moteur naval	60,0	Electronique naval	60,0
P*	Moteur auxiliaire	60,0		
	T.P, soudure	120,0		
L*	Réglementation maritime	45,0	Réglementation maritime	45,0
La*	Anglais	45,0	Anglais	-
	Arabique	45,0	Arabique	45,0
TP*	Pratique en mer	25 jours	Pratique en mer	25 jours

MAE*: Moteur auxiliaire-électrique

MTP*: Moteur (Travaux pratiques)

L*: Législation

La*: Langue

TP*: Travaux pratiques

Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993

[2] OM1 (plus de 1.000 CV)

	Matière	OMP 1ère année	OMP 2ème année	OMP 3ème année
M	Mathématiques	120,0	-	-
A	Mécanique de mouvement (statique / dynamique)	-	30,0	-
E*	Conduit, entretien et réparation de moteur	60,0	-	120,0
	Electronique	-	-	135,0
	Conception	-	-	45,0
	Navigation	-	-	45,0
	Sécurité de navigation,stabilité	30,0	90,0	-
	Anglais de technologie maritime	60,0	60,0	-
	Mécanique de matières	-	30,0	-
	Dessin, conception	90,0	-	-
	Rapport moteur (journal)	-	30,0	22,5
	Anglais technique sur la mer	-	-	90,0
	Moteur auxiliaire de bateau	-	-	105,0
	Electronique (y compris Travaux Pratiques)	225,0	285,0	90,0
	Commande automatique, informatique (y compris T.P.)	60,0	180,0	45,0
	Technologie de machines (y compris T.P.)	240,0	240,0	-
	Travaux pratique, soudure	90,0	-	-
	Pêche	-	45,0	-
	Economie maritime	-	45,0	-
	Hygiène navale	30,0	-	45,0
	Océanographie (environnement des poissons)	-	-	45,0
L*	Réglementation maritime	30,0	-	45,0
La*	Français	45,0	-	-
	Anglais	-	-	-
	Arabique	-	-	45,0
Tp*	Pratique en mer Au cours de la 1ère année	15 jours	10 jours	10 jours
	Après la fin des études de la 1ère année	30 jours		

MAE*: Moteur auxiliaire-électrique

MTP*: Moteur (Travaux pratiques)

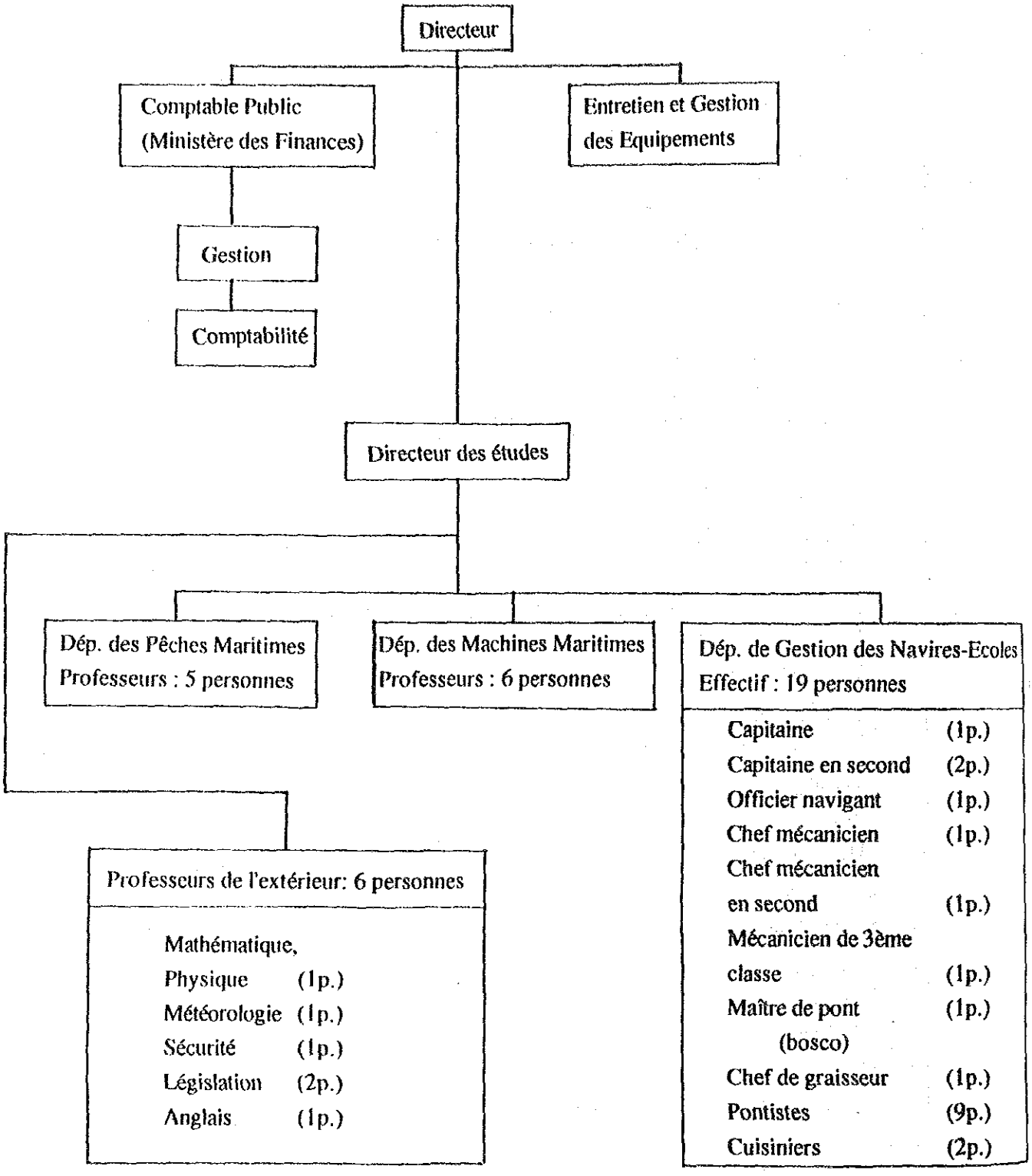
L*: Législation

La*: Langue

TP*: Travaux pratiques

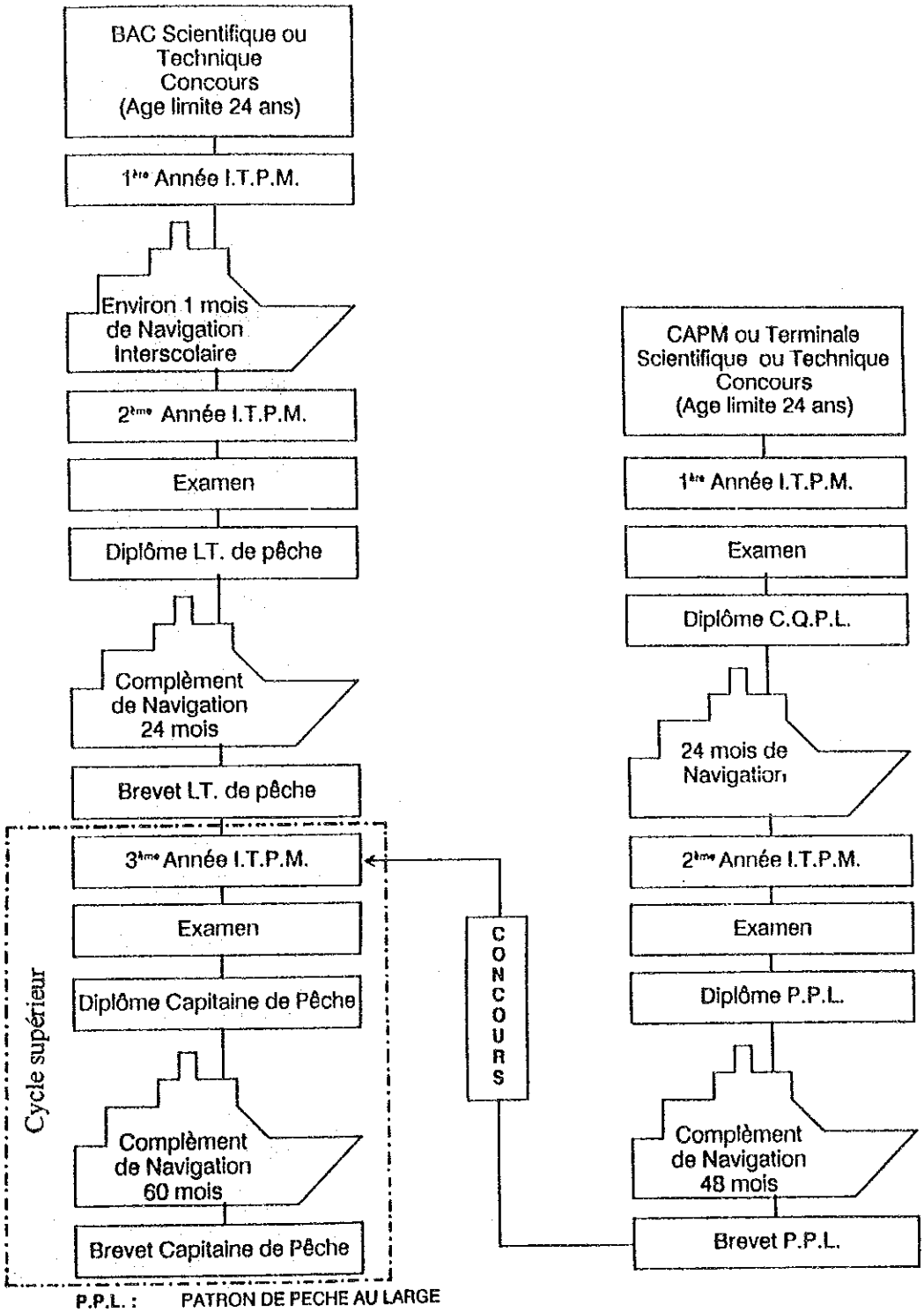
Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993

FIGURE 2-5 ORGANIGRAMME DE L'ITPM D'AGADIR



Source : Données de l'ITPM, 1993

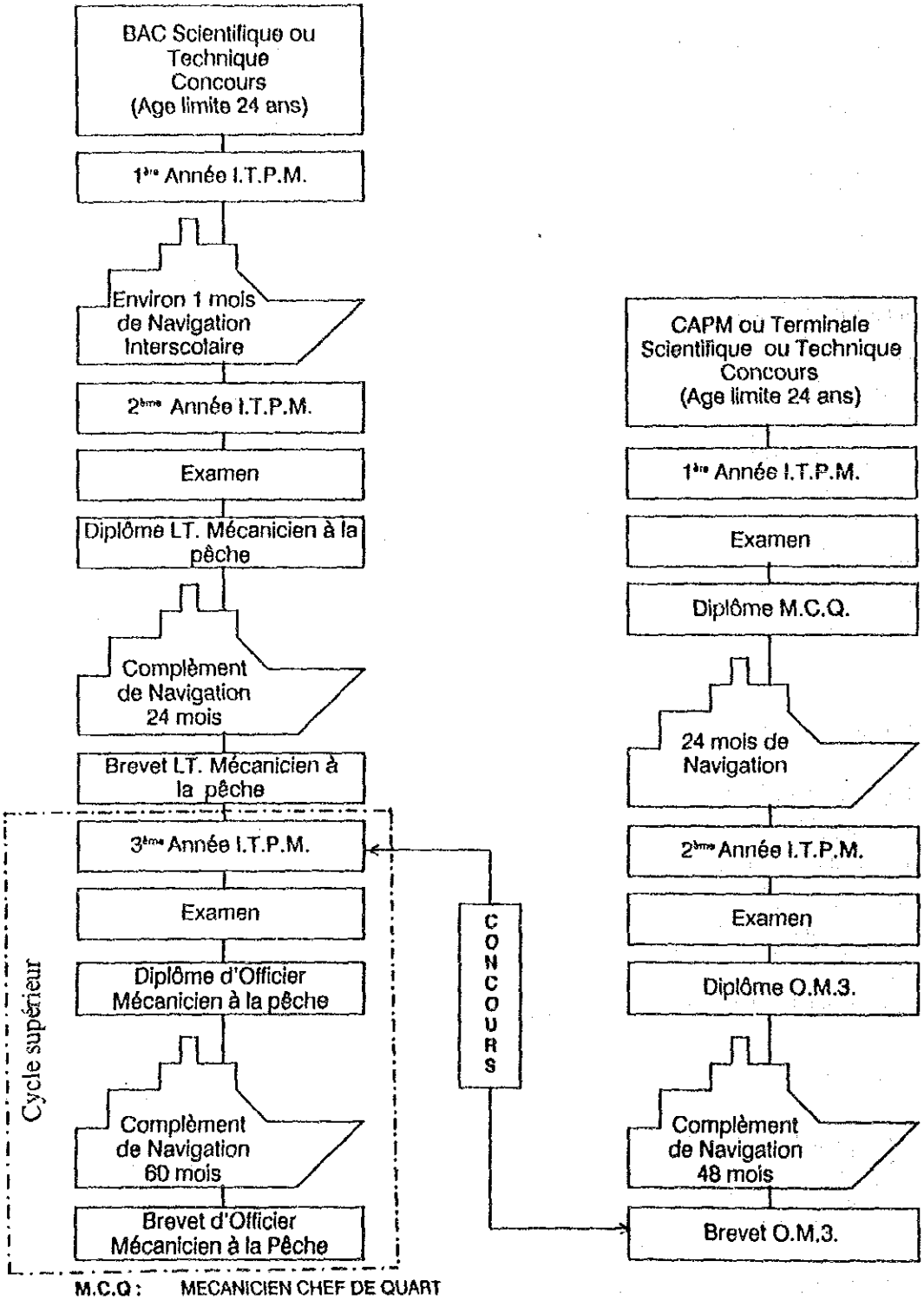
FIGURE 2-6 SECTION PECHE
FILIELE DE PERSONNEL NAVIGANT SUPERIEUR
(FILIELE DE CAPTAINE DE PECHE)



P.P.L. : PATRON DE PECHE AU LARGE
C.Q.P.L.: CHEF DE QUART A LA PECHE AU LARGE
C.A.P.M.: CERTIFICAT D'APTITUDE PROFESSIONNELLE MARITIME
L.T. : LIEUTENANT

Source: Données de l'ITPM, 1993

FIGURE 2-7 SECTION MECANICIEN
FILIELE DE PERSONNEL NAVIGANT SUPERIEUR
(FILIELE D'OFFICIER MECANICIEN A LA PECHE)



M.C.Q : MECANICIEN CHEF DE QUART
O.M.3. : OFFICIER MECANICIEN DE 3EME CLASSE
C.A.P.M. : CERTIFICAT D'APTITUDE PROFESSIONNELLE MARITIME
L.T. : LIEUTENANT

Source: Données de l'ITPM, 1993

(2) Mesures budgétaires pour l'institut

Comme le montre le Tableau 2-16, le budget de l'institut augmente graduellement au fil des années. Un arrêté relatif au budget de l'institut a été promulgué en 1990, et comme indiqué ci-dessous, des mesures budgétaires plus souples ont été prises. Ces mesures s'ajustent au système de régie accordé au navire-école. Le système de régie introduit en 1988 prévoit l'affectation d'une partie du prix de vente des captures du navire-école de formation à la pêche aux frais de navigation, afin de maintenir un équipage stable et de bonne qualité, et d'améliorer le taux de fonctionnement du navire. Ce système prévoit la répartition sous la responsabilité de l'Institut du chiffre d'affaires en primes pour l'équipage (30%) et autres éléments définis concernant la navigation, l'instruction et la formation (40%). Depuis lors, on a pu disposer d'un budget de navigation, trouver un équipage de qualité. Comme le montre le Tableau 2-17, le nombre de jours de navigation par an de "Ar-Rachid" et ses captures ont largement augmenté, ainsi que son chiffre d'affaires, et le budget affecté par l'Etat ayant aussi augmenté, cela a permis à l'Institut de disposer d'un budget de fonctionnement important.

TABLEAU 2-16 EVOLUTION DU BUDGET DE L'ITPM D'AGADIR

(Unité:DH)

		1987	1988	1989	1990	1991	1992
R*	Budget national	1.300.000	3.156.656	3.200.000	3.200.000	3.350.000	3.800.000
	Reversement du vente des prises du navire-école		150.000	175.000	390.000	660.000	839.640
	Reversement de l'année précédente	190.088	33.744	249.112	407.248	208.054	148.952
	Autres			8.000	8.000	8.000	
	Total des revenus	1.490.088	3.340.400	3.632.112	4.005.248	4.226.054	4.788.592
D*	Frais de personnel	104.600	326.400	455.280	672.692	777.800	1.079.400
	Frais de gestion	1.040.488	1.594.000	2.316.832	2.342.556	2.513.254	2.909.192
	Frais de navigations des navires-école	345.000	1.420.000	860.000	990.000	935.000	800.000
	Total des dépenses	1.490.088	3.340.400	3.632.112	4.005.248	4.226.054	4.788.592
Nbre de jours de navigations annueles de"Ar-Rachid"		20 jours	99 jours	119 jours	181 jours	200 jours	214 jours

R*: Revenus D*: Dépenses

Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993

TABLEAU 2-17 EVOLUTION DU VOLUME DES PRISES ET DU MONTANT DES VENTES D'"AR-RACHID"

unité : DH

	Objectif du volume des prises	Volume des prises (kg)	Montant du vente
1988 (avr.- déc.)	500.000,00	54.702	467.545,82
1989 (jan.- déc.)	700.000,00	156.930	1.238.180,12
1990 (jan.- déc.)	1.300.000,00	196.722	1.583.428,69
1991 (jan.- déc.)	2.200.000,00	338,545	2.274.732,60
1992 (jan.-déc.)	2.500.000,00	430.094	2.411.325,01

Source: Données de l'ITPM d'Agadir, 1993