

AGENCE JAPONAISE DE COOPERATION INTERNATIONALE (JICA)

No. 1

ROYAUME DU MAROC  
MINISTÈRE DES PÊCHES MARITIMES  
ET DE LA MARINE MARCHANDE

**RAPPORT DE L'ETUDE DU CONCEPT DE BASE  
POUR  
LE PROJET DE CONSTRUCTION  
DE DEUX NAVIRES-ECOLES  
POUR LA PECHE COTIERE  
AU  
ROYAUME DU MAROC**

**JANVIER, 1995**

JICA LIBRARY



J 1133680 (7)

**Consortium**

**KYOKUYO CO., LTD.**

**KENS SYSTEM CONSULTING CO., LTD.**

G R S

0A(2)

95-018

RAPPORT DE L'ETUDE DU CONCEPT DE BASE POUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE DEUX NAVIRES-ECOLES POUR LA PECHE COTIERE AU ROYAUME DU MAROC

JANVIER 1995

Consortium KYOKUYO CO., LTD. KENS SYSTEM CONSULTING CO., LTD.

81/85

0120 55 018







1133680 (7)

**AGENCE JAPONAISE  
DE COOPERATION INTERNATIONALE (JICA)**

**ROYAUME DU MAROC  
MINISTERE DES PECHEES MARITIMES  
ET DE LA MARINE MARCHANDE**

**RAPPORT DE L'ETUDE DU CONCEPT DE BASE  
POUR  
LE PROJET DE CONSTRUCTION  
DE DEUX NAVIRES-ECOLES  
POUR LA PECHE COTIERE  
AU ROYAUME DU MAROC**

**JANVIER, 1995**

**Consortium  
KYOKUYO CO., LTD.  
KENS SYSTEM CONSULTING CO., LTD.**



## AVANT-PROPOS

En réponse à la requête du Gouvernement du Royaume du Maroc, le Gouvernement du Japon a décidé d'exécuter par l'entremise de son Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), une étude du concept de base pour le Projet de construction de deux navires-écoles pour la pêche côtière au Royaume du Maroc.

Du 20 août au 13 septembre 1994, la JICA a envoyé au Maroc une mission dirigée par Monsieur Eiji ISHIHARA, Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Division Internationale, Direction de la Pêche Maritime, Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche et composée des membres de Kyokuyo Co., Ltd. et de Kens System Consulting Co., Ltd.

Après un échange de vues avec autorités concernées du Gouvernement du Royaume du Maroc, la mission a effectué des études sur le site du Projet. Au retour de la mission au Japon, l'étude a été approfondie et un projet de rapport a été préparé. Afin de discuter du contenu du projet de rapport, une autre mission a été envoyée au Maroc du 9 au 21 novembre 1994. Par la suite, le rapport ci-joint a été complété.

Je suis heureux de remettre ce rapport et je souhaite qu'il contribue à la promotion du projet et au renforcement des relations amicales entre nos deux pays.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements sincères aux autorités concernées du Gouvernement du Royaume du Maroc pour leur coopération avec les membres de la mission.

janvier 1995



Kimio Fujita  
Président  
Agence Japonaise de  
Coopération Internationale





M. Kimio Fujita

janvier 1995

Président

Agence Japonaise de Coopération Internationale

Tokyo, Japon

### Objet : Lettre de présentation

Nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport de l'étude du concept de base pour le Projet de deux construction de navires-écoles pour la pêche côtière au Royaume du Maroc.

Cette étude a été réalisée par Kyokuyo Co., Ltd. et Kens System Consulting Co., Ltd., pendant mois, du 12 août 1994 au janvier 1995, sur la base du contrat signé avec votre agence. Lors de cette étude nous avons tenu pleinement compte de la situation actuelle au Maroc, pour étudier la pertinence du Projet susmentionné et établir le concept de projet le mieux adapté au cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon.

Nous souhaitons exprimer nos remerciements pour la compréhension et l'assistance que nous ont fournies durant cette étude les personnes concernées de la JICA, du Ministère des Affaires Etrangères et de l'Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche. Nous aimerions également remercier le Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande du Royaume du Maroc, les Centres de Qualification Professionnelle Maritime d'Al Hoceïma et de Safi, le bureau de la JICA au Maroc et l'Ambassade du Japon au Maroc pour l'aide précieuse et la collaboration qu'ils nous ont apportées à cette occasion.

En espérant que ce rapport vous sera utile pour la promotion de ce Projet, je vous prie d'agréer Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

豊永三紀雄

Mikio TOYONAGA

Chef des ingénieurs-conseils,

Mission d'étude du concept de base

pour le Projet de construction

de deux navires-écoles pour la pêche côtière

au Royaume du Maroc

Consortium

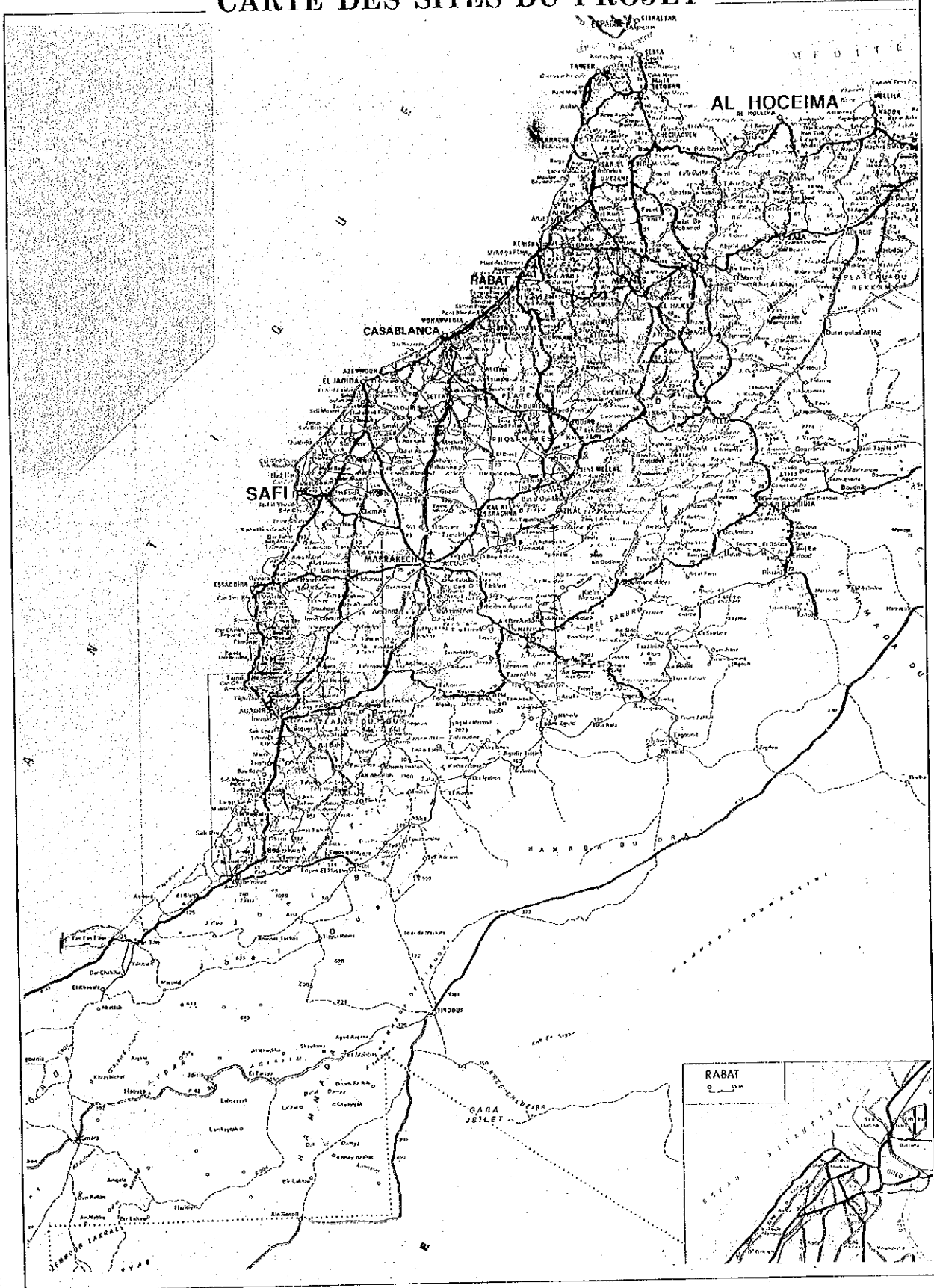
Kyokuyo Co., Ltd.

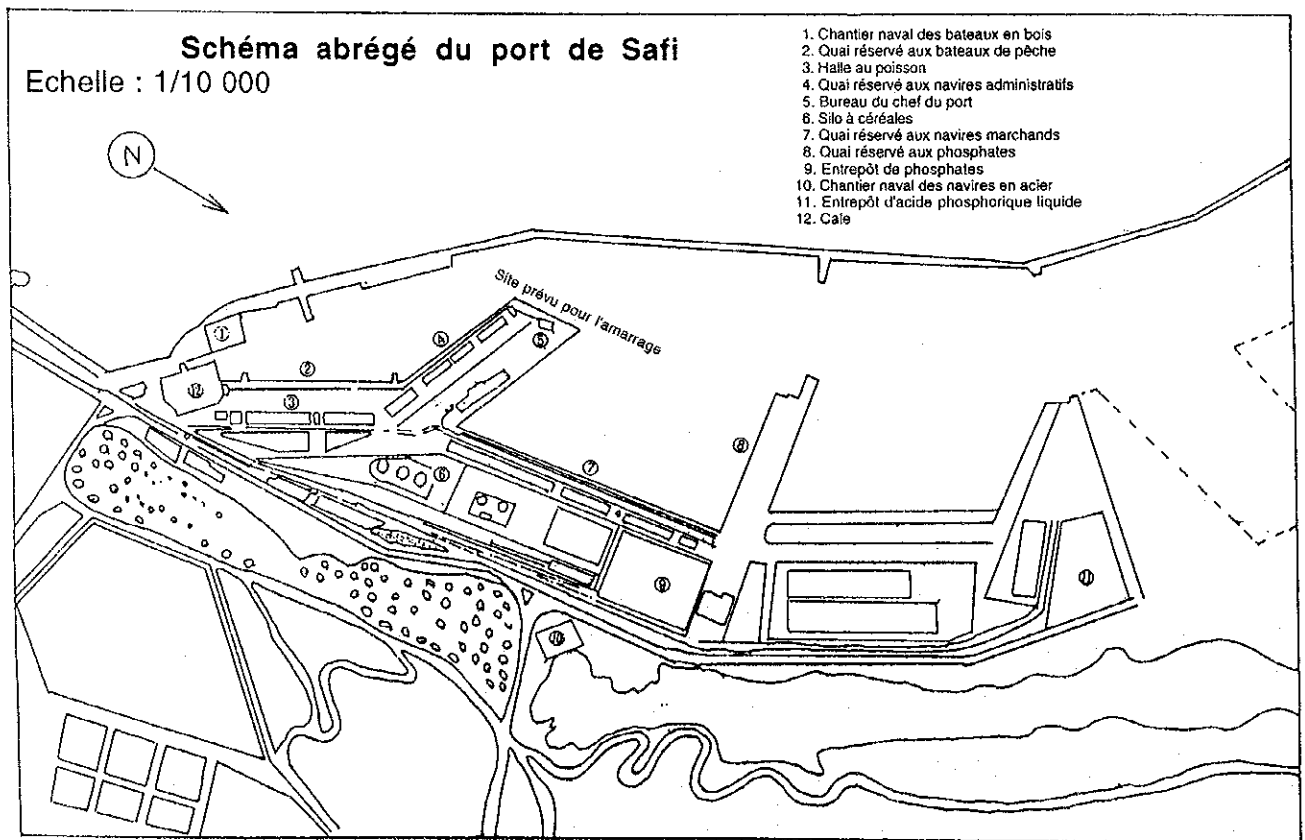
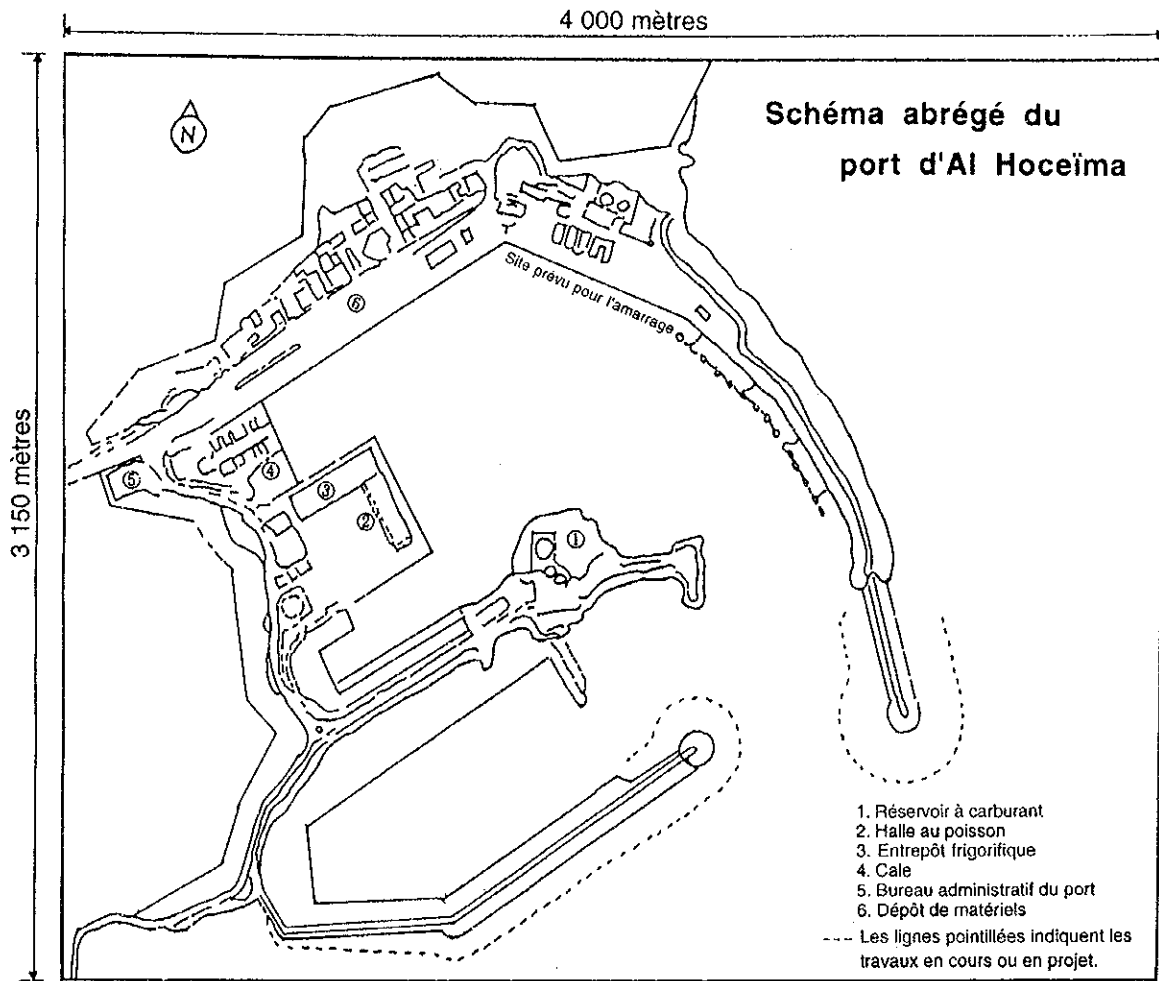
Kens System Consulting Co., Ltd.

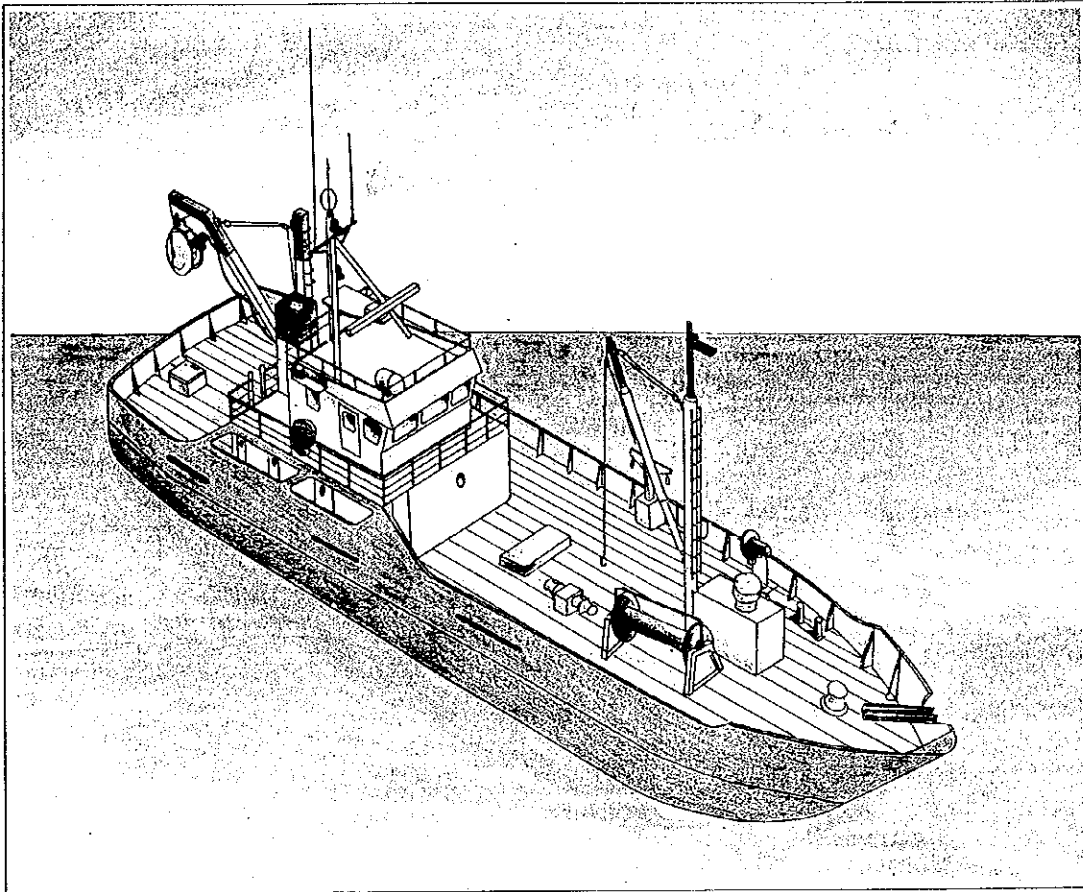


PLAN DU PORT DE SITE

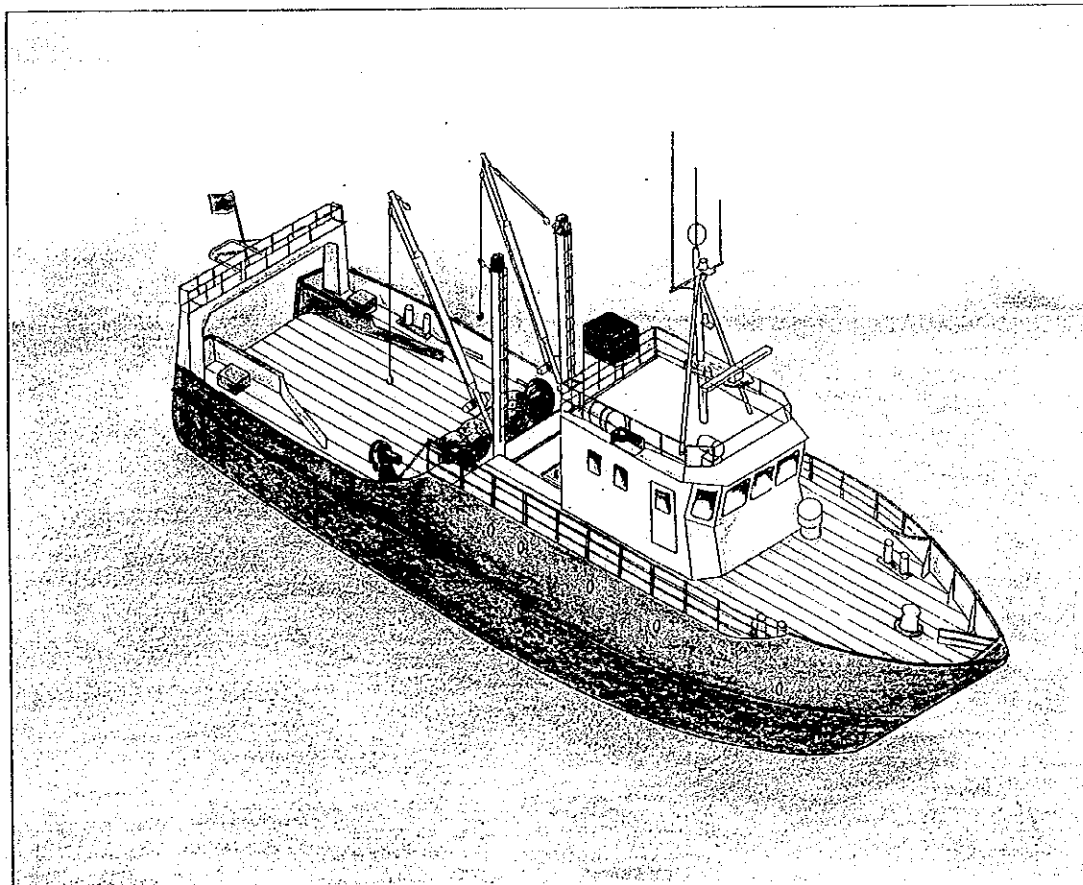
CARTE DES SITES DU PROJET





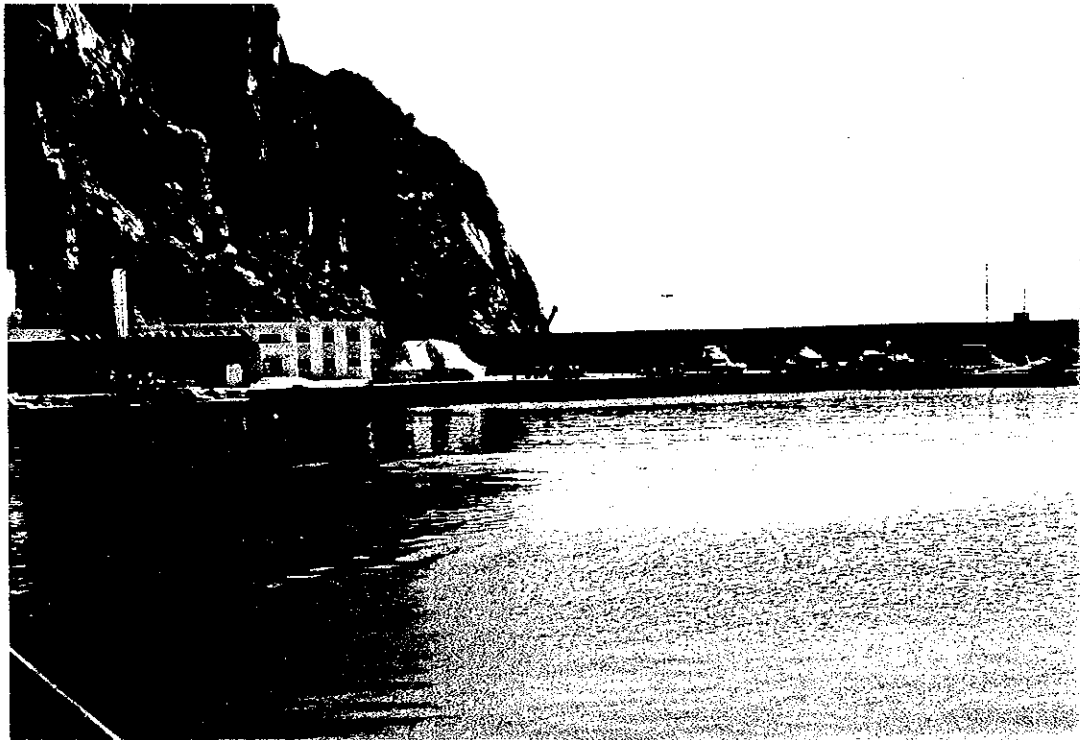


Plan d'Achèvement Prévu du Bateau Pêcheur d'Ecole au Filet Cernant Sardinier



Plan d'Achèvement Prévu du Bateau Pêcheur d'Ecole au Chalut

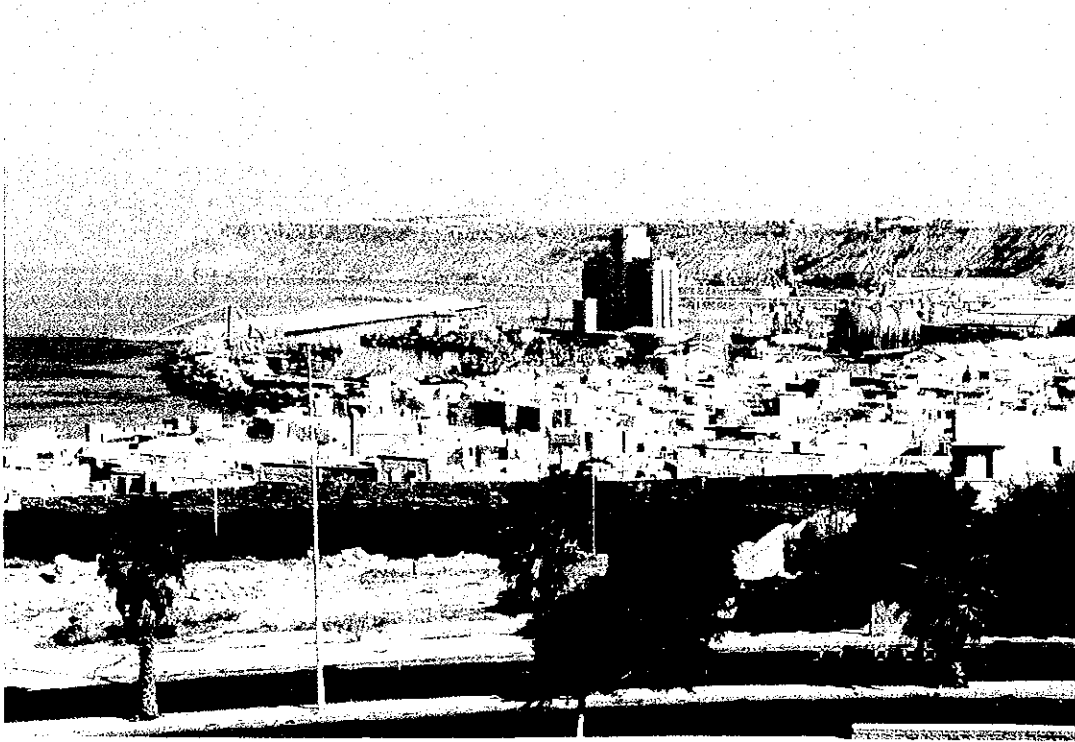
Port d'Al Hoceïma



C Q P M  
d'Al Hoceïma



Port de Safi



C Q P M  
de Safi







## Résumé

Le Royaume du Maroc possède une façade sur l'Océan Atlantique à l'Ouest et sur la Mer Méditerranée au Nord, et ses vastes eaux économiques comprennent des pêcheries abondantes. Le secteur de pêche de ce pays, avantagé sur le plan géographique par ces conditions naturelles remarquables et la proximité du marché européen, s'est rapidement développé. En 1993, il a atteint une production halieutique de 650.000 tonnes, des prises représentant un montant d'environ 600 millions de US\$. La pêche joue également un rôle important dans la balance commerciale, puisqu'elle se place au second rang des exportations après le minerai de phosphate. Par ailleurs, sur le plan de l'emploi, la pêche emploie directement et indirectement environ 150.000 personnes, la consommation intérieure de poisson a atteint 165.000 tonnes. Ce sont là des éléments qui montrent l'importance de ce secteur.

La pêche côtière compte, dans ce secteur, pour 75% des prises totales nationales et représente 60% des gains de devises et 90% de l'emploi respectivement. Cette pêche côtière si importante, fait face à divers problèmes, tels que l'insuffisance de marins possédant une licence de navigation, la nécessité de mesures pour améliorer le maintien de la fraîcheur des prises et leur qualité, et leur hygiène, la modernisation des unités de pêche côtière, dont les équipements sont obsolètes. Pour ces raisons, le Gouvernement du Maroc a donné la priorité à la "modernisation et au développement de la pêche côtière" dans son plan du secteur de la pêche (depuis 1993), à l'amélioration du rendement et de la situation socio-économique des pêcheurs traditionnels par l'amélioration des techniques à la fois sur le plan matériel et humain pour résoudre ces problèmes. De plus, il a engagé une action urgente et essentielle de renforcement de la formation des marins-pêcheurs, et s'efforce de consolider la formation des ressources humaines.

Dans le secteur de la pêche hauturière, le Maroc a pu renforcer son système de formation des pêcheurs et des ressources humaines avec la coopération du Japon sous diverses formes, et s'efforce de développer la formation maritime, à l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM d'Agadir). Les résultats obtenus sont appréciables.

Mais dans le secteur de la pêche côtière, les Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM), spécialisés dans la formation de marins-pêcheurs, ne possèdent pas de véritable navire-école, et n'obtiennent pas les résultats escomptés à cause du manque de formation pratique en mer et de personnel formateur suffisamment recyclé pour améliorer ses qualifications. Vu cette situation, le Gouvernement du Maroc a établi des mesures en vue de résoudre le problème urgent du renforcement de

l'organisation des CQPM dans le cadre de "La modernisation et le développement de la pêche côtière".

Le Gouvernement du Maroc a demandé au Gouvernement du Japon de lui accorder sa coopération technique de type projet pour son "Projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" en vue de la réalisation et de la promotion de cet objectif. Ce projet de coopération technique a démarré en juin 1994. Le renforcement des structures des CQPM sur le plan des ressources humaines est en cours. D'autre part, le navire-école jouant un rôle essentiel dans la formation pratique, le Gouvernement du Maroc a requis la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon pour la construction de deux navires-écoles, nécessaires au renforcement des structures des CQPM et pour la réussite du projet de coopération technique.

En réponse à cette requête, le Gouvernement Japonais a décidé l'exécution d'une étude du concept de base concernant ce Projet, et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale a détaché au Maroc, du 20 août au 13 septembre 1994, une mission d'étude du concept de base. Les membres de la mission ont confirmé le projet, la teneur de la requête et le système d'exécution local, et ont eu des discussions techniques concernant les spécifications des navires-écoles objet de la requête. Le présent projet de rapport de l'étude du concept de base a été rédigé sur la base de l'analyse au Japon des données ainsi obtenues. Par la suite, l'Agence Japonaise de Coopération Internationale a détaché du 9 au 21 novembre 1994, une mission d'explication du résultat de l'étude, et du plan de base, pour fournir des explications et avoir les dernières discussions avec la partie marocaine.

Le Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande est l'organe de supervision du Projet et les organismes de gestion et d'exécution du Projet sont les Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM) de Safi et Al Hoceïma dépendant de la Direction des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques dudit Ministère.

Le CQPM d'Al Hoceïma sur la façade méditerranéenne regroupe un total de 96 élèves sur deux promotions. Compte tenu des caractéristiques de la pêche en Méditerranée, on prévoit de lui affecter un navire-école senneur (sardinier); par ailleurs, le CQPM de Safi, regroupe un total de 105 élèves, en deux promotions. On prévoit de lui affecter un chalutier, adapté à la pêche sur le plateau continental de cette région atlantique. Il est pertinent de prévoir ces deux navires-écoles, en fonction des différences de caractéristiques des zones maritimes et des pêcheries, et suite aux discussions et étude

avec l'équipe de coopération technique japonaise de type projet. Les deux navires-écoles du Projet seront gérés comme suit:

### Projet de navigation et gestion des navires du Projet

Type de navire-école	Navire sennear (sardinier)	Navire chalutier
Organisme de gestion	CQPM d'Al Hoceïma	CQPM de Safi
Port d'attache	Port d'Al Hoceïma	Port de Safi
Projet de navigation	<p>Nbre de jours de sortie pour la formation des élèves</p> <p>1 jour x 104 sorties = 104 jours</p> <p>Nbre de jours de sortie pour le recyclage des marins-pêcheurs</p> <p>1 jour x 55 sorties = 55 jours</p> <p>Mouillage, etc. 176 jours</p> <p>Mise en cale sèche 30 jours</p> <p>Année Total 365 jours</p> <p>* Les sorties d'une journée sont ordinaires pour la pêche à la senne tournante, alors que la formation pour la pêche à la palangre du thon, on prévoit des sorties de 2 à 3 jours.</p> <p>* Sur la base du projet de navigation ci-dessus, on fera une nouvelle étude, pour effectuer des améliorations sur la base du projet de calendrier de l'équipe de coopération technique et de ses suggestions.</p>	<p>Nbre de jours de sortie pour la formation des élèves</p> <p>5 jours x 24 sorties = 120 jours</p> <p>Nbre de jours de sortie pour le recyclage des marins-pêcheurs</p> <p>10 jours x 7 sorties = 70 jours</p> <p>Mouillage, etc. 145 jours</p> <p>Mise en cale sèche 30 jours</p> <p>Année Total 365 jours</p> <p>* La longueur maximale des sorties est fixée à 10 jours.</p>
Maintenance	La maintenance et les réparations simples seront assurées par les CQPM de Safi et d'Al Hoceïma. Mais on peut penser que les mises en cale sèche périodiques pourront également se faire dans les grands ports voisins.	
Frais de navigation	Les frais de navigation seront couverts par un nouveau budget, en plus du budget actuel indépendant pour l'exploitation des CQPM, affecté directement par le Ministère des Finances.	

Les membres de la mission ont étudié la requête et l'objectif de navigation et les fonctions des deux navires objet de la requête, ont établi un projet préliminaire pour les deux navires au Japon, et ont eu des discussions avec l'organe d'exécution marocain sur leurs spécifications. Sur la base de ces discussions, ils ont étudié la requête de l'organisme d'exécution, ont effectué les corrections nécessaires au projet préliminaire, et établi un plan de base pour les deux navires.

Les différences de dimensions et des spécifications des deux navires dans la requête et dans le projet du concept de base sont les suivantes: pour le navire-école sennear (sardinier) du CQPM d'Al Hoceïma, les points suivants ont été confirmés: addition d'une barque à lamparo et d'un skiff, augmentation de 4 membres d'équipage, ce qui fait un total de 28 membres, et augmentation consécutive du nombre de lits, ce qui a entraîné le passage d'environ 50 à 65 tonnes. Par ailleurs, pour le navire-école chalutier du CQPM de Safi, il y a eu des modifications mineures dans l'appareillage du navire, mais grosso modo les deux navires ne sont pas très différents de ceux de la requête. Ces deux navires étant prévus comme navires-modèles pilotes pour la modernisation de la pêche côtière, ce point a été pris en compte dans le concept de base.

Le tableau ci-dessous indique les nouvelles dimensions et spécifications des deux navires, et les différences principales avec la requête originale.

	Navire-école prévu pour le CQPM d'Al Hoceïma		Navire-école prévu pour le CQPM de Safi	
Item	Spécifications de la requête	Items confirmés (différences)	Spécifications de la requête	Items confirmés (différences)
1) Type, matériel	En acier Senneur (sardinier)	Idem	En acier Chalutier	Idem
2) TJB	Env. 50 TJB	<i>Env. 69 TJB</i>	Env. 90 TJB	<i>Env. 99 tonnes</i>
3) Machine principale	250~300 CV	<i>Env. 400 CV</i>	Env. 400 CV	<i>Env. 500 CV</i>
4) Vitesse	8~9 nœuds	Env. 8,5 nœuds	8~9 nœuds	Env. 9,0 nœuds
5) Hélice	A pas fixe	Idem	A pas variable	Idem
6) Longueur totale	Env. 18 m	<i>Env. 20,0 m</i>	Env. 20 m	<i>Env. 23,0 m</i>
7) Capacité en combustible	Env. 6 m3	Env. plus de 6,3 m3	Env. 10 m3	<i>Env. plus de 13,8 m3</i>
8) Capacité en eau douce	Env. 3 m3	Env. 3,5 m3	Env. 10 m3	Idem
9) Capacité de cale à poisson	Env. 10 m3	Idem	Env. 15~20 m3	<i>Env. 18 m3</i>
10) Effectif	Elèves - Formateurs - <u>Equipage -</u> Total 24 personnes	Elèves - 12 pers. Formateurs-2 pers. <u>Equipage - 14 pers.</u> Total 28 personnes	Elèves - 13 pers. Formateur - 1 pers. <u>Equipage - 10 pers.</u> Total 24 personnes	Elèves - 12 pers. Formateurs -2pers. <u>Equipage - 10 pers</u> Total 24 personnes
11) Autres	La barque à lamparo et le skiff ne sont pas compris dans la requête.	<i>La possibilité de fabrication locale d'un barque à lamparo et un skiff (en bois) est à l'étude.</i>	Générateur à eau douce à installer	<i>Pas de générateur à eau douce</i>
12) Engins de pêche	Engins de sardinier Engins de palangre de fond Engins de palangre de thon	Un jeu (pas de modification) Un jeu (pas de modification) Un jeu (pas de modification)	Engins de chalutier Engins de palangre de fond	Un jeu (pas de modification) Un jeu (pas de modification)

Pour l'exécution du Projet, il faudra compter environ 3 mois du contrat de construction à l'établissement du plan d'exécution ensuite environ 6 mois du

commencement de la construction à son achèvement, et environ 11 mois en tout jusqu'à la livraison des deux navires.

Si ce Projet est réalisé, et que des navires-écoles pour la pêche sont fournis, la formation pratique en mer deviendra possible pour les deux CQPM du Projet, ce qui renforcera leur système d'enseignement. De plus, ces deux navires aideront l'équipe de coopération technique japonaise de type projet déjà mise en place leur permettant de jouer un rôle important dans le renforcement des ressources humaines des CQPM le renforcement matériel par l'intermédiaire du Projet et l'établissement de programmes de formation. Les effets combinés de ces deux projets devraient améliorer le taux de consolidation de la formation à la pêche côtière. Par conséquent, la nécessité de ce Projet est jugée très importante, et avec la consolidation de la formation à la pêche, un projet de "modernisation et développement de la pêche côtière" sera promu, ce qui permettra d'améliorer la situation socio-économique de ce secteur. En particulier, la pêche se faisant dans des zones et environnements de pêche symétriques dans la Méditerranée et dans l'Océan Atlantique, on considère que la combinaison des deux projets sera très avantageuse. Ce Projet permettra de promouvoir l'emploi, et l'augmentation de la qualité des produits due à l'amélioration des techniques devraient contribuer au développement de la pêche dans le pays, par l'augmentation des exportations de produits halieutiques et l'augmentation de l'approvisionnement en produits halieutiques du marché intérieur. Ceci permet de considérer comme pertinente la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon pour l'exécution de ce Projet.

Comme indiqué plus haut, on espère des effets bénéfiques de la réalisation de ce Projet, et les recommandations suivantes sont faites pour assurer le bon déroulement et l'exécution efficace de ce Projet

1) Collaboration avec l'équipe du "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" de la Coopération technique de type projet

Pour la réalisation du programme de formation à la pêche des deux navires du Projet, la collaboration avec l'équipe de Coopération technique de type projet, qui s'occupe actuellement d'activités en vue de l'amélioration de la compétence des formateurs des CQPM et de l'établissement d'un programme d'étude des CQPM pour la formation pratique, est indispensable. Mais le site de l'équipe de Coopération technique de type projet (Agadir) et les sites du Projet sont éloignés sur le plan géographique. Il faudra cependant assurer des relations et des communications étroites entre les deux CQPM et l'équipe de Coopération technique de type projet pour éviter les contradictions dans l'exécution et la conduite des deux projets mutuels.

## 2) Assurance d'un budget de navigation

Nous avons estimé les frais généraux nécessaires à la navigation, l'entretien et la gestion (1.500.000 à 1.600.000 DH) pour que la navigation du navire-école s'effectue au taux de fonctionnement prévu par le Projet. Il est donc nécessaire que vous preniez des mesures budgétaires en tenant compte de ce montant estimé pendant l'exercice avant la mise en service des deux navires. Les mesures budgétaires actuelles de type ITPM, intégrant une partie du chiffre d'affaires de la vente des produits halieutiques capturés pendant les opérations de pêche de l'entraînement pratique au budget, pourront être prises après saisie des résultats de navigation de formation obtenus après leur mise en service.

## 3) Formation préalable de l'équipage et des formateurs

Comme les navires du Projet sont les premiers véritables navires-écoles affectés à ces deux CQPM, il est souhaitable que l'équipage et les formateurs aient une expérience suffisante de la formation pratique en mer pour assurer le bon fonctionnement des navires-écoles. Pour cela, avant le commencement de la formation, il sera nécessaire d'assurer des stages préalables pour la forme d'application et la formation pratique, etc. sur les navires-écoles présentement affectés à l'ITPM, ou bien sur le navire-école qui sera livré en décembre 1994, en coordination avec une équipe de coopération technique de type projet.

## 4) Augmentation du nombre de jours de navigation du projet

Dans le projet de navigation actuel, le navire-école du CQPM d'Al Hoceïma aura 159 jours de navigation et celui du CQPM de Safi 190. On estime que ce chiffre est correct pour Safi, mais cela semble trop peu dans le cas du CQPM d'Al Hoceïma où l'on fera des sorties d'une journée seulement. Comme on considère que l'augmentation du nombre de jours de navigation est liée à l'efficacité de la formation, il sera souhaitable d'étudier l'augmentation de ce nombre de jours en relation avec le programme qui sera établi conjointement avec l'étude de coopération technique de type projet.

## 5) Application du savoir-faire en matière de navigation et de gestion des navires-école de l'ITPM d'Agadir

L'ITPM d'Agadir possède maintenant un savoir-faire lui permettant d'assurer le service régulier des navires-écoles grâce à la coopération technique de type projet que lui a accordée le Japon.

Si ce Projet est réalisé, ces deux CQPM seront pour la première fois dotés de navires-écoles, et l'on propose d'utiliser pleinement le savoir-faire concernant la navigation et la gestion des navires-écoles pour la pêche accumulé par ledit institut.

## **LISTE DES ABREVIATIONS**

### **1. ORGANISMES CONCERNES A LA FORMATION MARITIME**

- (1) **CQPM** : Centre de Qualification Professionnelle Maritime  
Qualification après la fin des études du CQPM  
**CAPM** : Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime

(2) **ITPM** : Institut de Technologie des Pêches Maritimes

(3) **ISEM** : Institut de Supérieur des Etudes Maritimes

### **2. AUTRES ORGANISMES**

(1) **ISPM** : Institut Scientifique des Pêches Maritimes

(2) **ONP** : Office National des Pêches ( Organisme sous la tutelle du Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande )

(3) **ODEP** : Office d'Exploitation des Ports ( Organisme sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics )

### **3. AUTRES**

**DH**: DIRHAM, unité de monnaie du Royaume du Maroc



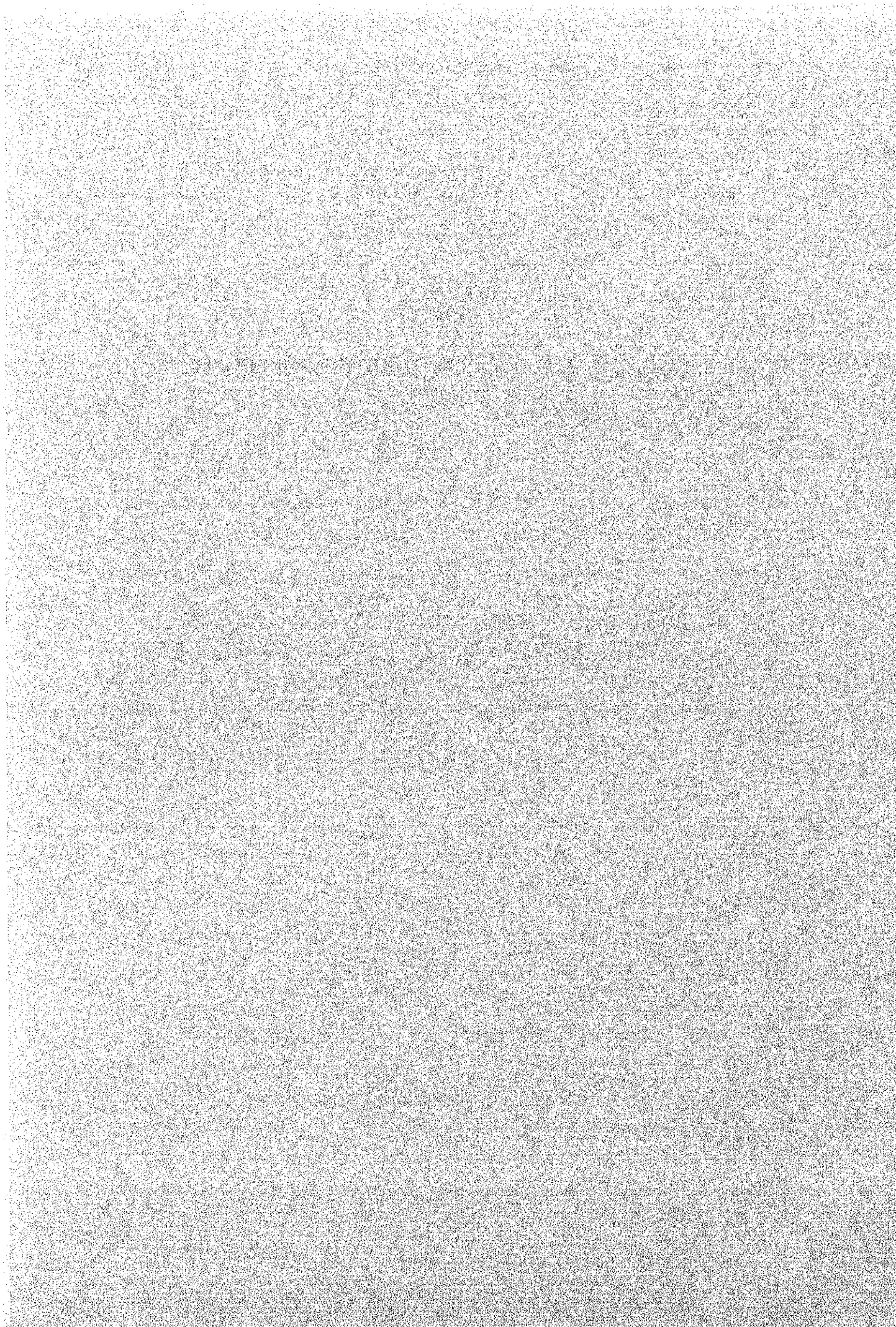
AVANT-PROPOS  
LETTRE DE PRESENTATION  
CARTE  
PHOTOS  
RESUME

## TABLE DES MATIERES

Chapitre 1	Arrière-plan de la requête.....	1
	1. Historique de la requête.....	1
	2. Aperçu de la requête et principaux composants.....	13
Chapitre 2	Aperçu de l'étude.....	17
Chapitre 3	Environnement du Projet.....	19
	1. Situation socio-économique au Royaume du Maroc.....	19
	2. Projet de développement du secteur de la pêche.....	19
	2-1 Plan en amont.....	19
	2-2 Situation financière.....	21
	3. Projets des autres pays d'aide et organismes internationaux..	22
	4. Exécution de l'aide du Japon.....	23
	5. Situation sur le site du Projet.....	26
	5-1 Conditions naturelles.....	26
	5-2 Aménagement des infrastructures .....	26
	6. Problèmes d'environnement.....	29
Chapitre 4	Teneur du Projet.....	33
	1. Structure de base du Projet.....	33
	2. Objectifs et objet du Projet.....	36
	3. Système d'exécution du Projet.....	37
	3-1 Organisation et personnel.....	37
	3-2 Budget.....	39
	3-3 Projet de navigation et de maintenance des navire du Projet.....	39

4.	Plan de base du projet le mieux adapté.....	51
4-1	Orientation de la conception.....	51
4-2	Etude des conditions de conception.....	54
4-3	Plan de base.....	55
	I Senneur sardinier (navire-école prévu pour le CQPM d'Al Hoceïma ).....	57
	[1] Plan de la coque .....	57
	[2] Plan d'équipement.....	66
	[3] Plan pour les machines.....	72
	[4] Plan pour les engins de pêche.....	74
	II Chalutier (navire-école prévu pour le CQPM de Safi)..	76
	[1] Plan de la coque .....	76
	[2] Plan d'équipement.....	83
	[3] Plan pour les machines.....	88
	[4] Plan pour les engins de pêche.....	91
4-4	Dessins de base.....	93
5.	Projet d'exécution.....	103
5-1	Orientation de l'exécution.....	103
5-2	Points à prendre en compte lors de la construction et l'exécution.....	105
5-3	Plan de supervision de l'exécution.....	105
5-4	Projet de fourniture des équipements.....	109
5-5	Programme d'exécution.....	110
6	Répartition des contributions.....	111
7	Coopération technique et coopération d'autres donateurs.....	111
Chapitre 5	Evaluation du Projet et recommandations.....	113
	1. Effets bénéfiques.....	113
	2. Démonstration et vérification de la pertinence.....	114
	3. Recommandations.....	115
[Annexe]	1. Liste des membres de la mission d'étude.....	119
	2. Calendrier du programme de l'étude sur place.....	124
	3. Liste des personnes rencontrées au Maroc.....	129
	4. Procès-verbal des discussions sur l'étude.....	133

## **Chapitre 1 Arrière-plan de la requête**



## Chapitre 1 Arrière-plan de la requête

### 1. Historique de la requête

#### 1-1 Situation actuelle du secteur de la pêche au Royaume du Maroc

##### 1) Grandes lignes concernant la production

Le Royaume du Maroc possède une façade sur l'Océan Atlantique à l'Ouest et une façade sur la Mer Méditerranée au Nord, et ses eaux économiques (ZEE) forment des pêcheries très abondantes et productives. Avantage par cet environnement naturel et la proximité géographique du marché européen, le secteur de la pêche se développe rapidement depuis quelques années. En 1993, le total des prises était d'environ 650.000 tonnes, ce qui représente environ 600 millions de US\$.

Dans ce total de 650.000 tonnes (1993), les prises de la pêche côtière représentaient environ 75%. De plus, parmi l'ensemble des prises, les petits poissons pélagiques, tels que la sardine, représentaient environ 70%; environ 60% des sardines sont consommées fraîches ou en conserve, et les 40% restants sont utilisés comme matériau de la farine de poisson. Par ailleurs, environ 80% de l'ensemble des prises se fait dans le centre et le sud de l'Océan Atlantique, au sud de Casablanca. Toutefois, du côté de la Méditerranée et sur la côte atlantique nord, (Tanger - Casablanca), le poisson est largement consommé frais, et il est vendu à des prix supérieurs à ceux pratiqués sur la côte atlantique sud.

Le Tableau 1-1 indique l'évolution des prises de ces dernières années et le Tableau 1-2 les prises par zone de pêche côtière.

Tableau 1-1 Evolution des prises débarquées au Maroc

Année	Volume de prises (Tonne)			Pourcentage (%)		
	Pêche côtière	Pêche hauturière	Total	Pêche côtière	Pêche hauturière	Total
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	442.931	147.838	590.769	75,0	25,0	100
1992	414.202	131.500	554.906	75,9	24,1	100
1993	477.945	129.325	607.270	78,7	21,3	100

Note) Les prises de la pêche côtière artisanale ne sont pas incluses

Source: Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande, statistiques 1994

Tableau 1-2 Prises de pêche côtière par zone et son chiffre d'affaire

Zone	Prises tonnes / (%)	Chiffre d'affaire mille DH (%)	Prix unitaire DH / kg
Côte méditerranéenne (Ras Kebdana ~ Tanger)	36.157 (7,6)	229.470 (16,7)	6,3
Côte atlantique Nord (Tanger ~ Casablanca)	53.169 (11,1)	326.725 (23,8)	6,1
Côte atlantique centre (Casablanca ~ Agadir)	114.248 (23,9)	478.206 (34,8)	4,2
Côte atlantique Sud (Au sud d'Agadir)	274.371 (57,4)	338.957 (24,7)	1,2
Total	477.945 (100)	1.373.358 (100)	@2,9

Source: Division de la statistique, ISPM, ONP, statistiques 1994

## 2) Prises par forme de pêche et nombre de navires, nombre de marins-pêcheurs

Au Maroc, le secteur de la pêche se divise en gros en trois parties: pêche côtière artisanale, pêche côtière et pêche hautulière.

<1> Pour la **pêche côtière artisanale**, environ 20.000 pêcheurs utilisent quelque 8.300 petits canots en bois de 1 à 3 tonnes, pour pêcher à la fois les poissons pélagiques et démersaux de manières variées. Les prises pour 1993 ont été estimées à environ 40.000 tonnes.

<2> Pour la **pêche côtière**, en dehors des canots, des navires de 10 à 110 tonnes travaillent dans les eaux économiques et les eaux territoriales du Maroc, avec un personnel d'environ 45.000 pêcheurs. En 1993, quelque 2.500 navires (senne tournante, palangre, filet maillant, chalut, etc.) ont assuré la prise d'environ 480.000 tonnes de poisson.

<3> La **pêche hautulière** emploie quelque 9.000 marins-pêcheurs, sur quelques 400 chalutiers, qui ont pour port d'attache Tan-Tan et Agadir, les deux grands ports de pêche du pays. Actuellement, les navires de pêche battant pavillon marocain doivent tous décharger leurs prises au Maroc, et les prises des chalutiers ont été d'environ 130.000 tonnes en 1993, principalement des céphalopodes, tels que poulpes, seiches, calmars, daurade, etc.

Le secteur global de la pêche emploie environ 150.000 personnes: environ 74.000 marins-pêcheurs exerçant la pêche côtière artisanale, la pêche côtière et la pêche hautulière, environ 50.000 personnes travaillant dans la transformation, et autres personnes dans des branches indirectement liées à la pêche, telles que distribution, stockage, réparation, etc., ce qui correspond à environ 2% de la population active du Maroc (environ 7.500.000 personnes).

## 3) Transformation, consommation et commerce des produits halieutiques

Parmi les quelque 650.000 t de produits halieutiques capturés en 1993, on estime que les produits transformés à base de poisson ont été d'environ 140.000 t de produits

congelés, d'environ 240.000 t de poisson frais, d'environ 140.000 t de conserves et d'environ 130.000 t de farine de poisson.

Parmi ces chiffres, la consommation intérieure a été, sur la base des captures de base, d'environ 200.000 tonnes, ce qui correspond à environ 7 kg par personne. Mais la consommation dans les villages agricoles de l'intérieur étant faible, des mesures ont été prises en vue de la généralisation de la consommation de poisson. Par ailleurs, pratiquement toute la farine de poissons est destinée à la consommation intérieure.

En 1993, les exportations de produits halieutiques ont été d'environ 200.000 t (base produit), soit 5,4 milliards de DH (env. 600 millions US\$), ce qui constitue une source de devises importante pour le pays. Parmi ces exportations, il y avait environ 100.000 t de poissons congelés, environ 50.000 t de poissons frais et fumés, environ 50.000 t de conserves et autres (soit un total d'environ 320.000 t (base poisson de base)). Si l'on considère la destination des principaux produits, parmi les produits congelés, les céphalopodes congelés sont destinés au Japon, les poissons démersaux à l'Europe et aux autres pays d'Afrique occidentale. Le poisson frais et fumés sont exportés vers la France, l'Italie, l'Espagne, etc. et les conserves de sardines et maquereaux, etc. vers l'Europe et les pays Africains.

## **1-2 Administration du secteur de la pêche**

Le Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande, l'organisme d'administration principal du secteur de la pêche, a été fondé en 1981 en vue du développement et de l'administration du secteur de la pêche. Il comprend cinq directions: Direction des Affaires Administratives et Générales, Direction des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques, Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture, Direction de la Marine Marchande et Direction des Industries de la Pêche, qui assurent principalement les prestations suivantes. La Figure 1-1 indique l'organigramme du ministère.

### **1) Direction des Affaires Administratives et Générales:**

Valorisation des ressources humaines, gestion administrative, financière et matérielle du Ministère.

### **2) Direction des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques:**

Etablissement d'accords de pêche avec les pays étrangers et de conventions internationales, participation aux assemblées internationales, exécution et supervision de la formation des gens de mer et des instructeurs, mise à jour et suivi de la réglementation maritime.

**3) Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture:**

Définition et mise en œuvre de la stratégie de développement, la promotion et la gestion du secteur de la pêche et de l'aquaculture.

**4) Direction de la Marine Marchande:**

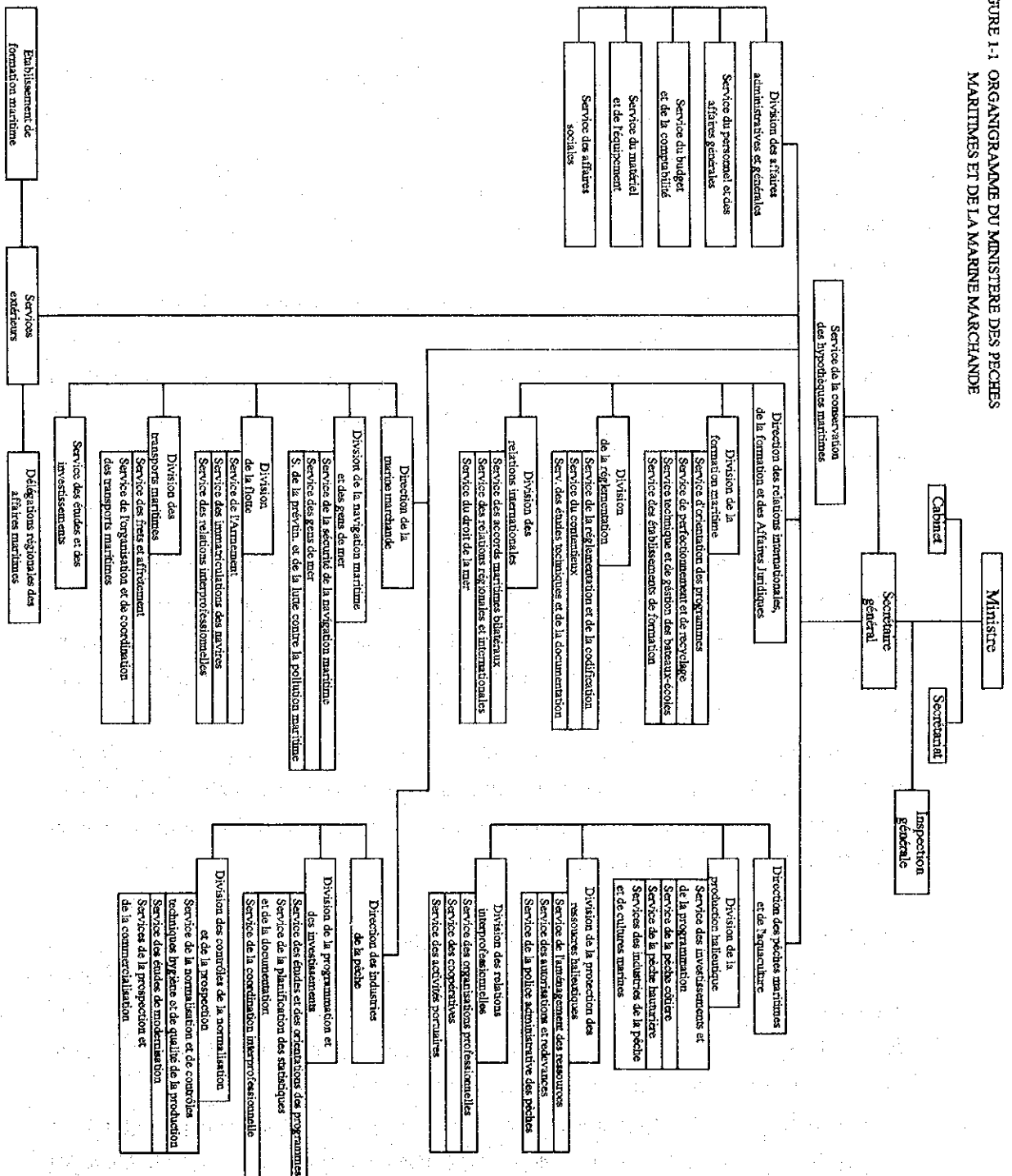
Définition et mise en œuvre de la politique de développement des transports maritimes, gestion des navires, des gens de mer, des gens de mer, de la sécurité de navigation des navires, gestion du travail des marins

**5) Direction des Industries de la Pêche:**

Mise en œuvre de la politique de promotion et de modernisation des activités de traitement, valorisation et transformation des produits de la pêche et encouragement des investissements.



FIGURE 1-1 ORGANIGRAMME DU MINISTRE DES PÊCHES  
MARTIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE



### 1-3 Formation à la pêche

Ce n'est que récemment que la formation à la pêche a été organisée et systématisée.

En particulier, dans le domaine de la pêche hauturière, on a pris des mesures pour renforcer les structures de formation à la pêche hauturière pour éviter la fuite des devises utilisées pour payer les pêcheurs étrangers employés pour suppléer l'insuffisance de marins-pêcheurs marocains, et promouvoir la marocanisation des équipages des navires battant pavillon marocain, ce qui a permis de renforcer et d'élargir la formation à la pêche. Les ITPM (ITPM d'Agadir et ITPM de Tan-Tan) sont les organismes de formation dans ce domaine.

Les organismes de formation pour la pêche côtière sont les CQPM (Al Hoceïma, Safi, Casablanca, etc.). Le domaine de la pêche côtière a pris du retard sur celui de la pêche hauturière, et le Gouvernement marocain a engagé un programme d'action pour renforcer la formation dans les CQPM, dans le cadre de la modernisation et du développement de la pêche côtière.

#### 1) ITPM (Institut de Technologie des Pêches Maritimes):

Les ITPM sont des instituts de formation supérieure des marins-pêcheurs pour la pêche hauturière, dont les stagiaires sont des élèves ayant terminé leur cycle secondaire de 8 ans, des élèves ayant le baccalauréat de la série scientifique, ou bien des élèves originaires du CQPM, et se limite aux élèves titulaires d'un certificat d'aptitude au travail en mer.

Actuellement, les ITPM forment principalement des marins-pêcheurs de classe moyenne, mais le programme des filières pour capitaines de navire et chefs mécaniciens créées à l'ITPM d'Agadir permettra de former des diplômés possédant la qualification officielle pour navires de grandes dimensions.

#### 2) CQPM (Centre de qualification professionnelle maritime):

Les CQPM sont prévus pour des élèves en section professionnelle du niveau de fin collège ou fin lycée souhaitant obtenir une formation de marin-pêcheur pour la pêche côtière. Il s'agit de jeunes de 16 à 19 ans, d'un niveau équivalant à fin collège au Japon. Un examen de sélection est prévu pour sélectionner les candidats.

Chaque CQPM est un organisme de formation spécialisé dans l'enseignement technique qui offre aux lauréats un diplôme d'aptitude au travail en mer. Actuellement, les études durent 2 ans, et bien que les matières au programme comprennent des matières de base comme les langues vivantes, la physique, les mathématiques, l'enseignement pratique est essentiel pour l'obtention du certificat d'aptitude de marin-pêcheur.

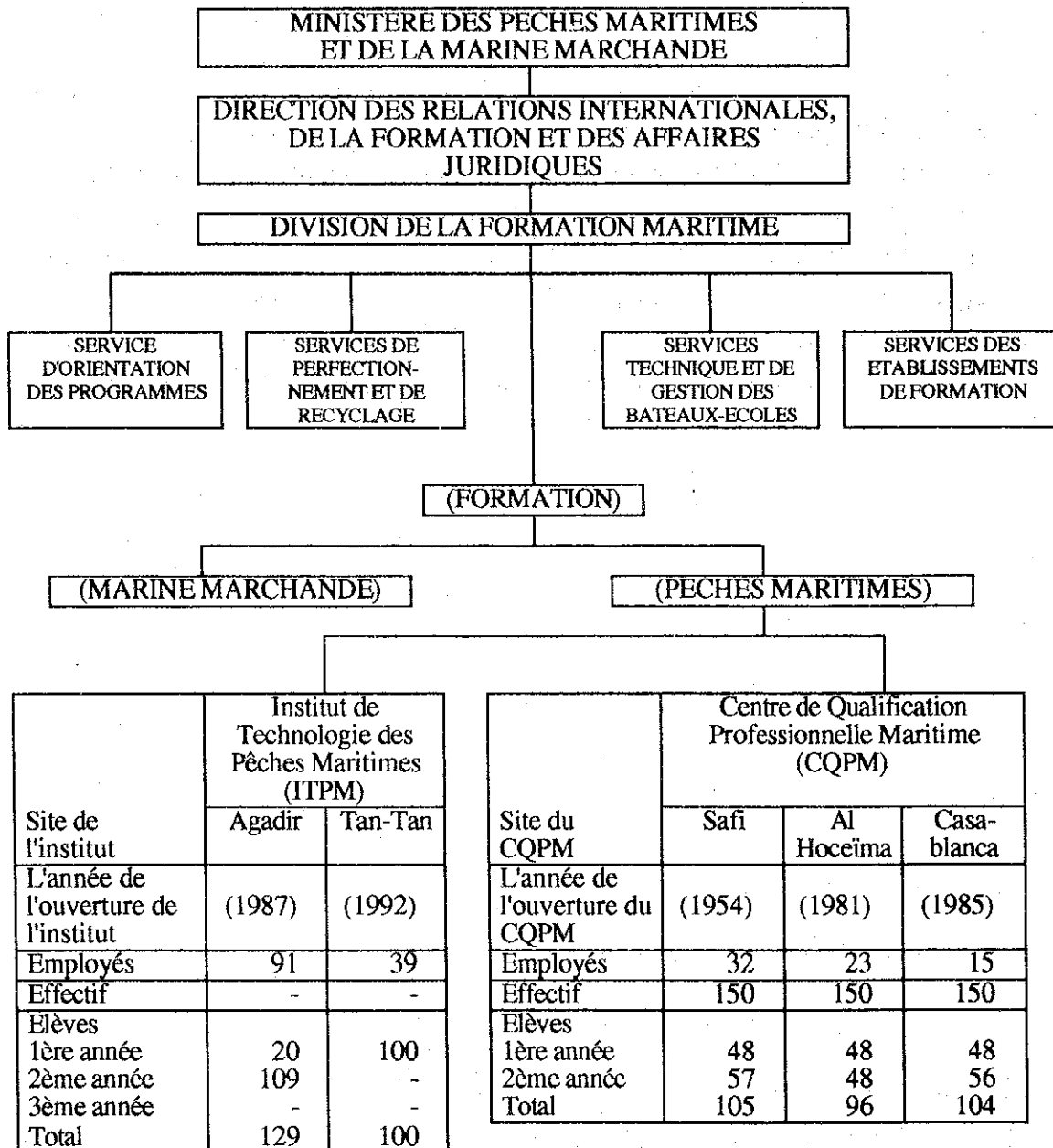
### 3) Organisation et installations des organismes de formation

La Figure 1-2 indique la date de fondation, le nombre d'élèves et le personnel des ITPM et CQPM.

De nombreuses installations terrestres et équipements ont été mis en place pour les ITPM. Un navire-école de grande dimension (AL-HASSANI) y a été affecté à la fin de 1994.

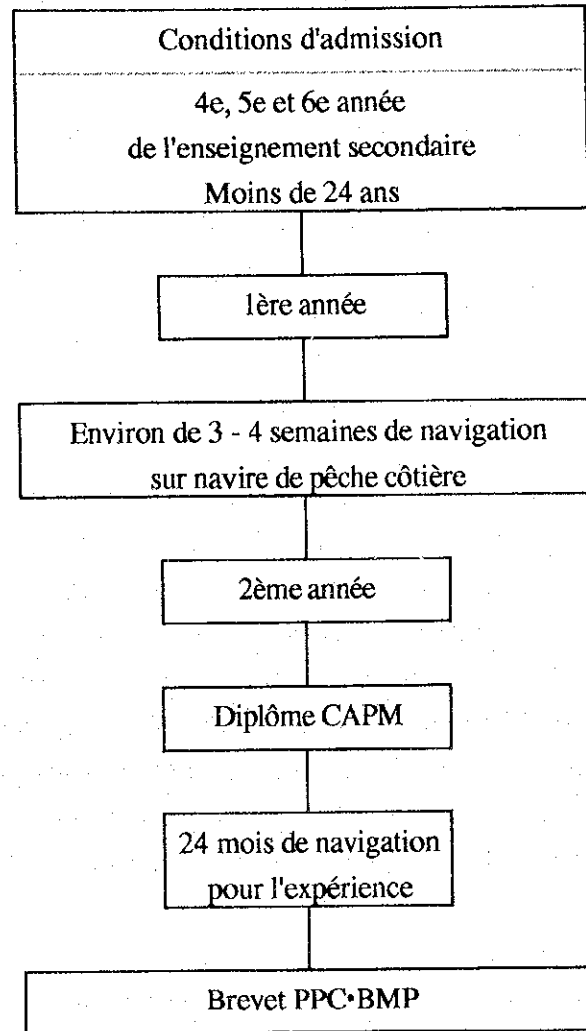
Récemment, sauf pour certains CQPM, les investissements ont été augmentés pour les installations terrestres, les équipements ont été mis en place, mais ces centres ne disposent pas de véritables navires-écoles pour la formation pratique. Pour renforcer le système de formation des CQPM, un "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" a été lancé en juin 1994 sous la forme d'une coopération technique de type projet, dans le cadre de la Coopération Technique du Japon. La coopération s'effectue au niveau des ressources humaines, et de l'établissement de programmes de formation. La Figure 1-3 indique le programme d'étude des CQPM.

FIGURE 1-2 ORGANIGRAMME DE LA FORMATION MARITIME AU MAROC



Source : Données du Ministère des Pêche Maritimes et de la Marine Marchande, novembre 1994

FIGURE 1-3 PROGRAMME D'ETUDE DES CQPM



- (Note) CAPM: Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime  
PPC: Brevet de Patron de Pêche Côtière  
(Brevet de patron de pêche de navires de moins de 75 t, travaillant entre 6 et 200 miles marins de la côte, ou bien second sur un navire de pêche de 75 à 150 t)  
BMP: Brevet de Mécanicien Pratique  
(Brevet de chef mécanicien sur un navire de moins de 100 chevaux, ou chef mécanicien en second sur un navire de 100 à 300 chevaux)

#### **1-4 Besoins du secteur de la pêche**

Nous avons jusqu'ici donné les grandes lignes du secteur de la pêche du Royaume du Maroc, mais chaque sous-secteur exprime des besoins.

##### **1) Pêche côtière artisanale**

Dans ce sous-secteur, suite au non-aménagement des infrastructures des villages de pêche régionaux, et bien que les possibilités de prise et la demande soient importantes, il arrive souvent qu'on n'arrive pas à bien gérer l'augmentation des prises et de la production, la fraîcheur du poisson, et le chiffre d'affaires. Ainsi, c'est le retard du développement des villages et de la société rurale qui fait obstacle à l'amélioration de la productivité.

##### **2) Pêche hauturière**

Dans ce sous-secteur, suite au manque d'officiers marins-pêcheurs marocains sur les navires hauturiers, le pays est obligé d'employer des marins-pêcheurs étrangers, et dépense beaucoup de devises pour leur salaire. C'est pourquoi le Gouvernement s'efforce d'assurer la marocanisation des équipages. Pour consolider la formation, il a promu le renforcement de la formation à la pêche principalement dans l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes d'Agadir (ITPM d'Agadir), où la collaboration japonaise a été accordée à la fois sur le plan des ressources humaines par la coopération technique de type projet et sur le plan matériel par des installations et équipements tels que navire-école, simulateur terrestre, etc., et des résultats apparaissent régulièrement.

##### **3) Gestion des ressources**

La production maximale soutenable (MSY) pour les ressources halieutiques du Maroc est estimée à 1,5 à 2 millions de tonnes. (sur la base des résultats statistiques sur les ressources de l'Institut Scientifique des Pêches Maritimes (ISPM), 1982).

En 1993, les prises ont été d'environ 650.000 tonnes, soit 30 à 40% du MSY, et on estime qu'il est encore possible de développer les ressources halieutiques du pays. Mais, avec le développement du secteur de la pêche, la capacité de capture des poissons démersaux et des céphalopodes a partiellement augmenté, et l'on estime que la gestion des ressources planifiée deviendra très importante dans l'avenir.

Actuellement, le Gouvernement marocain fait face au problème par des limitations de portée des permis de pêche, des limitations de formes d'opérations et de procédés, la mise en place de périodes d'interdiction et des zones de pêche pour les navires pratiquant la pêche hauturière des poissons démersaux et des céphalopodes.

#### 4) Secteur de la pêche côtière

Ce secteur qui représente 75% des prises totales du pays, connaît quelques difficultés.

##### 1) Insuffisance de marins possédant le brevet nécessaire pour conduire et exploiter les navires de pêche

Une flotte d'environ 2.500 navires opère dans ce secteur, mais au 31 décembre 1993, d'après des documents du Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (Division de la Formation Maritime), il y avait seulement 408 marins ayant un brevet de patron de pêche (PPC) (navires de moins de 75 t), 1.400 marins ayant une licence de patron de pêche (LPP) (navires de moins de 25 t), 321 mécaniciens pratiques (MP: 100 à 300 CV) et 445 marins possédant un brevet de mécanicien pratique (BMP) (navires de moins de 100 CV). Ainsi, tonnage et puissance supérieurs mis à part, le nombre total de marins possédant un diplôme est inférieur au nombre de navires existants. Actuellement, le Gouvernement marocain délivre exceptionnellement aux marins possédant un diplôme pour un navire de classe inférieure un diplôme leur permettant de travailler sur des navires plus grands.

##### 2) Gestion du maintien de la fraîcheur et de la qualité, gestion de l'hygiène

Dans la plupart des navires de pêche côtière, les poissons sont mis dans la cale avec des glaces, ou bien salés et emportés au port. Mais l'isolation thermique de la cale étant insuffisante, ou bien n'ayant pas assez de glace, ou bien la disponibilité de glace n'étant pas assurée, ou bien les marins-pêcheurs n'ayant que peu d'expérience des méthodes de la conservation de la fraîcheur, la gestion de la qualité est ainsi négligée, et le prix de vente du poisson au moment du débarquement n'est pas satisfaisant. Par ailleurs, les caisses à poisson sont toutes en bois, et si elles sont mal lavées, à température de conservation dans la glace, la qualité du poisson baisse à cause de l'odeur, des bactéries qui se multiplient, et souvent le problème de la perte de qualité des produits se pose.

##### 3) Progression de la modernisation des navires en bois

La plupart des bateaux de pêche du Maroc sont en bois. Ils sont fabriqués selon des techniques traditionnelles et ont une longue durée de service; ils peuvent être utilisés pendant 15 ans, s'ils sont mis en cale sèche annuellement. Mais, bien que la coque soit solide, le moteur et les instruments internes deviennent obsolètes et ne fonctionnent plus efficacement, ce qui provoque la stagnation des prises et souvent exerce une pression sur la gestion de la pêche.

Vu cette situation, les associations des armateurs exerçant la pêche côtière ont fait appel au Gouvernement pour obtenir son aide et coopération en vue de la modernisation de leur navire et des équipements.

C'est pourquoi, le Gouvernement marocain a donné la priorité à la "Modernisation et au développement de la pêche côtière" dans son Plan de développement concernant la pêche (depuis 1993), et juge qu'il est nécessaire d'améliorer la productivité par l'amélioration technique à la fois des ressources humaines et matérielle pour résoudre ces problèmes, et pour améliorer la situation socio-économique de la pêche côtière qui en découle. En particulier, pour les points 1) et 2) ci-dessus, il met l'accent sur l'urgence et l'importance de la consolidation de la formation à la pêche côtière, et au renforcement de la formation des ressources humaines.

Mais les Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM) chargés de la formation des marins-pêcheurs dans le secteur de la pêche côtière ne disposent pas de véritables navires-écoles et le manque d'expérience des instructeurs ne permettent pas d'obtenir les résultats escomptés.

Les problèmes concrets auxquels les CQPM sont confrontés par manque de navires-écoles sont les suivants:

- (1) Les élèves n'ayant pas l'occasion d'apprendre sur un navire ne s'habituent pas à la mer, et ne peuvent pas s'adapter après la fin de leurs études.
- (2) De même, les élèves n'ayant pas une expérience suffisante de la formation au travail de la pêche et aux machines, ne peuvent pas s'adapter après la fin de leurs études.
- (3) De même, les élèves n'ayant pas été formés aux règles de sécurité sur un navire, le taux d'accident est élevé.
- (4) Les formateurs eux-mêmes n'ayant pas eu récemment l'occasion d'enseigner sur un navire, leur enseignement ne répond pas aux besoins de la pêche, et leur niveau technique est faible.
- (5) L'enseignement des connaissances modernes (navigation en mer, opérations de pêche, équipements radio, dispositifs électroniques comme contrôleur de moteur, etc.) considérées nécessaires sur les navires récents sont manquants.
- (6) L'enseignement et la formation au traitement des prises étant impossible, le niveau de traitement du poisson n'a pas changé, et les élèves ont peu de connaissances concernant la manipulation du poisson et le prix des produits.
- (7) Pour suppléer au manque de marins possédant les diplômes nécessaires pour la pêche côtière, les CQPM ont établi un programme de recyclage des marins-pêcheurs pendant les vacances d'été, mais ne disposant pas de navires-écoles, mais il a été impossible d'améliorer le niveau des opérations et de conduite.



- (8) Le manque d'un enseignement concernant la biologie marine et l'océanographie, fait que les élèves ont peu de connaissances concernant la gestion des ressources halieutiques.

Vu ces problèmes, le Gouvernement marocain a pris des mesures en vue du renforcement du système de formation dans les CQPM dans le cadre de la "Modernisation et du développement de la pêche côtière" précitée, et commencé à les exécuter.

Le Gouvernement du Maroc a demandé au Gouvernement du Japon de lui accorder sa coopération technique de type projet pour son "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" en vue de la réalisation et de la promotion de ces mesures. Ce projet de coopération technique a démarré en juin 1994. Le renforcement des structures des CQPM sur le plan des ressources humaines est en cours. D'autre part, le navire-école jouant un rôle essentiel dans la formation pratique, le Gouvernement du Maroc a requis la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon pour son Projet de construction de navires-écoles nécessaires au renforcement des structures des CQPM et pour la réussite du projet de coopération technique.

## **2. Aperçu de la requête et principaux composants**

### **2-1 Objectif de la requête**

Afin de régler les problèmes des CQPM indiqués dans le paragraphe précédent, 4) 1-4, la requête vise à équiper d'un navire-école chacun des CQPM d'Al Hoceïma et de Safi, qui sont des centres de formation des marins-pêcheurs pour la pêche côtière, en relation avec le "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" réalisé dans le cadre d'une coopération technique de type projet, de consolider la formation pratique à la pêche et de renforcer l'organisation de ces deux CQPM, dans le cadre des mesures de modernisation et de développement de la pêche côtière.

### **2-2 Organisme d'exécution**

Le Ministère de supervision du Projet sera le Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande. Les CQPM d'Al Hoceïma et de Safi, sous tutelle de la Direction des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques dudit Ministère, seront chargés de la maintenance et de la gestion des navires du Projet.

## 2-3 Aperçu des installations et équipements de la requête

Tableau 1-3 Principales spécifications des navires-écoles de la requête

	CQPM d'Al Hoceïma	CQPM de Safi
Type	Sennear (sardinier), Palangrier de thon, et de fond Navire-école en acier	Chalutier, Palangrier de fond Navire-école en acier
1) Items principaux		
Longueur totale	Environ 18 m	20,0 ~ 22,0 m
Largeur	Environ 5 m	5,0 ~ 5,5 m
Profondeur	2,0 ~ 2,3 m	2,0 ~ 2,5 m
TJB	Environ 50 tonnes	Environ 90 tonnes
Moteur principal	250 ~ 300 CV	Environ 400 CV
Effectif	24 personnes	24 personnes
(Elèves)	-	(13 personnes)
(Formateur)	-	( 1 personne)
(Equipage)	-	(10 personnes)
Vitesse	8 ~ 9 nœuds	8 ~ 9 nœuds
Capacité en combustible	Environ 6.000 litres	Environ 10.000 litres
Capacité de cale à poisson	Environ 10 m <sup>3</sup>	15 ~ 20 m <sup>3</sup>
2) Equipement de pêche	•Equipement de la senne tournante (Power block, etc.) •Haleur de ligne pour la palangre de thon, et de fond	•Treuil de chalut avec le rouleau de filet •Haleur de ligne pour la palangre de fond
3) Engin de pêche	•Engins de pêche de sennear sardinier •Engins de pêche de palangre de thon, et de fond	•Engins de pêche de chalutier •Engins de pêche de palangre de fond

## 2-4 Contenu des travaux à réaliser

Sur les deux navires-écoles du Projet, on prévoit d'affecter le navire-école en acier sennear (sardinier) au CQPM d'Al Hoceïma, compte tenu des spécificités des pêcheries dans la Mer Méditerranée, et le navire-école en acier (chalutier) au CQPM de Safi, situé sur la côte Atlantique, compte tenu des particularités des pêcheries de cette zone.

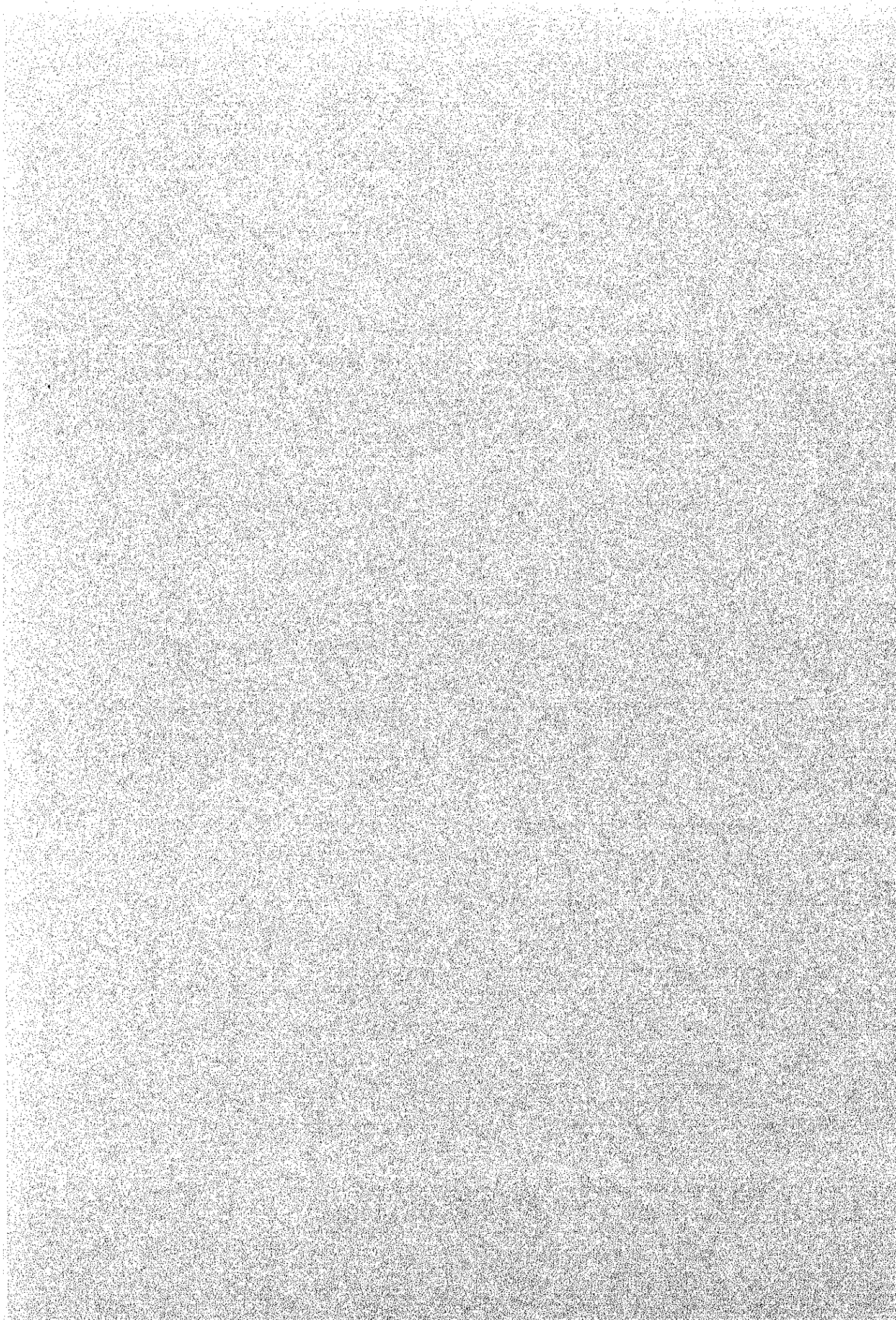
La formation à la pêche au moyen de ces navires sera réalisée comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1-4 Projet de navigation des navires-écoles du Projet

Type de navire-école	Navire-école sennour (sardinier)	Navire-école chalutier
Organisme de gestion	CQPM d'Al Hoceïma	CQPM de Safi
Projet de navigation	Nbre de jours de sortie pour la formation des élèves 1 jour x 104 sorties = 104 jours	Nbre de jours de sortie pour la formation des élèves 5 jours x 24 sorties = 120 jours
	Nbre de jours de sortie pour le recyclage des marins-pêcheurs 1 jour x 55 sorties = 55 jours	Nbre de jours de sortie pour le recyclage des marins-pêcheurs 10 jours x 7 sorties = 70 jours
	Mouillage, etc. 176 jours	Mouillage, etc. 145 jours
	Mise en cale sèche 30 jours	Mise en cale sèche 30 jours
	Année Total 365 jours	Année Total 365 jours



## **Chapitre 2 Aperçu de l'étude**



## Chapitre 2 Aperçu de l'étude

Le Gouvernement du Royaume du Maroc a donné la priorité à la "Modernisation et le développement de la pêche côtière" dans son projet du secteur de la pêche (depuis 1993), et s'efforce dans ce cadre, de renforcer continuellement la formation des ressources humaines, considérée comme une question importante pour la pêche côtière. Dans cette optique, il a établi un projet de renforcement de l'organisation des CQPM (Centre de Qualification Professionnelle Maritime), qui sont les établissements chargés de la formation des marins-pêcheurs pratiquant la pêche côtière, et s'efforce de consolider la formation à la pêche côtière.

Pour l'exécution et la promotion de ces mesures, le Maroc a demandé, sur le plan des ressources humaines, l'exécution du "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" dans le cadre de la coopération technique de type projet, et sur le plan matériel, a établi un projet de construction de deux navires-écoles nécessaires pour la formation pratique dans le cadre de ce Projet. A cet effet, il a demandé la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon pour la construction de ces deux navires.

En réponse à cette requête, le Gouvernement japonais a demandé à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale d'effectuer une étude du concept de base concernant ce Projet, et celle-ci a détaché au Maroc du 20 août au 13 septembre 1994, une mission d'étude du concept de base.

L'équipe de la mission d'étude du concept de base a eu des discussions avec les personnes concernées du Gouvernement du Royaume du Maroc, a confirmé l'arrière-plan de la requête et la teneur du Projet, et a eu des discussions concernant les spécifications des navires-écoles du Projet. Après leur retour au Japon, les membres de la mission ont étudié et analysé les documents de l'étude et le contenu des discussions, et ont établi un concept de base concernant les navires-écoles nécessaires pour l'exécution du Projet.

Ensuite, une mission d'explication d'un projet de rapport a été envoyée au Maroc du 9 au 21 novembre 1994, pour donner les explications et avoir les discussions finales avec la partie marocaine concernant les résultats de l'étude, et la teneur du concept de base.

Sur la base des points ci-dessus, le présent rapport couvre le concept de base des navires-écoles pour la pêche du Projet, l'estimation de l'étude et des travaux, ainsi que des recommandations.

La composition de l'équipe de la mission, les personnes concernées marocaines rencontrées, le programme de l'étude sur place et le procès-verbal des discussions figurent en annexe de ce volume.