



MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'APPUI AU RENFORCEMENT DES CAPACITES D'ANALYSE DES FACTEURS DE
VULNERABILITE STRUCTURELLE ET LA PROMOTION DE L'ECONOMIE BLEUE

Financement : Facilité d'Appui à la Transition (FAT)

Accord de Don N°: 5900155015354



CONTRAT N°001/MEF/SG/ARCEB.21

OBJET : Etude sur le renforcement du cadre juridique de la gouvernance de la pêche

CONTRAT-TYPE DE CONCESSION DANS LE SECTEUR PECHE A MADAGASCAR

Consultant : Bureau MAMIA

Lot XC 41 Ankararankely Fiadanana Ambohimalaza (103)
Antananarivo Madagascar

Pour toutes correspondances, veuillez contacter:

Mamy ANDRIANTSOA: mamy.andriantsoa@moov.mg

OCTOBRE 2021

Table des matières

1. Résumé	4
2. Introduction	5
3. Contrat-type de concession dans le secteur de la pêche	6
3.1. Contrat-type.....	6
3.2. Cahier de charges	10
4. Fiches techniques et proposition de concession des débarcadères du PACPT.....	17
4.1. Débarcadère d'Ankilibe	17
4.2. Débarcadère de Lovokampy/Saint Augustin.....	19
4.3. Débarcadère d'Ifaty.....	21
4.4. Débarcadère d'Andrevo	23
4.5. Débarcadère de Fitsitike.....	25
4.6. Débarcadère de Tsifota.....	27
4.7. Débarcadère de Salary Nord	29
4.8. Débarcadère de Tampolove.....	31
4.9. Débarcadère d'Andavadaoka	33
4.10. Débarcadère de Tsinjorano Morombe	35
4.11. Débarcadère de Tsandamba.....	37
4.12. Salary Sud.....	37
4.13. Ankiembe Bas.....	38
4.14. Ambohitsabo.....	38
5. Conclusion générale	38
6. Procès-verbal de l'atelier du 11 octobre 2021	39
7. Procès-verbal de l'atelier du 15 octobre 2021	44

Liste des tableaux :

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

Liste des figures :

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

Acronyme :

AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
ARCEB	Projet d'Appui au Renforcement des Capacités d'analyse des facteurs de vulnérabilité Structurale et la Promotion de l'Economie Bleue
ASH	Autorité Sanitaire Halieutique
BAD	Banque Africaine de Développement
CiRPA	Circonscription Régionale de la Pêche et de l'Aquaculture
CLC	Comité Local de Concertation
CNaPS	Caisse Nationale de Prévoyance Sociale
COPEFRITO	Compagnie de Pêche Frigorifique de Toliara
COVID	Corona Virus Disease
CRS	Catholic Relief Services
CTI	Comité Technique d'Inventaire
DGPA	Direction Générale de la Pêche et de l'Aquaculture
DP	Direction de la Pêche
FAT	Facilité d'Appui à la Transition
IOT	Indian Ocean Trepang
JIRAMA	Jiro sy Rano Malagasy
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MPEB	Ministère de la Pêche et de l'Economie Bleue
OFCE	Overseas Fishery Cooperation Foundation
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PACPT	Projet d'Appui aux Communautés des Pêcheurs de Toliara
PPP	Partenariats Public-Privé
PTBA	Plan de Travail et de Budget Annuel
SALFA	ONG luthérien œuvrant dans la santé publique
SG	Secrétariat Général
SRPA	Service Régionale de la Pêche et de l'Aquaculture
SWIOFISH	Projet de gouvernance des pêches et de croissance partagée dans le Sud-Ouest
TDR	Thermes De Référence

1. Résumé

*Le gouvernement malagasy, à travers le Projet d'Appui au Renforcement des Capacités d'analyse des facteurs de vulnérabilité structurelle et la promotion de l'Economie Bleue (ARCEB), a missionné le Bureau MAMIA à effectuer l'étude sur le renforcement du cadre juridique de la gouvernance de la pêche. La mission est subdivisée en une série d'étude développant successivement des analyses (diagnostic de textes et de protocoles), des outils (protocole et convention standard) et de transferts de compétence (formation). Le produit L4, objet de ce rapport, fournit les résultats du « **contrat-type de concession dans le secteur pêche a Madagascar** ».*

L'approche méthodologique de l'élaboration du contrat type a été basée sur la consultation de plusieurs documents se rapportant sur la concession dans le domaine du développement rural. Laquelle consultation a été couplée avec une descente terrain pour les débarcadères mis en place dans le cadre du Projet d'Appui aux Communautés des Pêcheurs de Toliara (PACPT). La rencontre avec différents acteurs sur terrain (ONGs, société civile, secteur privé, administration) a permis de collecter leurs points de vue sur la concession des débarcadères mis en place par le projet PACPT mais aussi de mieux appréhender la réalité terrain. A l'issue des collectes d'informations sur table et sur pièce, un contrat type de concession assortie de cahier de charge pour la nouvelle gestion a été élaboré par le Consultant. Le contrat-type de concession proposé est valable pour toutes infrastructures du ministère en charge de la pêche avec des certaines modifications.

Les résultats des travaux sont présentés comme suit.

Le contrat se fait entre l'Etat malagasy représenté par le ministre en charge de la pêche et la société ou l'association. Il comporte 11 articles listés ci-après : objet du contrat, durée du contrat, cahier de charge, résiliation avant terme, redevance du coût de la concession, caution, gestion de l'exploitation, clause des intempéries, suivi de l'exécution du contrat et des cahiers de charge, respect du contrat de location de concessions et instance de recours. Bien qu'assez exhaustif dans son listage, le contenu des articles nécessite des réflexions spécifiques. Les points relativement délicats à aborder dans les négociations porteront sur :

- *La durée qui est fonction de plusieurs facteurs dont la valeur résiduelle*
- *La redevance dont le montant qui est fonction de la qualité, de l'utilisation de l'infrastructure*
- *La gestion de l'exploitation : le Programme Annuel d'Exploitation est un déterminant majeur de la rentabilité*
- *Le suivi de l'exécution du contrat et des cahiers de charges*

Le cahier de charge reste classique et comprend plusieurs composantes : la clause de la notification du concessionnaire, l'inventaire des biens et matériels existant, la propriété des biens et matériels, la condamnation des biens et matériels, l'acquisition de nouveaux biens et matériels, la maintenance et la réparation des immeubles, la réparation des biens et matériels, la maintenance des immeubles et matériels, l'assurance des biens et matériels, le maintien de la collaboration avec le personnel permanent actuel et/ou le gestionnaire actuel, l'utilisation de la main d'œuvre temporaire, l'utilisation du patrimoine foncier, le suivi des cahiers de charges.

Pour les débarcadères, le réalisme du cahier de contrat de concession et du cahier de charge peut être confronté aux descentes terrains qui ont été effectués. Une forte disparité existe au niveau de l'état des débarcadères. Une fiche technique (photo à l'appui) a été élaborée pour chaque débarcadère. Les informations au niveau de ces fiches permettent d'appréhender les réelles atouts et potentialités de chaque débarcadère ainsi que leurs faiblesses. Le remplissage des informations clé dans le contrat type en dépend substantiellement.

Pour conclure, la rentabilisation du patrimoine et des domaines fonciers tel que stipulé dans la loi sur le PPP 2015-039 nécessite une mise en œuvre réaliste et l'élaboration des contrat et cahier de charge nécessite des recoupements terrain adéquat.

2. Introduction

Les contrats de "Concessions" de travaux ou de service sont des « contrats par lesquels une Personne publique confie à un titulaire l'exécution de travaux ou de la prestation de services en lui offrant notamment en contrepartie le droit d'exploiter les ouvrages ou les services, à charge pour le titulaire de supporter tout ou partie du risque d'exploitation » (loi n°2015-039 du 03/02/2016 sur le Partenariat Public Privé, PPP).

En d'autres termes, les contrats de concessions sont des contrats par lesquels une personne publique confie à un titulaire l'exécution de travaux ou la prestation de services en lui offrant notamment en contrepartie le droit d'exploiter les ouvrages ou les services, à charge pour le titulaire de supporter tout ou partie du risque d'exploitation.

Dans le cadre de cette étude, les objectifs attendus de ces contrats-types sont de :

- valoriser et gérer durablement les meubles et les immeubles appartenant au ministère de la pêche ;
- créer des externalités positives sur le développement local ;
- procurer des ressources financières (recettes publiques) à l'Etat ;
- inciter les acteurs de développement à s'impliquer dans la rentabilisation des infrastructures publiques (ici les débarcadères).

L'élaboration des contrats-types de concession a été faite sur la base de la consultation de plusieurs documents se rapportant sur la concession dans le domaine du développement rural. **Ce contrat-type proposé est valable pour toutes les infrastructures appartenant au secteur de la pêche, soit acquis par le biais des programmes ou projets d'envergure internationale ou régionale, soit acquis à travers un financement propre de l'Etat.**

Pour le cas particulier des débarcadères mis en place dans le cadre du Projet d'Appui aux Communautés des Pêcheurs de Toliara (PACPT), une mission de terrain a été faite du 08 au 17 octobre 2021 à Toliara. Le 08 octobre, des premiers contacts avec les sociétés de pêche de cette localité ont été faits. Le 11 octobre, un atelier regroupant le projet ARCEB dirigé par son Coordonnateur, les sociétés privées, les ONGs locales, la société civile, les autorités administratives (représentant du Gouverneur, représentant maire de la commune urbaine de Toliara), les représentants du Service Régional de la Pêche et de l'Aquaculture et trois experts du bureau MAMIA, a été tenu à Toliara. L'objectif de cet atelier est de donner aux participants des informations générales sur les objets de la mission et de collecter en retour leur point de vue sur la concession des débarcadères mis en place par le projet PACPT. Du 12 au 14 octobre, une descente sur terrain a été faite pour visiter au maximum les débarcadères du PACT. A cet effet, 11 sur 14 de ces infrastructures ont été visitées. Une réunion de restitution a été faite le 15 octobre avec toutes les parties prenantes.

Les spécificités géographique (éloignement par rapport à la ville de Toliara), technique (état de la route, source d'énergie, ...), ont conduit au bureau MAMIA de dresser un état des lieux de chaque débarcadère visité.

La mise en vigueur de ce nouveau contrat-type permettra au MPEB de régulariser la situation des anciens contrats. La régularisation du nouveau contrat pour les infrastructures ayant fait déjà l'objet d'un contrat, peut être proposée faite avant le **<date à proposer>**.

Le présent contrat annule et abroge dès sa signature tout contrat signé antérieurement.

3. Contrat-type de concession dans le secteur de la pêche

3.1. Contrat-type



MINISTRE DE LA PECHE ET DE L'ECONOMIE BLEUE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE LA PECHE ET DE L'AQUACULTURE

DIRECTION DE LA PECHE

CONTRAT-TYPE DE CONCESSION

De

<Nom et adresse de l'infrastructure>

entre

L'ETAT MALAGASY, représenté par le MINISTRE DE LA PECHE

et

la société <Nom de la société ou de l'Association>

relatif à la concession en totalité de <Nom et adresse de l'infrastructure>

<Mois et année>

L'Etat malagasy représenté par le **Ministère**, disposant des pouvoirs qui lui ont été conférés et dûment habilité au nom de la République de Madagascar, élisant domicile en ses bureaux sis rue Farafaty Ampandrianomby, 101 BP : 1699 Antananarivo, Tél : 261 20 22 406 50, Fax : 261 20 22 409 00 ou 490 14, désigné ci-après par « l'Autorité concédante », abrégé en « **Ministère** » pour la suite d'une part,

et

La Société ou l'Association **<Nom de la société ou de l'association>**, une société de droit malagasy au capital social de **<Montant du capital>** d'Ariary ayant son siège social à **<Adresse exacte société>**, et représentée par son **<Fonction du représentant de la société ou de l'association>**, Monsieur **<Nom et prénoms>**, agissant en vertu des délégations de pouvoir qui lui ont été consenties, désignée ci-après par le « **Concessionnaire** », d'autre part.

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

Le **Ministère** a lancé un appel à manifestation d'intérêt restreint pour la concession, l'exploitation et la maintenance de **<Nom de l'infrastructure>** sise à **<Adresse exacte de l'infrastructure>**, et a choisi la société ou l'Association **<Nom de la Société ou de l'association>** pour son exploitation.

La Société ou l'Association **<Nom de la Société ou de l'association>** a proposé une offre pour gérer, exploiter et assurer la maintenance de **<Nom de l'infrastructure>**, incluant tous les matériels et équipements.

Article 1 : Objet du Contrat.

Le présent contrat a pour objet de définir les termes et conditions relatifs à la mise en location sous forme de concession de **<Nom et adresse de l'infrastructure>**. Il précise également les droits et obligations du concessionnaire ainsi que les mécanismes d'évaluation pour sa mise en œuvre.

Pour les infrastructures qui sont déjà gérées par une société privée de plus de cinq (5) ans, ce nouveau contrat ne fait que régulariser sa situation vis-à-vis de cette nouvelle disposition.

Article 2 : Durée du Contrat.

Le présent contrat entrera en vigueur à la date de sa signature pour une durée de **Vingt (20) ans**¹ renouvelable par tacite reconduction. Toutefois la durée du contrat peut être revue après la constatation du Comité Technique d'Inventaire (CTI) stipulé dans le cahier de charge.

Article 3 : Cahier de charges

L'exploitation en concession de **<Nom et adresse de l'infrastructure>** est soumise aux respects des conditions, financières, économiques, sociales, techniques et administratives définies par le cahier de charge porté en annexe du présent contrat de concession et qui en fait partie intégrante.

Article 4 : Résiliation avant terme.

Le présent contrat peut être résilié avant terme selon les dispositions suivantes. La partie qui a l'initiative de la résiliation doit prévenir l'autre par lettre recommandée au moins **trois (3) mois** avant la date de résiliation souhaitée.

Dans le cas où c'est le « **Ministère** » qui a l'initiative de résilier le présent contrat avant terme, le Concessionnaire sera indemnisé à l'équivalent de la valeur actualisée des investissements réalisés par

¹ Cette durée de 20 ans va permettre au Concessionnaire entrepreneur privé de faire de nouveaux investissements. Cette durée est réduite à 5 ans pour des contrats de concession avec les associations des pêcheurs ou les associations des femmes de pêcheurs

ce dernier tenant en considération les valeurs d'amortissement. La valeur de cette indemnisation est fixée par une expertise contradictoire.

Dans le cas où le « **Concessionnaire** » souhaiterait la résiliation du contrat avant l'échéance convenue, tous les investissements réalisés resteront les propriétés du « **Ministère** » sans pouvoir prétendre à aucune indemnité.

Article 5 : Redevance du coût de la concession

La redevance annuelle de la concession pour les nouvelles infrastructures n'ayant pas encore fait l'objet de contrat, quel que soit son type, est fixée à $\langle \text{valeur initiale} / x/20 \rangle^{23}$ ariary. Pour les infrastructures qui ont déjà fait l'objet d'un contrat de plus de cinq (5) ans, quel que soit son type, la redevance annuelle sera celle que la société a payé durant sa dernière année de son dernier contrat qui est de $\langle \text{Montant de la redevance} \rangle$. Ces redevances seront payable par mois ou par an selon la convenance de la $\langle \text{Société ou association} \rangle$ à la signature du présent contrat. Toutefois, le paiement mensuel des redevances sera effectué au plus tard le 10 du mois suivant. Pour le paiement annuel, il se fera au plus tard le 15 du mois de janvier de l'année suivante. Cette redevance sera à verser au compte N°..... auprès de la Trésorerie principale d'Antananarivo.

Pour les nouvelles infrastructures n'ayant pas encore fait l'objet de contrat, quel que soit son type, seule et seulement pour la première année de la concession de $\langle \text{Nom et adresse de l'infrastructure} \rangle$, année considérée comme une période d'installation et d'investissement du « **Concessionnaire** », aucune redevance en numéraire ne sera perçue par le « **Ministère** ».

Pour les infrastructures qui ont déjà fait l'objet d'un contrat de plus de cinq (5) ans, quel que soit son type, aucune année moratoire pour le paiement de la redevance n'est accordée.

Article 6 : Caution⁴

Pour les nouvelles infrastructures n'ayant pas encore fait l'objet de contrat, quel que soit son type, une caution équivalente au coût de la location annuelle de $\langle \text{valeur initiale} / x/20 \rangle$ d'ariary sera déposé par chèque certifié par le « **Concessionnaire** » au **Ministère** à la date de la signature du présent contrat. Ce chèque certifié sera remis par le « **Ministère** » au « **Concessionnaire** » six (6) mois après une constatation du début des réalisations par rapport aux clauses du cahier de charges et du présent contrat de concession. Cette remise de chèque sera justifiée par un Procès-Verbal de constatation des réalisations dressé par les deux parties accompagnées par des experts externes de chaque partie. Dans le cas contraire, le « **Ministère** », peut verser le chèque au compte prévue par l'article 5 alinéa 1 et procédera à la résiliation du contrat sans que le « **Concessionnaire** » puisse prétendre à aucune indemnité.

Cette clause n'est pas applicable pour les infrastructures ayant déjà l'objet d'un contrat, quel que soit son type.

Article 7 : Gestion de l'exploitation.

Le « **Concessionnaire** » est tenu d'assurer la gestion effective de son exploitation et de réaliser un programme d'exploitation. Le « **Concessionnaire** » s'engage à faire des efforts progressifs pour l'exploitation en totalité du patrimoine foncier. Il doit présenter un Programme Annuel d'Exploitation.

Article 8 : Clauses d'intempéries

En cas d'intempéries dûment constatées et provoquant une destruction à plus de 50% de $\langle \text{Nom et}$

² $x = 4$ si durée infrastructure ≤ 10 ans et 6 si > 10 ans ; exemple : Si valeur initiale = 300.000.000 ar, on suppose que sa valeur résiduelle est au $1/4$ (durée acquisition = 9 ans) de son coût initial et la redevance mensuelle sera basée sur 20 ans d'exercice. A cet effet, la redevance mensuelle est de : $(300.000.000/4/20) = 3.750.000$ ar

³ Dans l'intérêt du développement des associations, cette redevance peut être fixée de commun accord entre le MPEB et l'association

⁴ Enlever cette clause de caution pour les associations

adresse de l'infrastructure>, les obligations du « **Ministère** » et du « **Concessionnaire** » sont exécutoires en leur totalité, durant un délai d'une **semaine** **calendaire**. Les deux Parties procéderont à une expertise de la situation et s'entendront sur une éventuelle révision du montant des redevances de l'exercice considéré ou de l'échéance considérée. Le coût de l'expertise sera à la charge définitive du « **Concessionnaire** ».

Le montant total dû reste inchangé, ainsi la différence sera payée par le « **Concessionnaire** » pour le compte de la prochaine échéance.

Pour quelque raison que ce soit, excepté les intempéries, les pertes d'exploitation directes et/ou indirectes ne sont jamais considérées par le « **Ministère** » dans le cadre de la révision des redevances à payer par le « **Concessionnaire** ».

Article 9 : Suivi de l'exécution du contrat et des cahiers de charges.

Le « **Ministère** » aura un droit de regard sur l'exécution du programme d'exploitation de tous les patrimoines souscrit par le « **Concessionnaire** ». Une ou des Directions sous tutelles du « **Ministère** » seront en charge du suivi de l'exécution du programme d'exploitation en collaboration avec le « **Concessionnaire** » au moins deux (2) fois par an selon un programme convenu par les deux parties.

Article 10 : Respect du contrat de location de concession.

Le « **Ministère** » veillera à l'application des clauses du présent contrat de location de concession.

Le « **Concessionnaire** » s'engage à respecter les clauses du présent contrat de concession et du cahier des charges ainsi que toutes les directives concernant sa bonne exécution.

Article 11 : Instance de recours.

Tout litige à la mise en œuvre du présent contrat de concession et de son cahier de charges sera réglé à l'amiable. A défaut de consensus entre les deux parties, l'une des deux parties fera appel au Conseil d'Arbitrage et de Médiation par le biais de la Médiature de la République de Madagascar. La Médiature tranchera ainsi du problème. Si aucune solution n'est trouvée à l'issue de ce recours, l'une des deux parties peut faire appel au Tribunal compétent.

Fait à Antananarivo, le

Pour Le « Concessionnaire »

Pour le « Ministère »

(Signature précédée de lu et
Approuvé)

3.2. Cahier de charges



MINISTRE DE LA PECHE ET DE L'ECONOMIE BLEUE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE LA PECHE ET DE L'AQUACULTURE

DIRECTION DE LA PECHE

CAHIER DE CHARGES POUR LA NOUVELLE GESTION

<Nom de l'infrastructure>

A. Préambule

Dans le but de bien gérer les infrastructures dont disposent le Ministère de la Pêche et de l'Economie Bleue et dans l'optique de mieux valoriser la qualité des produits halieutiques malagasy, le Gouvernement Malagasy par le biais du Ministère en charge de la pêche cède la totalité de la gestion des biens meubles et immeubles de *<Nom de l'infrastructure>* à un Concessionnaire.

Le *<Nom de l'infrastructure>* dispose d'un patrimoine foncier de *<XXXXXX>* m² environ comprenant :

- *<Caractéristiques des immeubles>* ;
- *<Caractéristiques des matériels>* ;
- *<Caractéristiques des équipements>* ;
- *<Autres>*.

B. Contexte et justification

Le *<Nom de l'infrastructure>* a été *<créé ou mis en place>* en *<ANNEE>* suite à un appui financier de *<Nom du bailleur : BAD, ou Gouvernement japonais ou autres>* dans le cadre de *<Nom du programme ou d'appui>* en vue de *<Détail de l'objectif>*.

<Faire un paragraphe pour détailler le projet en incluant le coût initial>.

Afin de prôner le Partenariat – Public – Privé, et dans le but de mieux rentabiliser les patrimoines et domaines fonciers dont dispose le *<Nom de l'infrastructure>*, le Ministère en charge de la pêche cède la totalité de la gérance de *<Nom de l'infrastructure>* à un Concessionnaire.

Actuellement, le *<Nom de l'infrastructure>* collabore avec une *<détail de l'effectif des pêcheurs pouvant bénéficier de l'infrastructure>* et *<détail des associations ou groupements de pêcheurs>*.

C. Objectif

L'objectif principal de la concession est d'améliorer la qualité des produits halieutiques malagasy, notamment les *<liste des produits principalement ciblés>* et de faciliter l'utilisation des infrastructures par les bénéficiaires directs ou indirects.

Le présent cahier de charges fait partie intégrante du contrat de concession, une fois que le Concessionnaire est identifié et notifié par le Ministère en charge de la pêche.

D. Clauses du cahier de charges

DE LA CLAUSE DE LA NOTIFICATION DU CONCESSIONNAIRE

Article 1 : Le Concessionnaire de *<Nom de l'infrastructure>* sera notifié officiellement par une décision signée par le Ministre en charge de la pêche au plus tard *quinze (15) jours* après les conclusions du Comité d'évaluation des offres reçues.

Article 2 : Avant toute activité proprement dite au sein de *<Nom de l'infrastructure>*, le Concessionnaire peut renoncer à son contrat au *plus tard dix (10) jours* après sa notification.

Article 3 : Le Concessionnaire n'a pas le droit de vendre une partie ou la totalité des biens et matériels qui lui sont mis à disposition. Toutefois, il pourra faire une demande expresse auprès du Ministère en charge de la pêche pour toute éventualité de location d'une partie des immeubles et des matériels. La location ne pourra avoir lieu sans l'accord officiel du Ministère. La copie du contrat de location sera remise au Ministère.

DE L'INVENTAIRE DES BIENS ET MATERIELS EXISTANTS

Article 4 : Le Ministre en charge de la pêche nomme officiellement deux (2) personnes issues de son département pour lui représenter à l'inventaire contradictoire des biens et matériels existants. Une

copie de cette nomination sera adressée au Concessionnaire. Ce dernier doit émettre également au Ministère en charge de la pêche la ou les personnes qui vont lui représenter à l'inventaire proprement dit. Les représentants des deux parties identifiés sont dénommés ainsi « **Comité Technique Inventaire ou CTI** ».

Article 5 : Le CTI doit procéder aux inventaires physiques des biens et matériels au plus tard dix (10) jours après leur notification par le Ministre en charge de la pêche.

Article 6 : Chaque bien et/ou matériel doit faire l'objet des mentions suivantes :

- Dénomination du bien et/ou du matériel ;
- Année d'acquisition ;
- Caractéristiques techniques (marque, capacité journalière, ...) ;
- Origine ou source ;
- Etat actuel (bon en marche, en marche mais nécessite une réparation, en panne avec listes des pièces défectueuses ou à remplacer, à condamner, ...)
- Prix initial de son acquisition ;
- Estimation de sa valeur actuelle.

Article 7 : La liste des biens et matériels issue de cet inventaire contradictoire fera l'objet détaillé d'un Procès-verbal en trois (3) exemplaires signé conjointement par tous les membres du CTI. Deux (2) exemplaires seront attribués au Ministère en charge de la pêche et un (1) exemplaire sera donné au Concessionnaire. Toute copie de ces procès-verbaux doit être certifiée conforme à l'original par le Ministre en charge de la pêche.

DE LA PROPRIETE DES BIENS ET MATERIELS

Article 8 : Tous les biens et matériels identifiés par le CTI demeurent la propriété du Ministère en charge de la pêche, quel que soit leur état.

DE LA CONDAMNATION DES BIENS ET MATERIELS

Article 9 : Les biens et matériels identifiés par le CTI devenus hors d'usage en raison de leur vétusté ou de leur obsolescence ou pour toute autre cause sont à condamner conformément aux dispositions légales y afférentes. Cette liste sera retirée de la liste initiale et une nouvelle liste amendée sera dressée et signée conjointement par les membres du CTI. Cette nouvelle liste sera appelée ainsi « **liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire** ».

Article 10 : Le Ministère en charge de la pêche procédera à la condamnation officielle des biens et matériels identifiés au plus tard dans un délai **d'un (1) an** après la date de la signature de la « liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire ». Cette condamnation fera l'objet d'une vente aux enchères publiques et/ou d'une pure et simple condamnation pour biens et matériels non utilisables.

Les terrains, les matériels et les infrastructures mis à la disposition du Concessionnaire, tels qu'ils sont figurés dans la « liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire » demeure propriété du Ministère en charge de la pêche. Le Concessionnaire ne pourra en aucun cas les céder, sauf autorisation expresse du Ministère à la suite d'une demande préalable et motivée par le Concessionnaire. Un accord par écrit sera fait par le Ministère en charge de la pêche.

Article 11 : Si au cours de la mise en œuvre du contrat de concession, l'une des deux parties constate que des biens mobiliers peuvent être éventuellement retirés de la « liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire », elle doit motiver et convenir expressément une notification officielle. Elle doit également faire l'objet d'un procès-verbal signé contradictoirement.

Article 12 : Seul le Ministère en charge de la pêche bénéficiera des fonds perçus lors de la vente aux enchères des biens et matériels condamnés.

DE L'ACQUISITION DE NOUVEAUX BIENS ET MATERIELS

Article 13 : Tous les biens et matériels acquis par le Concessionnaire, au-delà de la date de la « liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire », à l'aide de ses ressources propres font l'objet, d'une part, d'amortissement et/ou de provision et, d'autre part, d'opération d'entretien et de soins visant à maintenir leur potentiel d'exploitation. Les amortissements ou provisions sont calculés sur la base de la durée de vie de ces biens. La valeur actualisée prend en compte les coûts d'entretien maintenant leur potentiel d'exploitation.

En fin de contrat de concession le sort de ces biens acquis ou réalisés par le Concessionnaire, à l'aide de ces ressources propres est :

- Soit qu'ils deviennent propriété du Ministère en charge de la pêche à condition pour ce dernier d'indemniser le Concessionnaire, sur la valeur résiduelle de ces biens, compte tenu de leur potentiel d'exploitation et de leur durée de vie ;
- Soit qu'ils restent propriété du Concessionnaire et sont retirés par lui de la propriété mise en concession.

Dans le premier cas, un procès-verbal contradictoire des biens remis au Ministère en charge de la pêche, ainsi que du montant des indemnisations correspondantes doit être établi.

Article 14 : Les immeubles nouvellement investis par le Concessionnaire sur le domaine foncier de **<Nom de l'infrastructure>** seront la propriété à part entière du Ministère en charge de la pêche et aucune destruction partielle ou totale ne sera autorisée.

Article 15 : Avant toute nouvelle construction d'immeuble sur le domaine foncier de **<Nom de l'infrastructure>** par le Concessionnaire, ce dernier doit faire une demande officielle auprès du Ministère en charge de la pêche qui lui notifiera de son avis.

DE LA MAINTENANCE ET DE LA REPARATION DES IMMEUBLES

Article 16 : Tous les immeubles (logements, bureaux, magasins, ...) doivent être entretenus et repeints dès la première année de la mise en œuvre du contrat de gérance. Les différentes couleurs utilisées par le Concessionnaire feront l'objet d'un accord conjoint entre les deux parties.

Article 17 : Tous les frais liés à ces entretiens et peinture sont à la charge du Concessionnaire.

Article 18 : Le Concessionnaire rendra compte au Ministère en charge de la pêche de toutes ces dépenses.

DE LA REPARATION DES BIENS ET MATERIELS

Article 19 : Le Concessionnaire établira un planning de réparation des biens et meubles énumérés dans la « liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire ». Ce planning se fera au plus tard trois (3) mois à partir de la date de la signature de son contrat de concession.

Article 20: Cette planification doit tenir compte de la réparation des biens et matériels de la « liste définitive des biens et matériels transmis au Concessionnaire », et doit être effectuée **deux (2)** années après la date de signature du cahier de charges.

Article 21: Tous les frais liés à ces différentes réparations sont à la charge du Concessionnaire qui rendra compte au Ministère en charge de la pêche de toutes ces dépenses.

DE LA MAINTENANCE DES IMMEUBLES, BIENS ET MATERIELS

Article 22: Le Concessionnaire établira tous les ans un planning de maintenance des immeubles, biens et matériels. Les coûts de maintenance doivent être mentionnés clairement dans ce planning annuel.

Article 23: Ce planning de maintenance sera adressé au plus tard le **quinze (15)** janvier de l'année au Ministère en charge de la pêche qui pourra ainsi le valider ou l'amender.

DE L'ASSURANCE DES BIENS ET MATERIELS

Article 24: Dans la mesure du possible, le Concessionnaire fera un effort pour assurer auprès d'une agence agréée tous les immeubles, biens et matériels sous forme de responsabilité civile pour les dommages, notamment incendie, dégâts et accidents non corporels et corporels. Le Ministère en charge de la pêche ne peut en aucun cas être tenu comme responsable des conséquences matérielles et/ou immatérielles, d'un arrêt ou d'une panne du matériel. Le Concessionnaire ne peut employer le matériel à un autre usage que celui auquel il est normalement destiné, ou enfreindre les règles de sécurité fixées tant par la législation ou encore dans des conditions différentes de celles pour lesquelles le contrat a été fait.

Article 25: Une copie de l'assurance délivrée par l'assureur agréé doit être transmise au Ministère une fois disponible.

DU MAINTIEN DE LA COLLABORATION AVEC LE PERSONNEL PERMANENT ACTUEL ET/OU LE GESTIONNAIRE ACTUEL

Article 26: Le CTI fera un inventaire du personnel permanent actuellement utilisé par le **<Nom de l'infrastructure>**. Une liste sera ainsi dressée. Cette liste doit mentionner :

- Nom et prénoms de l'employé ;
- Date et lieu de naissance ;
- Date d'entrée à **<Nom de l'infrastructure>** (à justifier par un certificat de travail);
- Numéro et date de délivrance de la Carte d'Identité Nationale ;
- Fonction actuelle ;
- Statut matrimonial ;
- Charges sociales (CNaPS, Ostie, dernier paiement CNaPS) ;
- Copie du dernier bulletin de paie.

Article 27: Le Procès-Verbal de la liste du personnel permanent signé par les membres du CTI sera élaboré en trois (3) exemplaires dont deux (2) adressés au Ministère en charge de la pêche et un (1) au Concessionnaire.

Article 28: Le Concessionnaire doit obligatoirement maintenir à leur poste actuel le personnel permanent **au moins durant deux années**. Par contre, un accord est autorisé à la mutation d'un agent à un autre poste plus rémunérateur que son salaire actuel et plus exigeant par rapport à sa capacité.

Article 29 : Aucune débauche du personnel permanent actuel n'est autorisée sauf en cas de constat de défauts énumérés dans le Code du Travail actuel tout en respectant toutes les procédures imposées.

Article 30 : Le personnel permanent voulant cesser de travailler doit déposer une demande officielle auprès du Concessionnaire dans un délai imposé par le Code de Travail suivant son ancienneté au sein de **<Nom de l'infrastructure>**. Le Concessionnaire prendra ainsi toutes les responsabilités à l'initiative de son arrêt définitif en respectant les textes en vigueur sur le droit du travailleur.

Article 31 : A défaut d'inscription à la CNaPS de tout le personnel permanent, le Concessionnaire fera un effort à les inscrire avant le premier (1^{er}) mois de paie de l'année suivante de sa concession. Tout paiement de CNaPS antérieur ne sera pas considéré.

Article 32 : Le Concessionnaire s'engage à inscrire le personnel permanent à un établissement sanitaire agréé ou à faire un engagement de prise en charge médicale.

Article 33 : Le Concessionnaire s'engage à maintenir le salaire actuel de chaque personnel permanent si le montant est supérieur ou égal au salaire minimum exigé par les textes en vigueur ou de le faire aligner en tenant compte de ces textes.

DE L'UTILISATION DE LA MAIN D'ŒUVRE TEMPORAIRE

Article 34 : Le CTI élaborera la liste des mains d'œuvres temporaires utilisées par le **<Nom de l'infrastructure>** au moins depuis les **cinq (5)** dernières années, tout en mentionnant :

- Nom et prénoms de l'employé ;
- Date et lieu de naissance ;
- Numéro et date de délivrance de la Carte d'Identité Nationale ;
- Année de la première activité au **<Nom de l'infrastructure>** ;
- Durée de travail au cours de l'année ;
- Fonction actuelle ;
- Statut matrimonial ;
- Montant du salaire journalier.

Article 35 : Le Concessionnaire s'engage à prioriser, selon leur ancienneté et leur fonction, les mains d'œuvres temporaires énumérées dans la liste de l'article 34 ci-dessus.

DE L'UTILISATION DU PATRIMOINE FONCIER

Article 36 : Le Concessionnaire s'engage à exploiter la totalité du patrimoine foncier de **<Nom de l'infrastructure>**. Vu la vocation de **<Nom de l'infrastructure>** à la **<citez ici ses vocations principales>**, le Concessionnaire fera un planning d'utilisation du domaine foncier qui sera adressé au Ministère en charge de la pêche qui émettra son avis officiel. Le patrimoine foncier en question concerne les **<XXXXXXX>** m² de terrain mentionné dans le préambule. Toutefois, une possibilité d'extension de cette superficie est à étudier par les deux parties.

Article 37 : Toute autre utilisation, autre que le domaine lié la pêche, de l'infrastructure à vocation commerciale, fera l'objet d'une demande du Concessionnaire au Ministère en charge de la pêche qui émettra son avis par écrit.

Article 38 : Le Concessionnaire s'engage à respecter les prescriptions techniques en matière de la pêche. Il est également tenu de se conformer aux techniques de protection de l'environnement : entretien et renforcement des dispositifs antiérosifs.

Il s'engage à se procurer des matériels de base aux pêcheurs traditionnels. Les pièces justifiant ces dépenses seront présentées au Ministère en charge de la pêche.

Article 39 : Le Concessionnaire s'engage à entretenir les voies, ouvrages et réseaux collectifs réalisés dans le cadre de la mise en place antérieure de *<Nom de l'infrastructure>* par le Ministère en charge de la pêche. Toute détérioration commise à ces équipements par le Concessionnaire doit faire l'objet d'une remise en état immédiate, notamment dans le cas où cette détérioration compromettrait la sécurité de la circulation ou des personnes, ou apporterait une gêne à la poursuite des travaux.

DE LA DECLARATION FINANCIERE

Article 40 : Avant *le 24 décembre de l'année en cours*, le Concessionnaire préparera un Plan de Travail et de Budget Annuel qui sera validé en comité conjoint des deux parties au mois de *janvier de l'année* suivante. Le PTBA sera appliqué du 1^{er} février de l'année N au 31 janvier de l'année N+1 pour éviter tout problème d'inscription financière liée à la campagne de pêche.

Article 41 : Le Concessionnaire fera un bilan financier de son exercice comptable pour la période du 1^{er} février de l'année N au 31 janvier de l'année N+1. Une copie de ce bilan sera adressée au Ministère en charge de la pêche.

Article 42 : Pour la première année de mise en œuvre de la concession de *<Nom de l'infrastructure>*, si la période de début ne coïncide pas au 1^{er} février de l'année N, le Concessionnaire fera un PTBA en fonction du nombre de mois restant tout en sachant que la fin d'exercice de la campagne se termine le 31 janvier de l'année N+1. Les articles 35 et 36 sont par la suite respectés.

DU SUIVI DES CAHIERS DE CHARGE

Article 43 : Le présent cahier de charges doit être respecté par le Ministère en charge de la pêche et le Concessionnaire. Le cahier de charges doit être signé par les deux (2) parties avec mention « *lu et accepté* » et fera partie intégrante du contrat de concession.

Article 44 : Tout litige à la mise en œuvre du cahier des charges sera réglé à l'amiable. A défaut de consensus entre les deux parties, l'une des deux parties fera appel au Conseil d'Arbitrage et de Médiation par le biais de la Médiature de la République de Madagascar. La Médiature tranchera ainsi du problème. Si aucune solution n'est trouvée à l'issue de ce recours, l'une des deux parties peut faire appel au Tribunal compétent.

Fait à Antananarivo, le

Pour Le Concessionnaire

**Pour Le Ministère en charge de
la pêche**

(Signature précédée de lu et
Approuvé)

4. Fiches techniques et proposition de concession des débarcadères du PACPT⁵

4.1. Débarcadère d'Ankilibe

Distance de Toliara	✓ 16 km	Etat général actuel : BON
Etat de la route	✓ Facile d'accès	
Historique	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Terrain appartenant à Mr Tohana Alfonse : contrat établi entre ce dernier et PACPT stipulant que si le débarcadère n'était plus utilisé, le terrain et le débarcadère construit lui reviendraient ✓ Une personne de sa famille a travaillé au PACPT avant ✓ Une enquête demandant l'avis du propriétaire du terrain pour la construction d'un débarcadère sur son terrain a eu lieu ✓ Construction sans contrepartie ✓ Avis favorable pour la construction d'un débarcadère 	
Etat actuel du débarcadère	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Clés des magasins non disponibles ✓ Bâtiment propre ✓ Clôtures en très bon état ✓ Matériaux en bon état : pompe à eau, glacières, dispositif de séchage des produits ✓ Réservoir d'eau 	
Gestion	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Géré par une association de femme auparavant (230 femmes) : payant une cotisation de 300 Ar par semaine pour revendre poulpe et crabe, nettoyer les poissons. Baisse de production entraînant la fin des activités ✓ Discussion avec plusieurs sociétés pour reprendre les activités du débarcadère et trouver un partenariat pour collecter les produits ✓ Il y a un mois, visite d'un mauricien pour enquêter sur l'état du débarcadère mais il n'est plus revenu ✓ Appui par l'association FITIA en 2020 pour restaurer le débarcadère et inauguré l'installation de matériels et équipements solaires 	
Produits	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Poulpe (6 000 Ar/kg) ; Langouste (12 000Ar/kg) ✓ Calmar (10 000Ar/kg) 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Batterie ne supporte pas les matériaux électriques ✓ Les pêcheurs/mareyeurs vendent directement leur produit aux marchés de Toliara 	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Association de femme très motivée à travailler ✓ Volonté de travailler avec de nouveaux partenaires 	
Personnes ressources	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mr Tohana Alfonse (Propriétaire du terrain) : 034 89 955 14 ✓ Mme Rasoazanany (Présidente association de femme) 	
Propositions	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Redynamiser l'association ✓ Etablir un partenariat avec les sociétés pour la collecte des produits ✓ Régler le problème d'électricité par l'installation de matériel plus performant ✓ Etablir un contrat avec l'association de femmes pour gérer le débarcadère 	

⁵ Situation à la date du 14 octobre 2021



Devanture du débarcadère



Exemple de matériels utilisés



Dispositif de séchage des produits jamais utilisé



Porte d'entrée du magasin de stockage



Débarcadère vue de côté



Lieu pour la préparation les produits

4.2. Débarcadère de Lovokampy/Saint Augustin

Distance de Toliara	✓ 33 km	Etat général actuel : TRES MAUVAIS
Etat de la route	✓ Difficile d'accès, route sableuse et cailloutée	
Etat actuel du débarcadère	✓ Bâtiment en mauvais état : mur très sale, peinture en mauvais état ✓ Plus de clôture, il ne reste plus que les piliers ✓ Envahi par le sable ✓ 2 panneaux solaires volés mais les voleurs ont été attrapés plus tard	
Historique	✓ Problème de l'emplacement évoqué par le fokonolona dès l'installation du débarcadère (zone facilement inondable par la mer et le sable) ✓ Pas d'alternative sur le choix du terrain	
Gestion	✓ Comité de gestion : géré par 3 associations réparties dans 3 fokontany : Masondrika, St Augustin, Anasoa (plus de 10 membres). Pas de cotisation des membres. ✓ Pour éviter le vol des restes des matériaux : transfert des matériaux chez le président du comité de gestion (à la fois chef du fokontany) : 2 panneaux solaires (non fonctionnels), 2 balances, 1 pompe fonctionnelle mais nécessite un entretien, 1 bac bleu, 2 portes ✓ Terre octroyée par le fokonolona	
Durée de fonctionnement effectif	✓ 1 an et demi	
Produits	✓ Poissons uniquement ✓ 200 kg de production avant la fin de fonctionnement	
Faiblesses	✓ Insécurité permanente de la zone ✓ Route difficile pour accéder au débarcadère ✓ Débarcadère loin du village ✓ Pas de barrière pour l'érosion sableuse ✓ Débarcadère éloigné des pêcheurs des autres villages ✓ Peur des pêcheurs de déposer les produits à l'intérieur à cause de l'insécurité ✓ Pas de moyen pour assurer le gardiennage ✓ Pas de moyen pour rénover le débarcadère suite aux dégâts causés par la mer ✓ Collecteurs ne pèsent pas leur produit au niveau du débarcadère	
Solution	✓ Construction d'une route pour avoir accès au débarcadère	
Opportunités	✓ Présence du JIRAMA à côté ✓ Volonté de travailler avec des partenaires	
Personne ressource	✓ Mr Cide Léon (Président du fokontany & du comité de gestion) : 034 80 040 53/034 88 063 65	
Propositions	✓ Construction de canal pour protéger le débarcadère contre la montée de la mer de vives eaux ✓ Sollicitation à des fins sociales à voir avec d'autres ministères (lieu de formation, ...)	



Devanture du débarcadère



Piliers de la clôture enfouis dans le sable



Vue de profil du débarcadère



Réservoir d'eau



Portes transférées chez le Président du Fonkotany



Mur très sale

4.3. Débarcadère d'Ifaty

Distance de Toliara	✓ 31 km	Etat général actuel : ASSEZ BON
Etat de la route	✓ Facile d'accès	
Etat actuel du débarcadère	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tous les matériaux sont disponibles : 2 bacs bleus, 2 balances, 20 petits bacs, ... ✓ Murs du bâtiment sales ✓ Clôture détruite et effondrement côté mer ✓ Infrastructures sanitaires très propres et bien entretenues 	
Durée de fonctionnement	✓ Non fonctionnel depuis 2018 (depuis 3 ans)	
Gestion	✓ Géré par l'association de femme FIVEMIVOI (80 personnes) qui incite l'épargne locale	
Produits	Utilisation antérieure : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Glace alimentaire ✓ Jus de fruit 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Les collecteurs ne veulent pas utiliser le débarcadère, collecte directe des produits dès l'arrivée des pêcheurs ✓ 2015 : coopération tripartite entre REEF Doctor, COPEFRITO et population locale sur l'algoculture mais finalement non concluante ✓ Débarcadère facile d'accès pour les taxis brousses : pêcheurs vont directement à Toliara pour écouler leur produit ✓ Pertes enregistrées par l'association : les glaces achetées à Toliara ne sont plus vendues du fait de la baisse de produit à stocker au niveau du débarcadère ✓ Matériel inadéquat : les batteries ne supportent pas les matériaux utilisés ✓ Utilisation d'un groupe électrogène comme alternative : coût de fonctionnement non supporté par l'association 	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'une cotisation de 1000Ar/personne par les membres de l'association ✓ Electrification par le JIRAMA prévue en fin Octobre ✓ Dotation de frigo et de congélateur par le ministre de la population récemment (détenus par Mme Céline) ✓ Existence d'activités prospères : vente de glace, vente de boisson, stockage des produits périssables (viande) ✓ Possibilité de reprendre les activités après électrification ✓ Association ne nécessite pas de partenaire pour la gestion du débarcadère 	
Personne ressource	✓ Mme Céline (Présidente de l'association de femme) : 034 30 318 07	
Proposition	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Contrat à proposer avec l'association de femme pour la gestion du débarcadère ✓ Inciter l'association de femme à collecter les produits de la mer ✓ Paiement d'une redevance annuelle incitative et non contraignante (mieux supportée par une association) 	



Devanture du débarcadère



Clôture détruite + effondrement



Bacs bleus



Douche



Exemple de matériels utilisés



Débarcadère vue de côté

4.4. Débarcadère d'Andrevo

Distance de Toliara	✓ 45 km	Etat général actuel : ASSEZ BON
Etat de la route	✓ Route goudronnée	
Etat actuel du débarcadère	✓ Bâtiment en mauvais état : murs troués et sales	
Historiques	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Problème foncier du débarcadère dès le début entraînant des poursuites au tribunal mais sans suite ✓ Informations sur la mise en place du débarcadère non communiquées à la population locale 	
Durée de fonctionnement	✓ Une année après la fin du PACPT (2015)	
Gestion	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'un comité de gestion juste après la fin du projet PACPT (12 membres) ✓ Utiliser pour la vente de glace au début ✓ Fin du comité mais passage périodique d'un personnel du PACPT (faisant des activités méconnues par la population locale) ✓ Novembre 2020 : déménagement du propriétaire du terrain (Mr Jules) et de sa famille dans le débarcadère pour éviter la destruction totale du débarcadère 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Baisse des produits durant les mauvais temps entraînant des pertes pour le comité de gestion : glace achetée à Toliara et conservée dans les bacs mais qui fondent après quelques jours ✓ Partenariat avec REEF Doctor non concluant : contrat non respecté entraînant une fin de partenariat ✓ Vol du premier panneau solaire par le personnel du PACPT ✓ Litige foncier : terre appartenant à Mr Jules ✓ Mise en place du débarcadère n'incluant pas les communautés locales ✓ Sociétés ne veulent pas utiliser les débarcadères mais achètent directement chez les sous-collecteurs ✓ Tous les matériaux étaient volés par un stagiaire du PACPT 	
Produits	✓ Concombre de mer, Poulpe, Algue	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Intéressement de IOT et OCEAN FARMER ayant des activités dans le village si durée de contrat à long terme ✓ Sera utilisé comme une base vie (stockage des matériels et des produits non périssables, gîte d'étape) avec une possibilité de transformation du débarcadère actuel ✓ Présence d'une aire marine protégée de Velondriake 	
Personnes ressources	✓ Mr Jules (occupant) : 034 46 966 80 / 032 22 138 02	
Propositions	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Résoudre le problème d'appropriation de terrain supposé appartenir à Mr Jules ✓ Intéressement de IOT et OCEAN FARMER à conclure un contrat pour son exploitation 	



Devanture du débarcadère



Nouveau panneau solaire



Pompe manuelle pour le remplissage du réservoir d'eau



Filet de pêche de Mr Jules



Pirogue en cours de construction



Chambre de Mr Jules

4.5. Débarcadère de Fitsitike

Distance de Toliara	✓ 58 km	Etat général actuel : MAUVAIS
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Etat actuel du débarcadère	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Terrain appartenant à la commune ✓ Bâtiment en très mauvais état ✓ Infrastructures sanitaires en mauvais états ✓ 3 panneaux et batteries toujours fonctionnels, transférés chez le président du village ✓ 2 bacs bleus disponibles ✓ Clôture détruite ✓ 2 portes et 1 fenêtre remplacées 	
Durée de fonctionnement	✓ Non-fonctionnel depuis sa construction	
Gestion	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Existence d'un comité de gestion au début (au nombre de 10) chargé de surveiller et entretenir le débarcadère ✓ A cause du problème d'insécurité au village : transformation du débarcadère comme gîte d'étapes de deux militaires 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pas de cotisation des membres du comité de gestion ✓ Débarcadère trop éloigné de la mer ✓ Pas de contrat de transfert de gestion à la population locale ✓ Les sous collecteurs ne veulent pas utiliser le débarcadère mais achètent directement leur produits sur la plage et les livrent directement aux sociétés de Toliara 	
Produits	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Poisson ✓ Poulpe ✓ Calmar 	
Personnes ressources	✓ Mr Rafidison (Président du fokontany) : 034 54 912 89	
Propositions	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A remettre à d'autres ministères intéressés pour d'autres usages publics : poste de gendarmerie, hôpital, ... ✓ A remettre au SALFA pour le transformer en hôpital (déjà sollicité auparavant) 	



Devanture du débarcadère



Réservoir d'eau



Plafond du débarcadère



Clôture détruite



Habitation des militaires



Portes rinnovées

4.6. Débarcadère de Tsifota

Distance de Toliara	✓ 81 km	Etat général actuel : TRES BON
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Durée de fonctionnement	✓ Non-fonctionnel depuis sa création	
Etat actuel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tous les matériaux encore disponibles ✓ Seul débarcadère très bien gardé jusqu'à ce jour 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Eloigné de la mer ✓ Non fonctionnel : les collecteurs des sociétés ne veulent pas utiliser le débarcadère 	
Produit	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Calmar ✓ Poulpe ✓ Poissons 	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ OFCF veut réhabiliter les lieux : possibilité de doter de machine à fabrication de glace, construction d'une chambre froide, panneaux solaires, groupe électrogène ✓ Collaboration avec l'association locale ✓ Existence d'un rapport de mission de Mr YAMATO de l'OFCE (rapport à vérifier par MPEB) ✓ Existence d'une réserve marine en face du débarcadère 	
Personnes ressources	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mr Ny Avy Fidison (Président du fokontany) : 032 91 877 47 ✓ Mr Andriatovonance (gardien en permanence depuis 2013 à ce jour, sans contrepartie salariale): 032 92 272 31 	
Propositions	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Activer dès cette année le contrat avec l'OFCE pour gérer le débarcadère 	



Devanture du débarcadère



Exemple de matériels non encore utilisés



Pompe et réservoir d'eau



Batteries utilisées pour charger le téléphone



Stockage des produits



Exemple de matériels mis à disposition

4.7. Débarcadère de Salary Nord

Distance de Toliara	✓ 121 km	Etat général actuel : BON
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Etat actuel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Compresseur de la fabrique de glace abimé (nouveau compresseur déjà acquis mais reste à transférer à Salary) ✓ Exploiter par GANGA SEA FOOD depuis 1 an ✓ Mur repeint en totalité ✓ Plusieurs nouveaux matériels acquis (congélateurs, panneaux solaires, glacières, ...) ✓ Contrat établi sur 3 ans avec le ministère de la pêche et la société GANGA Sea Food en 2020 ✓ 1 représentant technicien de la société assure le gardiennage et l'exploitation du lieu 	
Produits	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Poissons ✓ Poulpe ✓ Calmar 	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réhabilitation des lieux : peinture, clôture, électricité, installation projecteur ✓ Au début : volonté d'exploiter plusieurs débarcadères ✓ Paiement de redevance annuelle de 6 millions d'ariary auprès du MPEB (à vérifier par ce dernier) ✓ Pas de problème avec la communauté locale de l'existence de GANGA SEA FOOD 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Problème d'eau à salinité très élevée : obliger d'acheter de l'eau de puits à salinité faible ✓ Retrait d'une partie des investisseurs mauriciens membres du groupe de GANGA Sea Food durant la période du COVID 19 ✓ Contrat trop court ne permet pas à la société de faire des investissements à long terme 	
Personne ressource	✓ Mr Colin : 032 47 754 00 / 034 19 563 96	
Proposition	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mener une enquête de moralité sur la société GANGA SEA FOOD ✓ Si sans contrainte, formaliser le contrat avec paiement et maintien d'une redevance annuelle 	



Débarcadère vue de côté



Compresseur pour la fabrication de glace



Panneaux solaires



Batteries



Congélateur nouvellement acquis



Bacs bleus

4.8. Débarcadère de Toliara

Distance de Toliara	✓ 161 km	Etat général actuel : RISQUE D'EROSION
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Etat actuel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Erosion de l'emplacement très avancée (changement du lit d'un petit canal d'à côté) ✓ Douche et wc utilisés par toute la population ✓ Matériel et réservoir d'eau encore disponible 	
Historique	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Débarcadère non fonctionnel depuis sa création ✓ Gardien travaillant depuis 7 ans sur le lieu (formé à Toliara et à Tamatave sur l'utilisation du débarcadère) puis limogé par Blue ventures qui a un contrat signé avec le ministère en charge de la pêche (contrat à rechercher) 	
Gestion	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Paiement d'une redevance au ministère par Blue Venture pour gérer le débarcadère (à vérifier par MPEB) ✓ Lieu de pesage une fois par mois et utilisation pour la pré-cuisson des concombres de mer avant leur envoi sous forme salé vers IOT de Toliara 	
Produits	✓ Concombre de mer	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Non fonctionnel depuis sa création avant l'arrivée de Blue Venture ✓ Comité de gestion non dynamique ✓ Réhabilitation de l'électricité par Blue Venture mais détruit par les actes de vandalisme 	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ IOT fournit les juvéniles de concombre de mer et c'est Blue venture qui les achemine par le biais de deux vedettes rapides (durée du trajet 2 heures) ✓ Achat direct par IOT des concombre de mer selon la taille demandée par le client (450g et plus) à raison de 2.500 ar par pièce ✓ Volonté de mettre en place une association de femmes pour la gestion du débarcadère ✓ Existence d'une association VOAMAMY (inciter la population locale à faire des épargnes) ✓ Existence d'un partenariat tripartite : Blue Venture, IOT, Velondriake 	
Personnes ressources	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mme Narindra (superviseur BV) : 034 45 663 32 / 032 43 592 82 ✓ Mr Richard (Président de l'Association Velondriake) : 032 78 808 60 / 034 46 250 99 	
Proposition	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Intéressement de IOT et OCEAN FARMER à conclure un contrat avec le MPEB pour son exploitation ✓ Contrat en interne entre IOT-OCEAN FARMER, Blue Venture et Association Velondriake 	



Débarcadère vue de côté



Sanitaire utilisé par toute la population



Lavabo volé



Interrupteur volé



Nouveaux matériels acquis par BV



Erosion très avancée

4.9. Débarcadère d'Andavadaoka

Distance de Toliara	✓ 203 km	Etat général actuel : BON
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Etat actuel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Enceinte encore bien clôturée ✓ Présence de plusieurs arbrisseaux dans la cours ✓ Odeur nauséabonde en provenance de la plage 	
Gestion	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exploiter par Blue Venture depuis 1 an et demi ✓ Un local sert de bureau d'un représentant de Blue ventures ✓ Gérer par Blue Venture et Velondriake (85 membres) ✓ Tous les matériaux sont transférés et utilisés par Blue Venture 	
Produits	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Poissons ✓ Poulpes ✓ Calmars ✓ Crabes 	
Faiblesses	✓ Projet d'installer une fabrication de glace mais non réalisé	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Blue Venture aide Velondriake à gérer les ressources marines ✓ Sociétés sri-Lankaises et chinoises non acceptées par les villageois du fait du non-respect des mesures de conservation 	
Personnes ressources	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mr Contre (ancien gardien) : 034 04 698 81 ✓ Mr Jean Claude (Staff BV et occupant) : 032 11 340 70 	
Proposition	✓ Proposer un contrat de partenariat avec Velondriake, Blue Venture (à voir si intéressement de IOT-OCEAN FARMER)	



Cours non entretenue



Panneaux solaires transférés chez Blue Venture



Local utilisé par le représentant de Blue Venture



Fumoir vulgarisé par Blue Venture



Tous les matériels sont encore intacts



Claies de séchage

4.10. Débarcadère de Tsinjorano Morombe

Distance de Toliara	✓ 253 km (ville de Morombe)	Etat général actuel : ASSEZ BON
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Etat actuel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Débarcadère transformé en magasin de stockage fermé (lieu de traitement des produits devenu fermé) ✓ Exploiter par MAPROSUD depuis 2019 ✓ Branchement de l'électricité présent mais ayant subi une coupure faite par la JIRAMA 	
Produits	✓ Poissons, poulpes, crabes, crevettes	
Historique	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Existence d'une association : vente de la glace, activité en continue jusqu'en 2017 avec la panne de la fabrique de glace ✓ Arrêt brusque de l'activité de l'association (nombre de membres inconnu) ✓ Début 2019 : arrivée du représentant de MAPROSUD annonçant que la société a déjà eu un contrat avec le ministère de la pêche pour une durée de 5 ans (contrat inconnu par le président du fokontany et du Chef de la CirPA) ✓ Deux chinois habitaient le magasin transformé puis n'ont plus donné aucun signe de vie 	
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Arrivée de la société MAPROSUD engendre des conflits avec toute la population et l'ancien comité de gestion ✓ Plage d'à côté très sale servant de latrine à l'air libre ✓ Absence d'un responsable de la société lors de la visite ✓ Aucune personne en dehors du personnel de MAPROSUD n'a le droit d'accéder au débarcadère depuis l'arrivée de cette société 	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Construction de plusieurs pirogues de pêche (effectif non connu et à vérifier) par la société MAPROSUD qui sont utilisées gratuitement par les pêcheurs sans aucune contrepartie jusqu'ici ✓ Branchement de la JIRAMA à 1m du débarcadère ✓ Existence d'un protocole d'accord de pêche entre le ministère et la société MAPROSUD 	
Personnes ressources	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mr Naina (Chef CirPA) : 034 81 274 74 ✓ Mr Jean Félix (Chef du fokontany) : 032 34 576 95 	
Proposition	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Eclairer la situation actuelle de l'électricité ✓ Faire une enquête de moralité sur la société MAPROSUD ✓ Prévoir la réquisition d'un huissier pour d'éventuel ouverture forcée du débarcadère ✓ Lancer un appel à manifestation d'intérêt tant pour les associations que pour les sociétés intéressées. 	



Salle de traitement des produits transformés en stockage



Branchement de la JIRAMA à 1m du débarcadère



Panneaux solaires égarés



Porte principale transformée



Trous d'aération de la salle de traitement des produits



Rouillure très avancée du portail

SITE VISITE MAIS SANS PRESENCE D'UN RESPONSABLE

4.11. Débarcadère de Tsandamba

Distance de Toliara	✓ 97 km	Etat général actuel : MOYEN
Etat de la route	✓ Sableux (sur le littoral)	
Etat actuel	✓ Panneaux et convertisseurs fonctionnels ✓ Un bureau utilisé comme gîte d'étape pour un JAMA (quartier mobile de sécurité) nouvellement affecté	
Remarques	✓ Absence des responsables locaux sur le lieu ✓ Bâtiment plus ou moins correct	



SITES NON-VISITES

4.12. Salary Sud

Proposition	✓ Intéressement de IOT et OCEAN FARMER à conclure un contrat pour son exploitation
-------------	---

4.13. Ankiembe Bas

Selon les pêcheurs, le débarcadère à Akiembe bas présente la même situation que Lovokampy qui est en très mauvais état.

4.14. Ambohitsabo

A 2 km de la ville de Toliara. La visite du débarcadère à Ambohitsabo n'a pas pu être effectuée à cause de la route complètement barrée résultant du conflit de la population locale avec la société Base Toliara.

Débarcadère totalement rasé.

5. Conclusion générale

- Impliquer toujours les autorités décentralisées (CirPA et/ou SRPA), les autorités locales (chef fokontany, Maire, Chef de district, représentant du Gouverneur, ...) pour consulter leur avis avant toute signature du contrat ;
- Proposer un contrat de longue durée de 20 ans par exemple avec une possibilité d'évaluation 2 ans après la mise en œuvre du contrat, puis tous les 5 ans.
- Proposer un contrat de 5 ans pour les associations.
- Donner une opportunité de prolongation par tacite reconduction
- Encourager si possible le partenariat entre les Concessionnaires et les associations villageoises à travers un contrat en interne entre eux
- Elaborer un plan de travail annuel pour chaque Concessionnaire des débarcadères et valider celui-ci par le MPEB
- Elaborer un plan de relance selon l'état actuel de chaque débarcadère
- Activer la signature de chaque contrat pour éviter toute nouvelle disparition de matériel ou de la dégradation de l'état actuel des débarcadères
- Saisir l'opportunité de l'intéressement du groupe COPEFRITO – IOT – OCEAN FARMER pour l'exploitation des débarcadères de Salary sud, Andrevo et Tampolove.
- Proposer une redevance incitative et non-contraignante

6. Procès-verbal de l'atelier du 11 octobre 2021

L'an deux mille vingt-et-un et le lundi onze octobre, un atelier s'est tenu à la salle de conférence de l'hôtel Palétuvier de Toliara pour la collecte des informations relatives aux débarcadères à Toliara en vue d'élaborer un contrat type de concession. L'atelier a eu lieu en présence du représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana, du Directeur de cabinet de la commune urbaine de Toliara, de deux(2) représentants de la DGPA, de deux (2) représentants de la u DP (2), des représentants du SRPA de Toliara (2), des opérateurs du secteur pêche opérant dans la région Sud-Ouest, des ONGs œuvrant dans la pêche locale, du représentant du Projet SwioFish 2, le projet ARCEB et le Bureau MAMIA chargé de l'étude sur le renforcement du cadre juridique de gestion de la gouvernance de la pêche. Ci-après le déroulement de l'atelier.

▪ **Chargé du protocole**

Le chargé du protocole a pris la parole en premier et a adressé le mot de bienvenu : à monsieur le Directeur de Cabinet de la Commune Urbaine de Toliara, à monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana et à tous les participants à cet atelier.

▪ **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a, par la suite pris la parole. Après avoir adressé les mots de remerciements à l'endroit de tous les participants, elle a présenté brièvement les objectifs de l'atelier qui consiste à collecter les informations sur l'état des débarcadères en vue de l'amélioration de leur gestion.

▪ **Monsieur le Directeur de Cabinet de la Ccommune Urbaine de Toliara**

La parole fut ensuite donnée à Monsieur le Directeur de Cabinet de la Commune Urbaine de Toliara qui a souhaité la bienvenue à tous les participants et transmis les excuses de Mr le Maire pour son absence à l'atelier, en raison d'autres obligations. Il souligné que la ville de Toliara est le lieu de rencontre de tous les projets de développement, ce qui constituent une opportunité à saisir pour son développement.

▪ **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Dans son allocution, le représentant du gouverneur a transmis les excuses du gouverneur pour son absence. Il a mis l'accent sur l'importance de l'atelier qui aborde le développement même de la région Atsimo Andrefana étant donné ses larges côtes tout en soulignant que la promotion de l'économie bleue fait partie des priorités de l'État. Il a également mentionné que la collecte des informations, qui fait l'objet de l'atelier, est très importante pour la réalisation de cette étude. Il a clôturé son allocution en procédant à l'ouverture de l'atelier au nom du gouverneur de la région d'Atsimo Andrefana Monsieur Edaly Raveloson.

▪ **Chargé de Protocole**

Après avoir remercié le représentant du gouverneur pour sa prise de parole, le chargé de protocole a donné la parole au bureau MAMIA.

▪ **Bureau MAMIA**

Le Gérant du bureau MAMIA a présenté ledit bureau et son parcours au sein de l'Administration malagasy avant son actuel poste de consultant. Il a ensuite expliqué brièvement l'objet de l'étude émanant du projet ARCEB.

▪ **Chargé de Protocole**

Après l'intervention du Gérant du Bureau MAMIA, le chargé de protocole a invité chaque participant à se présenter brièvement.

▪ **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a enchaîné par une brève présentation du projet ARCEB. Elle a rappelé les

objectifs de l'atelier qui consistent à collecter les données sur les débarcadères et à restituer les propositions de contrat de concession des débarcadères du PACPT.

▪ **Protocole**

La parole fut à nouveau donnée au Gérant du bureau MAMIA.

▪ **MAMIA**

La présentation du Gérant du bureau MAMIA a porté sur trois principaux points : 1) contexte et objectif de la mission, 2) modalités d'un contrat de concession et 3) informations déjà disponibles à son niveau concernant les débarcadères. Le débat fut par la suite ouvert.

▪ **Questions/réponses/observations/remarques**

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

Le représentant de la société COPEFRITO a remercié le bureau MAMIA pour la clarté de sa présentation. Il s'est enquis de la disponibilité des quatorze (14) débarcadères afin de pouvoir apporter des améliorations et sur les gestionnaires actuels de ces derniers. Il a également apporté une précision sur l'historique des débarcadères. Selon lui, les débarcadères ont bien fonctionné au tout début mais, suite à l'inspection de l'Autorité Sanitaire Halieutique (ASH) par rapport à l'eau et la salubrité, un conflit a eu lieu entre l'ASH et le projet PACPT. De ce fait, la question de gestion devra être revisitée. Il a demandé par la suite si les sociétés étaient obligées de collaborer avec les comités de gestion ? Le terme « obliger » est-il le plus approprié ?

- **Bureau MAMIA**

En réponse au représentant de la société COPEFRITO, le Gérant du bureau MAMIA confirme la situation actuelle du débarcadère d'Ambohitsabo qui est totalement inexploitable. A la connaissance du bureau, ce sont les comités de gestion mis en place à l'époque qui restent les gestionnaires actuels des débarcadères. Les sociétés ne sont pas obligées de collaborer avec les comités de gestion mais sont cependant sollicitées à recourir à cette collaboration et ce, d'autant plus que la société COPEFRITO reste toujours disponible à collaborer avec l'État. Le Gérant a terminé sa prise de parole en demandant si la société en question serait prête, par l'intermédiaire d'un appel à manifestation d'intérêt ou autres modalités, à gérer ces débarcadères ?

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

Le représentant de la société COPEFRITO confirme que la société est prête pour gérer le débarcadère de Salary Nord et celui de Morombe.

- **Monsieur le Directeur du cabinet de la commune urbaine de Toliara**

En réaction aux présentations successives, Monsieur le Directeur du cabinet a souligné qu'un représentant de la Commune Urbaine de Toliara devrait faire partie des équipes de terrain pour visiter ces débarcadères tout en soulignant que toutes les administrations concernées par ces derniers devraient prendre leurs responsabilités.

Il a mentionné qu'il ne connaît pas la structure exacte des comités de gestion mis en place mais estime qu'une sociologue de formation, un notable et des techniciens devraient intégrer ces comités pour assurer le bon fonctionnement de ces débarcadères. La région a également ses propres coutumes et tabous qu'il faut respecter. De ce fait, il a fallu consulter la population locale pour savoir ses réels besoins et convaincre d'abord les notables. Il pense ainsi que le non-suivi de cette approche communautaire pourrait être à l'origine de la non prise en considération des débarcadères par la communauté.

- **Madame Vero, représentante de la Société MUREX**

La représentante de la société MUREX a affirmé la volonté de la société à gérer ces débarcadères mais

une contrainte s'est toujours posée par rapport aux exigences de l'ASH. Toutefois, la décision finale revenait à l'Administration.

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

M. Dany affirme avoir entendu parler d'un appel d'offre affiché au SRPA concernant la gestion de ces débarcadères mais jusqu'à maintenant il n'en connaît pas plus sur les détails. Cependant, une rumeur a circulé qu'un accord est déjà signé avec une société mauricienne pour la gestion des débarcadères de Salary Nord et de Morombe.

- **Madame Virginie, collecteur individuel et présidente du tambazotran'ny vehivavy mikirakira ny trondro**

Auparavant, ce collecteur a déjà assisté à un atelier sur ces débarcadères et à un moment, deux femmes sont nommées officieusement (elle comprise) pour gérer le débarcadère d'Ambohitsabo. Monsieur **Colin** a affirmé à l'époque qu'un représentant de l'administration centrale viendrait les installer officiellement, ce qui fut chose vaine. De ce fait, elles n'ont pas osé exploiter le débarcadère sans mandat officiel. Elles ont par ailleurs rencontré des problèmes car les matériels étaient vandalisés par le gardien pour cause de non-paiement de son salaire et par la suite, le reste des matériels furent dérobés. Seuls quelques matériels ont pu être récupérés et gardés chez elles. L'existence de ce débarcadère leur est très utile vue son équipement.

- **Bureau MAMIA**

Le Gérant s'est adressé aux représentants du Ministère de la Pêche et de l'Economie Bleue pour confirmer s'il n'avait jamais eu de contrat avec le « tambazotran'ny vehivavy mikirakira trondro » concernant ce débarcadère ?

- **Monsieur le représentant du SRPA**

Le représentant du SRPA a affirmé ne connaître que la situation des débarcadères gérés par le comité de gestion, les autres contrats de gestion relevant de l'Administration centrale. Actuellement, seuls les débarcadères équipés en fabrique de glace sont encore fonctionnels/opérationnels. Pour le SRPA, il faudrait également doter, les autres débarcadères, de matériel de fabrique de glace et de machine de traitement d'eau.

- **Bureau MAMIA**

Suite à ces échanges, le bureau MAMIA interpellera l'administration centrale afin que celle-ci demande l'avis de l'autorité locale avant de prendre une quelconque décision.

- **Madame Vero, représentante de la Société MUREX**

Madame Vero a posé la question suivante : « Est-ce que la gestion de ces débarcadères se fera par un seul gestionnaire ? »

- **Bureau MAMIA**

D'après les dispositions proposées, il peut y avoir un ou plusieurs gestionnaires. Ce n'est qu'une question de choix, l'essentiel étant de valoriser ces débarcadères.

- **Madame le représentant de l'association de femme**

S'il y aurait un appel d'offre pour gérer ces débarcadères, seront-ils remis à leur état actuel ou feront-ils préalablement l'objet d'entretiens par l'État ou la BAD ?

- **Bureau MAMIA**

Le Gérant discutera de ce point avec les représentants du ministère selon les constatations issues de la descente terrain.

- **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a souligné que plusieurs problèmes ont été évoqués et s'est demandé s'il ne faut pas solliciter les participants à proposer des solutions.

- **Bureau MAMIA**

La solution proposée par le bureau MAMIA est d'impliquer l'administration locale car cette dernière connaît la réalité sur place.

- **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Etant donné que la région est en charge du développement économique, le représentant du gouverneur a souligné l'importance d'impliquer l'autorité locale. Ainsi, il est de leur ressort de fournir au bureau MAMIA le maximum de données provenant de la réalité sur terrain.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a demandé à l'assistance de proposer des solutions par rapport à l'intervention de Madame le Coordonnateur.

En premier lieu, la solution proposée par le bureau MAMIA est de céder la gestion de ces débarcadères via un contrat individuel ou via un contrat avec une ou des sociétés ayant une bonne volonté en vue de l'épanouissement de ces débarcadères.

- **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Le représentant du gouverneur a demandé s'il y avait des textes définissant les comités de gestion ainsi que leurs modalités de fonctionnement.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA est du même avis que le représentant du gouverneur concernant les textes en question. Ce point a été déjà évoqué durant la visite de courtoisie du SRPA.

- **Monsieur le représentant du SRPA**

Un partenariat entre des ONG et le comité de gestion est vivement souhaité

- **Monsieur le Directeur du cabinet de la commune urbaine de Toliara**

Monsieur le Directeur de Cabinet a demandé pourquoi le service régional de la pêche ne peut-il pas prendre des décisions dans sa circonscription. Cela fait partie de la gestion locale décentralisée où les autorités locales peuvent prendre des décisions et élaborer les textes règlementaires conséquents : arrêtés régionales, communales, ... La mairie peut être un organe de gestion de conflit et de suivi.

- **Monsieur le représentant du SRPA**

Le représentant du SRPA a estimé que la gestion des débarcadères doit relever des ONGs opérant dans les localités. Plusieurs réserves marines sont déjà gérées par ces derniers par l'intermédiaire d'un contrat de transfert de gestion signé avec le ministère de l'environnement.

- **Bureau MAMIA**

Par rapport aux comités de gestion, le bureau MAMIA a demandé si les sociétés ne se sentent pas lésées. Il a aussi demandé l'avis et le positionnement de ces derniers par rapport à la collaboration avec ces ONGs.

- **Monsieur le représentant du SRPA**

Le représentant du SRPA a affirmé que le comité de gestion avait des fonds pour réaliser les activités. Toutefois, le SRPA ne s'oppose pas à l'établissement d'un partenariat entre le comité de gestion et les sociétés.

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

M. Dany a souligné que les activités respectives des ONGs (conservation) et des sociétés (exportations, collectes) sont certes différentes mais un partenariat peut être établi avec les ONGs.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a appuyé l'idée qu'il serait primordial de responsabiliser les autorités locales dans la gestion de ces débarcadères. Tous les acteurs devraient être pris en considération à cet effet et toutes les dimensions prises en compte (sociale, culturelle, technique).

- **Madame le représentant de l'association des femmes**

Selon la représentante de l'association des femmes, la zone d'intervention de l'association de femme s'étend de Morombe à Itampolo. Elle a ensuite demandé si cette même association pouvait prendre la gestion d'un débarcadère.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a répondu que ce point relève directement du ministère mais selon lui, il n'y a pas aucun inconvénient à cela si l'association dispose de moyens adéquats

- **Madame le représentant de l'association de femme**

Selon son représentant, l'association dispose des moyens nécessaires mais que tout dépend de la localité.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a manifesté sa satisfaction par rapport aux informations collectées durant cet atelier.

- **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a souligné que le principal objectif est de pouvoir faire fonctionner ces débarcadères. Ce qui nécessite l'identification des problèmes avec les réponses appropriées. Le développement du secteur est primordial.

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

Selon ce représentant, c'est la société qui est la base et les ONGs doivent collaborer avec l'association pour assurer la production.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a souligné qu'il faut toujours se baser sur les sociétés.

Pour clore son intervention, le bureau MAMIA a vivement remercié les autorités présentes à cet atelier ainsi que leurs participations actives.

▪ **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a réitéré ses remerciements à l'endroit de tous les participants à l'atelier et a sollicité une présence massive pour la journée du vendredi 15 octobre 2021 en vue de la restitution des informations issues de la décente de terrain.

▪ **Monsieur le Directeur de cabinet de la commune urbaine de Toliara**

Au nom de la Commune urbaine de Toliara, le directeur de cabinet a remercié tous les participants à cet atelier de collecte d'informations.

- **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Le représentant du gouverneur a également remercié tous les participants à cet atelier. Au nom de monsieur le gouverneur d'Atsimo Andrefana, il a déclaré la clôture de l'atelier.

7. Procès-verbal de l'atelier du 15 octobre 2021

L'an deux mille vingt-et-un et le vendredi quinze octobre, un atelier s'est tenu à la salle de conférence de l'hôtel Palétuvier de Toliara pour la restitution de la situation actuelle des débarcadères à Toliara. L'atelier a eu lieu en présence du représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana, du Directeur du cabinet de la commune urbaine de Toliara, des représentants du DGPA (2), des représentants du DP (2), des représentants du SRPA de Toliara (2), des opérateurs opérant dans le domaine de la pêche existant dans la région Sud-Ouest, des ONGs œuvrant dans la pêche locale, du représentant du Projet SwioFish 2, le projet ARCEB et le Bureau MAMIA chargé de l'étude sur le renforcement du cadre juridique de gestion de la gouvernance de la pêche. Ci-après le déroulement de l'atelier.

▪ **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur ayant pris la parole, la première, a adressé le mot de bienvenue aux participants de cet atelier. Par la suite, elle a présenté les objectifs qui étaient de collecter les informations sur la situation des débarcadères et de présenter ces informations en vue d'améliorer la gestion de ces derniers.

▪ **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Ce responsable tenait à présenter les excuses au nom de Monsieur le gouverneur de la région Atsimo Andrefana pour son absence, étant retenu par d'autres obligations. Il a félicité toutes les équipes de la décente sur terrain et a souhaité la bienvenue à tous les participants avant de déclarer officiellement ouvert l'atelier.

▪ **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Avant de passer la parole au bureau MAMIA, Madame le Coordonnateur a invité chaque participant à un tour de table pour se présenter brièvement.

▪ **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a exposé le contenu de la présentation suivi d'un débat et des questions/réponses ainsi que des observations/remarques.

▪ **Questions/réponses/observations/remarques**

- **Monsieur Barnabe, représentant de la société BLUE OCEAN**

Monsieur Barnabe a apporté des compléments d'informations sur le contexte historique de ces débarcadères. Dans le temps, il était l'assistant technique du projet PACP. A la fin du projet PACP, la gestion de ces débarcadères était transférée officiellement à la communauté (comité de gestion). Ces débarcadères avaient tous des règlements intérieurs et tous les comités de gestion de ces débarcadères avaient eu des formations sur la salubrité et la gestion et suivi des données dans chaque débarcadère. Le problème de ces débarcadères résidait sur les infrastructures, plus précisément la fabrique de glace.

Au début, le projet PACP avait fait un contrat avec les propriétaires des terrains qui stipulait qu'à la fin du projet, les terrains reviendraient aux propriétaires. C'est pour cela que le propriétaire, par exemple pour le cas du débarcadère d'Ankiembe Bas, avait réclamé la restitution de sa propriété. Ainsi, en termes de recommandation, il a suggéré de renégocier avec ces propriétaires.

Concernant la gestion, un contrat a été déjà fait avec le comité de gestion mais au final, le ministère s'immisce dans la gestion. En guise de recommandation, il a proposé que le ministère donne les directives mais c'est le service régional qui gère la gestion pour faciliter la procédure vu l'éloignement du ministère au niveau central.

- **Monsieur Gild, direction provincial Bleu Ventures**

Ce responsable a émis une remarque par rapport à la présentation du bureau MAMIA qui disait que « l'ONG Bleu Ventures a fait objection par rapport aux sri-lankais ». Il a jugé cette phrase trop

péjorative. Une reformulation serait nécessaire. Pour clarifier ses propos, il a expliqué que la communauté s'est plainte au niveau de Blue Ventures au sujet des exploitants sri-lankais qui ne respectaient pas les mesures de gestion mis en place. L'ONG a ainsi rapporté l'affaire au près du ministère concerné.

Il a aussi souligné que les ONGs n'ont pas les moyens suffisants pour la gestion des débarcadères mais peuvent collaborer avec les sociétés ou la communauté. Par rapport à l'exploitation, il a mis l'accent sur l'importance de la protection et l'exploitation durable des ressources halieutiques.

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

Dans son intervention, ce représentant a félicité le ministère d'avoir invité la société civile à cet atelier. Concernant le débarcadère de Salary Nord, il a demandé la date exacte de la signature du contrat entre Ganga sea food et le ministère ainsi que sa durée.

Il a affirmé que la société COPEFRITO est prête pour gérer le débarcadère de Salary Nord et celui de Morombe, dans le but de développer la communauté et surtout de redynamiser et de remettre en état ces débarcadères. Il a proposé de faire un appel d'offre pour la gestion de ces débarcadères. Ainsi, il serait mieux que tous les contrats signés avant soient résilier et que tous les prétendants à la gestion soient auront des traitements égalitaires.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a souligné que le fond du problème de tous les débarcadères venait du fait que ces derniers ne sont pas agréés aux normes européennes.

En réponse à Monsieur Barnabe, selon l'avis du bureau MAMIA, ces débarcadères font partie du patrimoine de l'État. La négociation avec la BAD a été faite par le ministère central. Dans ce sens, la signature des contrats de gestion revient au ministère en charge de la pêche au niveau central mais sur sollicitation des avis positifs du service régional.

En réponse à Monsieur Dany, la résiliation de contrat n'est pas envisageable. Ainsi, il faut suivre les procédures.

Pour Bleu Ventures, la remarque sera prise en compte.

- **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur s'est adressée aux représentants du ministère concernant leur réponse sur la question de contrat et aussi demandé de leur position par rapport aux recommandations avancées par Monsieur Barnabe.

- **Monsieur Sitraka, représentant du ministère**

Ce responsable a affirmé que pour éviter le conflit d'intérêt entre chaque société, un appel d'offre sera proposé pour la gestion de ces débarcadères par le biais de l'AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt).

Concernant le contrat, il y a une ambiguïté. Toutefois, les discussions sont déjà entamées avec le service régional pour régler cette situation.

En réponse à Monsieur Dany, ce responsable a demandé pourquoi la société COPEFRITO n'agit pas antérieurement si les 2 débarcadères l'intéressent, alors que désormais ils sont déjà pris.

En réponse au bureau MAMIA, sur la proposition d'un contrat de vingt (20) ans, ce responsable doute fort que le ministère soit d'accord pour ce contrat de longue durée. Récemment, une signature de convention avec la pêche industrielle n'est que pour une durée de cinq (5) ans.

Pour le cas des dons japonais, un avis est sollicité auprès du service régional mais c'est le ministère au niveau central qui peut prendre la décision finale.

- **Monsieur Lova, représentant du ministère**

Monsieur Lova a expliqué que le Ministère n'est pas en possession de certains contrats. Toutefois, il a assuré qu'après la passation entre les responsables nouvellement nommés, il va chercher et nous mettre à disposition tous les contrats disponibles.

En réponse à Monsieur Dany, ce responsable a aussi demandé l'intéressement tardif de la société

COPEFRITO pour ces deux débarcadères alors que depuis 2013, ces débarcadères n'étaient plus exploités et que ce n'était qu'en 2019 que leur gestion a été attribuée à ces sociétés.

Il doute également pour un contrat de vingt (20) ans.

- **Monsieur Ronald, président association collecteur**

En réponse à Monsieur Barnabe qui avait souligné que la norme européenne n'était pas nécessaire pour ces débarcadères, Monsieur Ronald a expliqué que chaque année, une descente sur le lieu est effectuée par un responsable de l'union européenne pour vérifier la suivi de cette norme.

Il a aussi expliqué que lorsque la société Ganga sea food est devenue le gestionnaire à Salary Nord, le responsable de cette société a déclaré qu'il a déjà eu l'autorisation du ministère. De ce fait, tous les produits provenant de Salary Nord doivent passer par ce débarcadère. Les collecteurs ne devraient pas acheter des produits en provenance de Salary Nord.

Il devrait y avoir une entente entre pêcheurs et gestionnaire de débarcadère.

Comme recommandation, si les sociétés obtiennent la gestion de ces débarcadères, il faut qu'il y ait collaboration avec la communauté locale.

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

En réponse à la question du ministère, Monsieur Dany a affirmé qu'effectivement la société COPEFRITO n'était pas intéressée au début à gérer ces débarcadères. Leurs activités se concentraient sur l'exportation et les problèmes liés aux normes sanitaires se posaient pour ces débarcadères. Par contre, vue la présentation lors du premier atelier du lundi et la proposition avancée aujourd'hui que ces débarcadères peuvent être utilisés pour d'autres activités, ces points intéressent la société, pour la gestion des débarcadères, dans le but de développer la région Atsimo Andrefana. De plus, le bureau MAMIA a aussi parlé de concession et non de contrat.

La société COPEFRITO souhaiterait avoir la gestion de ces deux débarcadères en question mais le ministère n'est en aucun cas obligé de lui transférer la gestion.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a précisé que ces débarcadères ne peuvent être exploités si les sociétés veulent exporter les produits issus de ces derniers.

Si le ministère décide de faire un AMI, toutes les sociétés pourraient ne plus s'intéresser à la gestion de ces débarcadères. De ce fait, il faut bien discuter et décider de la meilleure option à prendre. Il faut aussi suivre le dynamisme des sociétés.

Le bureau MAMIA a aussi constaté que pour les autres ministères comme le cas du ministère de l'agriculture, le contrat est de 20 ans pour que la société puisse avoir main mise pour faire des investissements. Par ailleurs, ces débarcadères ne peuvent être comparés à ceux de l'association Thazard qui sont déjà très développés.

Si le ministère ne prend pas une décision rapidement, ces débarcadères pourraient se trouver complètement en ruine.

- **Monsieur le représentant du CRS**

Ce responsable a affirmé qu'il ne connaissait pas réellement le contenu du contrat de concession mais il a pensé que certains de ces débarcadères ont de grande potentialité. Ainsi, il a suggéré de classer le contrat en trois classes : contrat de bail emphytéotique pour la première classe. Pour ce bail, l'intéressé peut faire des investissements mais quand le contrat touche à sa fin, le débarcadère revient à l'État. Les sociétés seraient peut être intéressées à la gestion de ces débarcadères par ce type de contrat.

La deuxième classe, c'est l'exploitation par les pêcheurs où des avantages peuvent être donnés. Par exemple, pas de paiement de redevance durant les cinq (5) premières années. Toutefois, les activités dans ces débarcadères doivent être associées à d'autres activités.

La dernière classe, pour les débarcadères qui n'ont plus d'issu. Il serait idéal de les céder à d'autres entités pour toute fin utile.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a précisé que la condition préalable pour la fabrique de glace est l'existence d'eau. Ainsi, c'est une erreur de transformer ces débarcadères en fabrique de glace.

- **Monsieur le représentant du CRS**

La fabrique de glace a été juste prise à titre d'exemple. Il faut associer l'activité avec une autre activité génératrice de revenu pour assurer la durabilité de l'exploitation (une solution incitative).

- **Monsieur Ronald, président association collecteur**

Monsieur Ronald a ajouté que le débarcadère de Salary Nord dispose de cette fabrique de glace mais après la mise en possession par la société Ganga sea food, cette machine n'est plus fonctionnelle. Il a aussi affirmé que cette machine a été remplacée par une autre par les responsables de Ganga sea food.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a précisé qu'il n'entrait pas dans ces détails. Les matériels de Salary Nord étaient encore là mais totalement rouillés. Il faudrait se concentrer sur comment trouver des solutions pour ces débarcadères. Il a ensuite demandé à l'assistance son avis par rapport à la proposition du ministère de faire un AMI.

- **Monsieur le Directeur du cabinet de la commune urbaine de Toliara**

Ce responsable a affirmé être du même avis que le ministère concernant l'AMI étant donné sa praticité. Selon ses dernières informations, la commune de Morombe va reprendre la gestion du débarcadère de Morombe. Un arrêté est actuellement signé par le Maire.

- **Monsieur Ronald, président association collecteur**

Il a demandé à ce que l'AMI serait à la portée de tous les prétendants à la gestion de ces débarcadères.

- **Bureau MAMIA**

En se référant au TDR, le bureau MAMIA a affirmé que c'est une remarque importante qui fait déjà partie de la gouvernance.

- **Monsieur le représentant du CRS**

Ce responsable a soulevé que l'AMI a déjà existé auparavant. Les sociétés sont intéressées uniquement au débarcadère de Salary Nord et celui de Morombe qui ont une machine à fabrique de glace. Par conséquent, les autres débarcadères seront délaissés. Il maintient sa proposition initiale de catégoriser les débarcadères pour assurer l'exploitation durable.

- **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Durant l'atelier, plusieurs problèmes ont été évoqués surtout celui lié à la gestion des débarcadères. Le but est pourtant de trouver des solutions pour une meilleure gestion durable. Ce responsable a avancé, comme recommandation, qu'il serait préférable de considérer et d'impliquer toutes les parties prenantes. Un autre atelier serait nécessaire afin que tous les acteurs puissent participer et échanger sur les problèmes rencontrés dans la gestion de ces débarcadères.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA a soulevé que la communauté locale n'avait pas payé de redevance pour la gestion des débarcadères pendant 8 ans. Il faudrait que la communauté locale collabore avec d'autres entités.

- **Monsieur Barnabe, représentant de la société BLUE OCEAN**

Monsieur Barnabe a expliqué que le budget alloué dans la construction d'un débarcadère à l'époque était au minimum 1 milliard 400 million Fmg. Après la fin du projet PACP, un reliquat de 22 milliards Fmg était octroyé par la BAD en vue de son exploitation. Ces débarcadères étaient conçus à l'époque pour la valorisation des produits. Ainsi, pour éviter la destruction totale de ces débarcadères et pour valoriser l'infrastructure, il faut transférer la gestion à qui veut l'exploiter quelle que soit son activité.

- **Monsieur le représentant du CRS**

Il a ajouté que quelle que soit la décision prise par le ministère (administration centrale), il faut que la population locale soit toujours informée des décisions prises pour éviter les conflits.

- **Monsieur Dany, représentant de la société COPEFRITO**

Monsieur Dany a souligné que par rapport à l'AMI, pour assurer la transparence, il faut revoir la structure de l'équipe de l'AMI. Ainsi, il propose la participation de la société civile dans cette structure.

- **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a observé que depuis le début, le projet PACP n'a pas considéré la réalité sur terrain et n'a pas eu de discussion avec la communauté locale sur leur réel besoin. Sur ce, elle a proposé de rediscuter avec la communauté locale.

- **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Ce responsable a insisté qu'il faudrait consulter toutes les parties prenantes. Sur la partie littorale, il existe déjà un comité local de concertation (CLC) qui regroupe les pêcheurs, les dirigeants, les notables, ... C'est pourquoi, il a réitéré sa proposition d'impliquer toutes les parties prenantes.

- **Bureau MAMIA**

Le bureau MAMIA va tenir compte de la proposition d'impliquer toutes les parties prenantes.

- **Madame le représentant de la société BLUE OCEAN**

Elle a souligné que l'objectif commun est de trouver des solutions. Elle a ainsi proposé de collaborer avec SALFA pour les débarcadères qui ne sont plus fonctionnels et consulter le CLC.

- **Bureau MAMIA**

En réponse à Madame le représentant de la société BLUE OCEAN, le bureau MAMIA a affirmé que c'est effectivement une bonne idée de collaborer avec SALFA. Par contre, SALFA n'exploite que les infrastructures en dures. Le bureau a aussi soutenu la proposition de collaborer avec le CLC afin de cibler les problèmes liés aux débarcadères.

- **Madame Virginie, collecteur individuel et présidente du tambazotran'ny vehivavy mikirakira ny trondro**

Madame Virginie a précisé que les débarcadères n'étaient pas fonctionnels depuis leurs constructions mais ce n'est que maintenant qu'on cherche des solutions. Le problème reposait sur les normes exigées par l'ASH.

Elle a aussi ajouté que l'association de femme ne pourrait pas supporter la redevance de six (6) millions d'Ariary. La gestion devrait être transférée à ceux qui peuvent assurer l'exploitation.

- **Monsieur Ronald, président association collecteur**

Il a souligné qu'on doit décider sur le devenir des débarcadères durant l'atelier si on veut vraiment remettre en marche ces débarcadères.

- **Madame le représentant de la société BLUE OCEAN**

En guise de conclusion, ce représentant s'est exprimé au nom de toutes les sociétés qui ont participé à

cet atelier. Ainsi, elle a évoqué que cet atelier est primordial en vue de développer le secteur pêche.

- **Madame le Coordonnateur du projet ARCEB**

Madame le Coordonnateur a réitéré ses remerciements envers tous les participants à cet atelier. Elle a remercié également la volonté de chacun de contribuer au développement de la région Atsimo Andrefana par la remise en marche de ces débarcadères. Enfin, elle a donné la parole au représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana pour la clôture de cet atelier.

- **Monsieur le représentant du gouverneur de la région Atsimo Andrefana**

Ce responsable a affirmé que l'atelier touchait à sa fin. Il tenait à remercier tous les participants. Ainsi, au nom de monsieur le gouverneur de la région Atsimo Andrefana, il a déclaré la clôture officielle de l'atelier.