



**Nouveau partenariat pour le  
développement de l'Afrique (NEPAD)**

**Programme détaillé pour le  
développement de l'agriculture africaine  
(PDDAA)**



**Organisation des Nations Unies  
pour l'alimentation et l'agriculture**

**Division du Centre d'investissement**

## **GOVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE**

### **APPUI À LA MISE EN ŒUVRE DU NEPAD–PDDAA**

**TCP/TUN/2908 (I)**

**(NEPAD Ref. 05/32 F)**

**Volume V de VII**

### **PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE**

**Extension du port de pêche de Zarzis**

***Mai 2005***



## **TUNISIE: Appui à la mise en œuvre du NEPAD–PDDAA**

**Volume I:** Programme national d'investissement à moyen terme (PNIMT)

### *Profils de projets d'investissement bancables (PPIB)*

**Volume II:** Lutte contre la désertification dans les gouvernorats du Sud tunisien

**Volume III:** Aménagement intégré des terres agricoles dans les Sebkhass de la Tunisie

**Volume IV:** Aménagement anti-érosif de la zone de Toukaber–Hidous–Ksar Chikh dans le gouvernorat de Béja

**Volume V:** Extension du port de pêche de Zarzis

**Volume VI:** Surveillance de la qualité des eaux de surface et gestion intégrée des ressources en eau dans les bassins de la zone frontalière tuniso-algérienne

**Volume VII:** Aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les Périmètres publics irrigués (PPI)



## PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE DU PDDAA-NEPAD

**Pays:** Tunisie

**Secteur d'activité:** Pêche

**Titre du projet proposé:** Extension du port de pêche de Zarzis

**Zone du projet:** Gouvernorat de Zarzis

**Durée du projet:** 2 ans

**Coût estimé:** Coût en devises:..... 1,33 millions de dollars EU  
 Coût en monnaie locale: ..... 5,33 millions de dollars EU  
**Total..... 6,66 millions de dollars EU**

### Financement envisagé:

<i>Source</i>	<i>Millions de DT<sup>1</sup></i>	<i>Millions de \$EU</i>	<i>% du total</i>
<i>Gouvernement</i>	2,00	1,66	25
<i>Institution(s) de financement</i>	6,00	5,00	75
<i>Total</i>	<i>8,00</i>	<i>6,66</i>	<i>100</i>

---

<sup>1</sup> Equivalence monétaire:  
 Unité monétaire = dinar tunisien (DT)  
 1 \$EU = 1,2 DT  
 1 DT = 0,833 \$EU



## TUNISIE

### Profil de projet d'investissement bancaire du PDDAA–NEPAD

#### « *Extension du port de pêche de Zarzis* »

---

#### Table des matières

Abréviations.....	iii
I. CONTEXTE DU PROJET.....	1
A. Origine du projet .....	1
B. Généralités.....	1
II. ZONE DU PROJET.....	3
III. JUSTIFICATION .....	3
IV. OBJECTIF DU PROJET .....	4
V. DESCRIPTION DU PROJET .....	4
VI. COÛTS INDICATIFS .....	7
VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES .....	7
VIII. BÉNÉFICES ATTENDUS .....	8
IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE .....	8
X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE .....	9
XI. PROBLÈMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSÉES .....	9
XII. RISQUES POTENTIELS .....	10
Appendice 1: Les ports de pêche de la Tunisie .....	13
Appendice 2: Le Port de Zarzis .....	15





### Abréviations

APIP	Agence des ports et des installations de pêche
CRDA	Commissariat régional au développement agricole
DGPA	Direction générale de la pêche et de l’aquaculture
DGEDA	Direction générale des études et de développement agricole
DT	Dinar tunisien
EU	États–Unis d’Amérique
MEHAT	Ministère de l’équipement et de l’habitat et de l’aménagement du territoire
MARH	Ministère de l’agriculture et des ressources hydrauliques
MD	Million de dinars
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique
PDDAA	Programme détaillé pour le développement de l’agriculture africaine
PNIMT	Programme national d’investissement à moyen terme
TRI	Taux de rentabilité interne
UE	Union européenne



## **I. CONTEXTE DU PROJET**

### **A. Origine du projet**

I.1. Suite à l'atelier de validation du PNIMT tenu le 11 octobre 2004, la nécessité de dynamiser l'investissement dans le secteur de la pêche a été soulevé comme une priorité au vu de sa contribution à la valeur ajoutée agricole qui est de l'ordre de 6% et sa part dans les exportations agricoles qui approchent 18%. Par ailleurs, l'investissement dans le secteur de la pêche durant les trois derniers plans de développement économique et social (1987–2001) est en moyenne de l'ordre de 5% de l'investissement global. Plus inquiétant est la tendance à la baisse de la part des investissements du secteur qui pour la période du PNIMT (2005–2009) n'atteindra que 4% de l'investissement agricole global.

I.2. La direction générale de la pêche a proposé deux projets stratégiques d'aménagement d'infrastructure portuaire à inclure dans le PNIMT, il s'agit de

- L'extension du port de pêche de Zarzis (Création de nouveaux quais, aménagement de terre-pleine et construction d'un marché de poissons) et
- La protection de trois ports de pêche de Haouaria, Békalta et Zarrat contre l'ensablement et les dépôts d'algues marines.

I.3. Le premier projet d'extension du port de Zarzis a été jugé comme prioritaire. En effet, le besoin d'aménager ce port construit en 1978 s'est fait ressentir depuis le début des années 1980 suite à l'évolution spectaculaire de la production de pêche. Un plan directeur du port de pêche Zarzis a été effectué en octobre 1990<sup>2</sup>. Ce plan a permis de dimensionner les besoins en infrastructure, superstructure et équipement sur la base des projections de la production à l'horizon 2010.

I.4. La flottille rattachée au port de Zarzis s'est nettement développée depuis la création du port. L'aménagement des structures existantes par la construction d'ouvrage de protection extérieur, le dragage du bassin, la réalisation d'ouvrages d'accostage, l'équipement et l'aménagement des terres pleines autour des bassins, le renforcement de la superstructure sont devenu une nécessité pour préserver le rôle que joue ce port qui assure plus de 5% de la production nationale.

### **B. Généralités**

I.5. Le secteur de la pêche constitue l'un des piliers de l'agriculture tunisienne. Il revêt une dimension socio-économique importante. En plus de sa contribution importante à l'effort d'exportation agricole le secteur procure directement environ 60 000 postes d'emplois et des sources de revenu à 40 000 autres chefs de famille. Au total le revenu de près d'un demi-million de personnes est tributaire de ce secteur.

I.6. Le secteur de la pêche a bénéficié d'un important investissement public consacré essentiellement à l'équipement et la mise en place d'une chaîne portuaire le long de la côte tunisienne. Toutefois, la part de l'investissement dans le secteur de la pêche connaît une baisse très importante allant d'une moyenne de 11% durant la période du VII<sup>e</sup> plan (1987–1991) à seulement 4 % de l'investissement agricole globale pour la période du IX<sup>e</sup> plan (1997–2001).

---

<sup>2</sup> Port de pêche de Zarzis: Plan directeur, Commissariat de la pêche, STUDI, octobre 1990.

I.7. Actuellement plus de 41 ports de pêche émergent le long des 1 300 km de côtes tunisiennes, soit un port tous les 32 km. Selon leur importance, ces ports peuvent être classés en deux catégories:

I.8. Les ports hauturiers qui sont au nombre de 10, permettant d'abriter les chalutiers, les thoniers, les sardiniers et les unités de pêche côtière. Ces ports sont ceux de Tabarka, Bizerte, La goullette, Kélibia, Sousse, Monastir, Mahdia, Sfax, Gabès et Zarzis et sont dotés de tous les services nécessaires à l'activité de pêche.

I.9. Les ports côtiers, au nombre de 31, sont de moindre importance et assurent, également, les services adéquats aux embarcations de moindre importance.

I.10. La flottille de pêche est composée de:

- Environ 400 chalutiers dont la majorité est équipée de moteur d'une puissance égale ou supérieure à 400 CV. La concentration la plus importante d'unités se trouve dans la région Sud où le nombre de chalutiers dépasse 60% du total national.
- 40 thoniers dont 75% sont rattachés au port de Sfax. Les 25% restant sont réparties entre les ports de Gabès et Zarzis.
- 360 sardiniers, rattachés principalement aux ports de Kélibia, Mahdia, Teboulba et Gabès.
- Environ 10 000 barques côtières dont 4 400 unités motorisées et dont le schéma de répartition par région est assez semblable à celui des chalutiers.

I.11. Le secteur de la pêche, par une production annuelle de 100 000 tonnes, pour une valeur de l'ordre de 300 millions de dinars, contribue à l'autosuffisance et à la sécurité alimentaire par un apport annuel moyen de 10 kg/habitant. La production est constituée de 50% de produit de pêche bentique (pêche côtière et chalutage) et 50% des produits pélagiques (chalutage pélagique, sardinier et thonier).

I.12. La production en poisson d'origine marine a enregistré un accroissement ces deux dernières années suite au renforcement de la flottille de pêche des pélagiques et les efforts de minimiser l'exploitation des zones traditionnelles le plus souvent côtières.

I.13. Les apports de la flottille de pêche côtière, des sardiniers et des chalutiers ont été respectivement de (28%), (37%) et (27%) de la production globale de la pêche. Les céphalopodes et les crustacés sont destinés en grande partie à l'exportation et constituent des espèces recherchées pour un grand nombre de pêcheurs.

I.14. La répartition de la production par région montre une certaine concentration de l'effort de pêche dans le sud du pays et particulièrement dans le golf de Gabès. En effet, la région Sud (gouvernorats de Sfax, Gabès et Medenine) totalise en moyenne, à elle seule, près de (50%) de l'ensemble de la production nationale. Les régions Est (gouvernorats de Mahdia, Monastir et Sousse) et Nord (gouvernorats de Nabeul, Tunis, Bizerte et Jendouba) départmentent le reste de la production.

I.15. Les exportations tunisiennes en produits de la pêche sont de l'ordre de 15 000 tonnes soit environ 15% de la production globale pour une valeur proche de 130 millions de dinars; se plaçant ainsi à la seconde place des exportations des produits agricoles et agro-alimentaires après l'huile d'olive. Environ 90% des exportations sont orientées vers les marchés de l'UE. Les deux principaux produits exportés sur ce marché sont les céphalopodes (poules et seiches) et les crustacés (crevettes), qui représentent respectivement (50%) et (25%) des quantités exportées.

I.16. Les importations en produits de la pêche sont constitués essentiellement des poissons frais ou congelés sont de l'ordre de 20 000 tonnes d'une valeur de 30 millions de dinars.

I.17. Un programme de mise à niveau concernant les infrastructures portuaires, la flotte de pêche, les entreprises de transformation et de traitement des produits de la pêche, les moyens de transport de ces produits entre les points de débarquement et les points de vente, ainsi que les centres de triage des coquillages a été entamé depuis 1993 et se poursuit au cours du X<sup>e</sup> plan (2002–2006).

I.18. Le X<sup>e</sup> plan vise aussi la consolidation du bond quantitatif qu'a commencé à enregistrer le secteur et la réalisation d'un niveau de production de 124 mille tonnes à l'horizon 2006 contre 98 mille tonnes en 2001, dégageant ainsi un accroissement global de 26,5% de la production.

I.19. La stratégie de développement du secteur de la pêche s'articule au cours du X<sup>e</sup> plan autour des axes suivants:

- La rationalisation de la gestion des ressources halieutiques et la réalisation des équilibres au niveau de l'effort de pêche entre les régions et les espèces (bentique et pélagique)
- La consolidation des travaux de recherche scientifiques appliquée
- La promotion de l'aquaculture
- La consolidation de la compétitivité des produits de la pêche.

## **II. ZONE DU PROJET**

II.1. Le port de Zarzis est classé troisième port hauturier du pays. Il est localisé au sud des côtes Tunisiennes à environ 80 km de la frontière avec la Libye (voir carte). Son emplacement lui confère un caractère stratégique comme l'un des trois ports hauturiers du golfe de Gabès d'où provient plus de 50% de la production nationale en valeur et qui abrite plus de 60% de la flotte. De même, plus de 60% de l'emploi lié à la pêche est généré dans cette zone formée par les côtes des gouvernorats de Sfax, Gabès et Zarzis.

II.2. En 2004 le port de Zarzis comptait 600 barques côtières, 22 chalutiers, 33 sardiniers et 7 thoniers. Cette flotte emploie plus de 2 000 personnes. La production de 2004 a atteint 11 000 tonnes d'une valeur de 30 MD soit plus de 10% de la production nationale.

## **III. JUSTIFICATION**

III.1. La stratégie de développement du secteur qui s'articule autour de la rationalisation de la gestion des ressources halieutiques et la consolidation de la compétitivité des produits de la pêche ne pourrait être concrétisée qu'à travers la mise à niveau de l'infrastructure liée au secteur. L'aménagement des ports s'impose comme une action prioritaire pour permettre à une flotte moderne d'opérer dans des conditions préservant la qualité du produit et permettant l'encadrement des opérateurs, le suivi et le contrôle des activités de pêche et de l'acheminement du produit. En effet, l'arrêté du MARH du 19 décembre 2002 fixe les spécificités des unités de pêches autorisées à opérer sur le territoire tunisien.

III.2. La transparence et la célérité des échanges au niveau des ports conditionnent la qualité du produit et lui procure une valeur ajoutée nécessaire pour consolider l'avantage comparatif dont dispose nos produits de mer. Des conditions d'accostage qui permettent d'accueillir une flottille de plus en plus exigeante en espace et en services annexes est une condition nécessaire pour la rationalisation de la gestion de nos ressources. Le développement de l'infrastructure commerciale pour l'écoulement des produits de mer et pour l'approvisionnement en intrants et services liés à l'activité de pêche est une nécessité pour dynamiser et promouvoir le secteur.

III.3. Construit en 1978, le port de pêche de Zarzis est conçu pour recevoir 30 barques hauturières et 200 barques côtières. En 2004 le port de Zarzis compte 70 barques hauturières et 600 barques côtières. En plus le port accueille d'une manière discontinue une trentaine d'unités hauturières (10 chalutiers et 20 thoniers). La production est passée de 1 000 tonnes en 1978 à 5000 tonnes en 1990 pour atteindre 11 000 tonnes en 2004. La production prévue pour 2006 serait de l'ordre de 12 000 tonnes.

III.4. Ainsi, la construction de nouveaux quais de débarquement tel que prévu par le Plan Directeur du Port de Zarzis<sup>3</sup> est un besoin qui s'est fait ressentir depuis les années 80. L'extension est nécessaire pour faciliter le mouillage, le chargement des intrants, le débarquement de poisson et l'amélioration de la rentabilité des unités qui opèrent sur ce port.

#### **IV. OBJECTIF DU PROJET**

IV.1. Le projet de l'extension du port de Zarzis a pour objectifs:

- La sauvegarde et la modernisation des structures (infrastructure portuaire) existante pour assurer un développement durable du secteur.
- L'augmentation de la valeur ajoutée du secteur par le développement des exportations.
- L'accroissement de la production de poisson de qualité comme source de protéines de base.
- L'exploitation rationnelle d'une ressource naturelle particulièrement abondante dans la région de Zarzis et dans les eaux du large.
- L'amélioration de la compétitivité du secteur de la pêche à travers, le conditionnement approprié après capture et la mise en place de structure efficace d'acheminement des produits vers le marché local ou d'exportation.
- Le maintien de l'emploi pour une population de plus de 2 000 personnes.

#### **V. DESCRIPTION DU PROJET**

V.1. Le port de Zarzis construit en 1978 pour une capacité de production de l'ordre de 5 000 tonnes et pour une flottille moins exigeante en espace d'embarquement et en services ne répond plus aux exigences d'une exploitation rationnelle des ressources halieutiques de la zone. Cette situation

---

<sup>3</sup> Ditto.

s'est fait ressentir depuis les années 80 et devient plus critique en 2004 avec une production de 11 000 tonnes avec des fortes chances pour atteindre 12 000 tonnes en 2006.

V.2. L'infrastructure et les superstructures existantes ne répondent plus aux besoins et ne permettent plus l'optimisation des apports moyennant des services conformes aux normes requises pour l'exportation et pour la valorisation maximale sur le marché local.

V.3. En effet, le port comprend un grand bassin d'une superficie d'environ 26 ha avec un chenal d'accès dragué initialement à -5 mètres. Ce bassin qui est décomposé en trois sous-bassins de différentes profondeurs abrite les ouvrages d'accostage suivants:

- un quai de débarquement de 155 m à -4 mètres;
- un quai de relâche de 120 m à -3 mètres pour les grandes embarcations;
- un quai de 540 m à -1,5 mètres pour la relâche des petites embarcations;
- un terre-plein de 1,2 ha et qui abrite la halle de marée, les bureaux de police et douane et les bâtiments frigorifiques.

V.4. Les superstructures existantes sont constituées de:

- halle de marée;
- équipements frigorifiques qui comprennent:
  - 4 chambres de stockage à 0°C de 40 tonnes chacune et une chambre à -25°C de 10 tonnes,
  - 2 tunnels de congélation,
  - 3 fabriques de glace de 25 tonnes par jour appartenant à des privés,
  - une fabrique de glace de 25 tonnes par jour et un silo de stockage de capacité de 5 tonnes par jour (propriété de l'état);
- trois chantiers navals avec une cale de halage de capacité 50 tonnes;
- des chariots sur rails qui permettent de relever des bateaux de moins de 20 tonnes;
- un bâtiment administratif, bâtiment pour le stockage et la distribution de gasoil et 11 locaux réservés aux pêcheurs.

V.5. En 2002, le port a fait l'objet de travaux maritimes pour la construction d'une darse pour élévateur d'une capacité de 250 tonnes et l'aménagement de 1,5 ha de terre pleine pour le chantier naval. L'acquisition de la darse est prévue pour l'année 2005.

V.6. L'extension du port pour répondre aux besoins d'une production de l'ordre de 12 000 tonnes en 2006 en tant qu'année de croisière où la production sera égalée avec les potentialités naturelles de la zone nécessitera les équipements additionnels suivants qui constitueront les composantes du projet.

V.7. **Composantes du projet.** Les besoins théoriques en matière d'infrastructure et de superstructure déterminés dans le cadre du plan directeur (1990) sur la base des prévisions de production, qui se sont avérées proche de la réalité de 2004, ont été considérés comme base pour le dimensionnement des composantes du projet. Toutefois, et comme le stipule l'étude de factibilité technico-économique de l'extension du port de Zarzis effectuée en 1995 ces besoins réels ont été ajustés à la baisse au vu des conditions favorables d'exploitation qui caractérisent le port de Zarzis. En effet les responsables de la Direction générale de la pêche et de l'aquaculture sont de l'avis que le

déficit théorique peut être sensiblement réduit dans la pratique car les normes utilisées pour sa détermination sont larges de sorte qu'elles se prêtent aisément à un resserrement d'autant plus que les conditions d'agitation sont plus favorables à Zarzis qu'ailleurs et que le plan d'eau est généralement calme. De plus, la présence de terrains durs dans le bassin de Zarzis rend très coûteuse toute opération d'approfondissement qui nécessite des travaux déroctage et qui est à éviter dans toute la mesure du possible, d'où l'intérêt qu'il y a à réduire au strict minimum les normes de profondeur des quais.

V.8. En conséquence, les besoins additionnels en infrastructure se présentent comme suit:

- Les 155 m existant de quai à -4,5 m ne seront pas augmentés et peuvent être suffisante pour le niveau d'exploitation de 1 200 tonnes
- Les besoins de relâche des grandes embarcations seront réduits à une profondeur de 3,5 m suffisante même pour les chalutiers de 30 m. Avec les normes d'occupation comprimées et après les recommandations des responsable de la DGPA le besoin total en année de croisière est de l'ordre de 520 m. Comme on dispose déjà de 120 m à -3,5 m, le besoin additionnel est de 400 m à -3,5m.
- Les besoins de relâche de toute sorte de barques peuvent s'arrêter à une profondeur de 1,5 m, ce qui permet d'éviter de gros travaux de déroctage trop coûteux. Ces besoins seraient de l'ordre de 990 en année de croisière (exploitation de 12 000 tonnes). Comme le linéaire existant est de 540 mètres le besoin additionnel est de l'ordre de 440 m.
- Quant aux besoins en terre-pleine il s'élèvent à 15,8 ha et avec les normes révisées ils peuvent être réduit à environ 9,4 ha, ce qui correspond approximativement au terre-plein existant. Du reste il faut augmenter la surface du terre-plein à l'arrière des quais projetés. Il faut copter au minimum 50 m<sup>2</sup> de terre-plein par m de quai nouveau. Compte tenu de la configuration du site du port, cette surface est estimée à environ 4 ha.
- Par ailleurs, compte tenu de la configuration actuelle du port et des différents besoins il est proposé l'aménagement à l'intérieur du port d'un bassin à -1,5 m hydro pour la relâche des embarcations côtières. Il comporte un mur de quai de 180 m et trois appontements d'une longueur totale de 260 m.

V.9. En résumé les *composantes du projet en infrastructure* sont:

- Aménagement d'un bassin à -1,5 m;
- Construction d'ouvrage d'accostage:
  - quai à -1,5 m (180 m)
  - quai à -3,5 m (400 m)
  - appontement à -1,5 m (260 m);
- Aménagement d'un terre-plein (4 ha).

V.10. **Besoins additionnels en superstructure.** Les surfaces couvertes existantes de halle de marée, de locaux pour mareyeurs, de locaux pêcheurs et d'ateliers de réparation sont nettement insuffisantes et l'addition d'environ 1000 m<sup>2</sup> de surface couverte s'avère indispensable. Ces extensions sont nécessaires pour l'exécution des activités connexes qui conditionnent la réussite des opérations d'approvisionnement en intrants et en services des embarcations et l'écoulement des produits dans de bonnes conditions.



V.11. De même, l'extension du port nécessitera l'aménagement de la voirie et des réseaux électrique et d'eau potable pour desservir les nouveaux bâtiments.

V.12. En résumé les **composantes du projet en superstructure** sont:

- halle de marée (375 m<sup>2</sup>);
- locaux mareyeurs (200 m<sup>2</sup>);
- locaux pour pêcheurs (400 m<sup>2</sup>);
- magasins et ateliers de réparation mécanique et navale;
- VRD: Réseau routier, installation électrique et d'eau potable, clôtures, ...

## VI. COÛTS INDICATIFS

VI.1. L'estimation des coûts tiendra compte essentiellement des investissements en structure et superstructure sachant que le nombre des embarcations restera le même et par conséquent il n'y aura pas de coût additionnel de fonctionnement de la flottille. En effet, l'aménagement du port pourrait même réduire le temps nécessaire pour l'approvisionnement, de livraison, de réparation et d'entretien des embarcations.

VI.2. Les investissements nécessaires pour les ouvrages décrits ci-dessus s'élèvent à 10 millions de dinars TTC pour répondre aux besoins prévisionnels de la production de croisière. La répartition de ce coût par groupe de composantes est comme suit:

- Ouvrages d'accostage .....6 MD
- Remblayage, raccordement, éclairage et bâtiments divers  
(hall de marée; locaux mareyeurs, locaux pêcheurs) .....2 MD
- Aménagement de terre plein et des bassins .....2 MD

VI.3. Le coût du projet en hors taxe est estimé à 8 MD.

## VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES

VII.1. Le **gouvernement** participera au financement de l'aménagement et prendra à sa charge les frais de personnel chargé de l'exécution du projet (DGPA), la location des bâtiments, les consommables de bureau, les dépenses locales de télécommunication, etc.

VII.2. Les **bailleurs de fonds** qui interviennent déjà dans le financement du ce type de projet. On peut citer la BAD, la BIRD, l'AFD et l'Agence gouvernementale du Japon.

VII.3. Les **bénéficiaires** de l'infrastructure ne contribueront pas au coût des aménagements mais ils ont à leur charge l'acquisition des embarcations. Le nombre optimal des unités qui permet de garder le niveau d'exploitation en harmonie avec les potentialités biologiques est déjà suffisant et les investissements réalisés par les pêcheurs peuvent être considéré comme coûts antérieurs ou « *sunk cost* ».

## **VIII. BÉNÉFICES ATTENDUS**

VIII.1. Essentiellement, ils consistent à:

- sécuriser la continuité de l'activité de la pêche pour une population active de plus de 2 000 marins;
- augmenter la production pour la consommation locale (petits pélagiques);
- augmenter la valeur ajoutée de la production en poisson à des fins d'exportation;
- contrôler l'exploitation, des produits finis et non finis ce qui contribue à la valorisation des produits au niveau national et à l'exportation;
- réduire les pertes occasionnées au moment de la manutention et l'acheminement du produit du lieu de production jusqu'au lieu de consommation.

VIII.2. Une étude de faisabilité technico-économique de l'extension du port de Zarzis<sup>4</sup> effectuée en 1995 (qui mérite d'être actualisée) a estimé la rentabilité économique (TRI) à plus de 30%. Ce-ci est très significatif surtout que l'étude considère comme investissement les travaux d'extension effectués en 2002 et l'acquisition par les armateurs de la flottille additionnelle nécessaire pour atteindre le niveau de production de 10 000 tonnes.

## **IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE**

IX.1. Le Ministère de l'agriculture et des ressources hydrauliques (MARH) représenté par la Direction générale de la pêche et de l'aquaculture (DGPA) sera le responsable de la réalisation du projet. La DGPA a parmi ses missions:

- Participer aux études d'opportunités de construction ou d'extension de ports de pêche de quelque envergure qu'il soit ainsi qu'aux études relatives au développement des installations de pêche.
- Réaliser les travaux maritimes tel que arrêtés par les études indiquées ci haut.
- Le suivi des programmes de coopération.
- Le suivi des projets d'équipement.

IX.2. Par ailleurs, l'APIP créée par la loi n°92-32 du 17 avril 1992, qui est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière assurera la gestion et veillera sur la bonne utilisation des ouvrages une fois achevés.

IX.3. L'APIP est placée sous la tutelle du MARH, sa mission est d'assurer:

- L'exploitation, le fonctionnement, l'entretien et le développement des ports de pêche y compris les rades, leurs dépendances ainsi que les installations qui y sont rattachées,
- La gestion du domaine public portuaire qui lui est affecté par l'Etat,

---

<sup>4</sup> Etude de factibilité technico-économique de l'extension du port de Zarzis, STUDI, octobre 1995.

- L'exercice de la police des ports de pêche,
- La fourniture de prestations de services aux embarcations de pêche moyennant contrepartie,
- La participation à l'étude des projets de construction et d'extension des ports de pêche,
- Et d'une façon générale, l'exécution de toutes les missions qui lui sont confiées par le gouvernement dans le cadre de ses attributions.

IX.4. En contre partie, l'APIP perçoit 2% de la valeur de la production sur les débarquements effectués par les pêcheurs. De même, elle se charge de louer les locaux sis sur le terre-plein aux divers usagers et elle est rémunérée pour les opérations de hissage des bateaux et quand elle met à la disposition des armateurs l'espace nécessaire pour effectuer des travaux de réparation à sec.

## **X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE**

XI.1. La réalisation de projet similaire sera effectuée par des entreprises spécialisées en travaux maritimes avec une expérience confirmée dans le domaine de l'aménagement des installations portuaires. De même, l'Administration tunisienne (MEHAT et DGPA) assurera le suivi et le contrôle des travaux d'aménagement. Au vu de ce qui précède, Les responsables de la DGPA considèrent que les aménagements proposés sont de nature à ne pas nécessiter une assistance technique particulière. En effet, l'unité centrale de coordination et de suivi au sein de la DGPA est notamment chargée entre autre du suivi des programmes de coopération et du suivi de l'exécution des projets d'équipement. Cette unité est bien outillée en moyen humain et en compétence pour superviser l'exécution du projet et pourra éventuellement faire appel à des bureaux d'études spécialisés dans le contrôle des travaux en cas de besoin.

## **XI. PROBLÈMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSÉES**

XI.1. **Pêche côtière.** Elle représente la plus importante activité du point de vue de l'importance aussi bien des quantités produites que de la masse des ouvriers qu'elle occupe. Sa part est actuellement de plus de 80% du total des apports réel enregistrés au niveau de ce port.

XI.2. La production prévue correspond à la limite supérieure de la production qu'il n'est pas possible de franchir sans affecter l'équilibre naturel, nuire au système de génération et de renouvellement des espèces et de réduire par conséquent les potentialités existantes de poisson.

XI.3. Le suivi du volume optimal de production dont la détermination dépend des variables biologiques (rendement à l'ha) et de l'étendue de la zone d'influence du port est une activité essentielle pour la préservation des ressources et la durabilité des avantages du projet.

XI.4. **Pêche au chalut.** L'absence d'équipement de hissage et de mise en sec des grandes unités (jusqu'à 2002) a découragé les armateurs de choisir Zarzis comme port de servitude de leurs bateaux.

XI.5. Ce comportement, du reste général et valable pour toutes les zones a conduit inévitablement à la surexploitation de certaines zones (comme Sfax) et a une sous utilisation de plusieurs autres ports de pêche.

XI.6. La réalisation du projet pourrait contribuer à rétablir l'équilibre et permettrait de décongestionner les ports excessivement sollicités si cette hypothèse est confirmée. Autrement des autorités compétentes doivent encourager les armateurs, par des incitations particulières, à choisir Zarzis comme port de servitude de leurs Chalutiers.

XI.7. **Pêche au feu.** Les problèmes qui entravent la production de ce type de pêche sont de plusieurs ordres.

- Il y a à citer, en premier lieu, les difficultés techniques se rapportant à la détection des bancs de poisson dans cette région dont les richesses sont à explorer. En effet les pêcheurs ne disposent, le plus souvent pas de renseignements utiles permettant d'orienter leurs efforts dans la bonne direction.
- Le second type de problèmes auquel se heurte cette activité est relatif à l'exploitation. Alors que les frais d'exploitation est les dépenses de réparations de filets de pêche endommagés par le dauphin n'ont cessé d'augmenter, les prix de vente à la production sont demeurés relativement stables et de ce fait, les revenus des mains et des armateurs s'en trouvent affectés.
- Aussi, et dans le même ordre d'idée, cette activité de pêche a feu, du reste peu rémunératrice, se trouve concurrencée au niveau de l'emploi de la main d'œuvre saisonnière par les autres secteurs de l'économie: l'agriculture, le bâtiment, le tourisme, etc.
- Le dernier facteur limitatif est d'ordre commercial. Le manque de capacité de transformation, de circuit de distribution de produits de la mer dans les gouvernorats de l'intérieur du pays et l'inadaptabilité des infrastructures existantes aux possibilités réelles de production ont conduit le plus souvent à l'effondrement des prix du marché dès que les apports franchissent un certain seuil.

XI.8. Pour se prémunir contre de tels dangers, les pêcheurs réagissent pour limiter leurs apports en réduisant le nombre et la durée des sorties en mer. Pour redresser la situation et encourager l'exploitation des petits pélagiques qui constituent la principale réserve de notre stock halieutique, le gouvernement a conçu et préparé une nouvelle stratégie tendant à dynamiser le secteur du poisson bleu et à sécuriser les pêcheurs par la garantie de l'écoulement de leurs captures à des prix rémunérateurs.

XI.9. Cette stratégie à mettre en œuvre est axée sur:

- La sensibilisation des consommateurs par des programmes ponctuels mettant en exergue l'importance nutritive de ce produit et les méthodes de conservation,
- Le renforcement et même l'extension des capacités d'absorption (centre de stockage, programme de tricycles), la recherche de nouveaux débouchés (hôpitaux, écoles, etc.) et le développement des industries de transformation.

## **XII. RISQUES POTENTIELS**

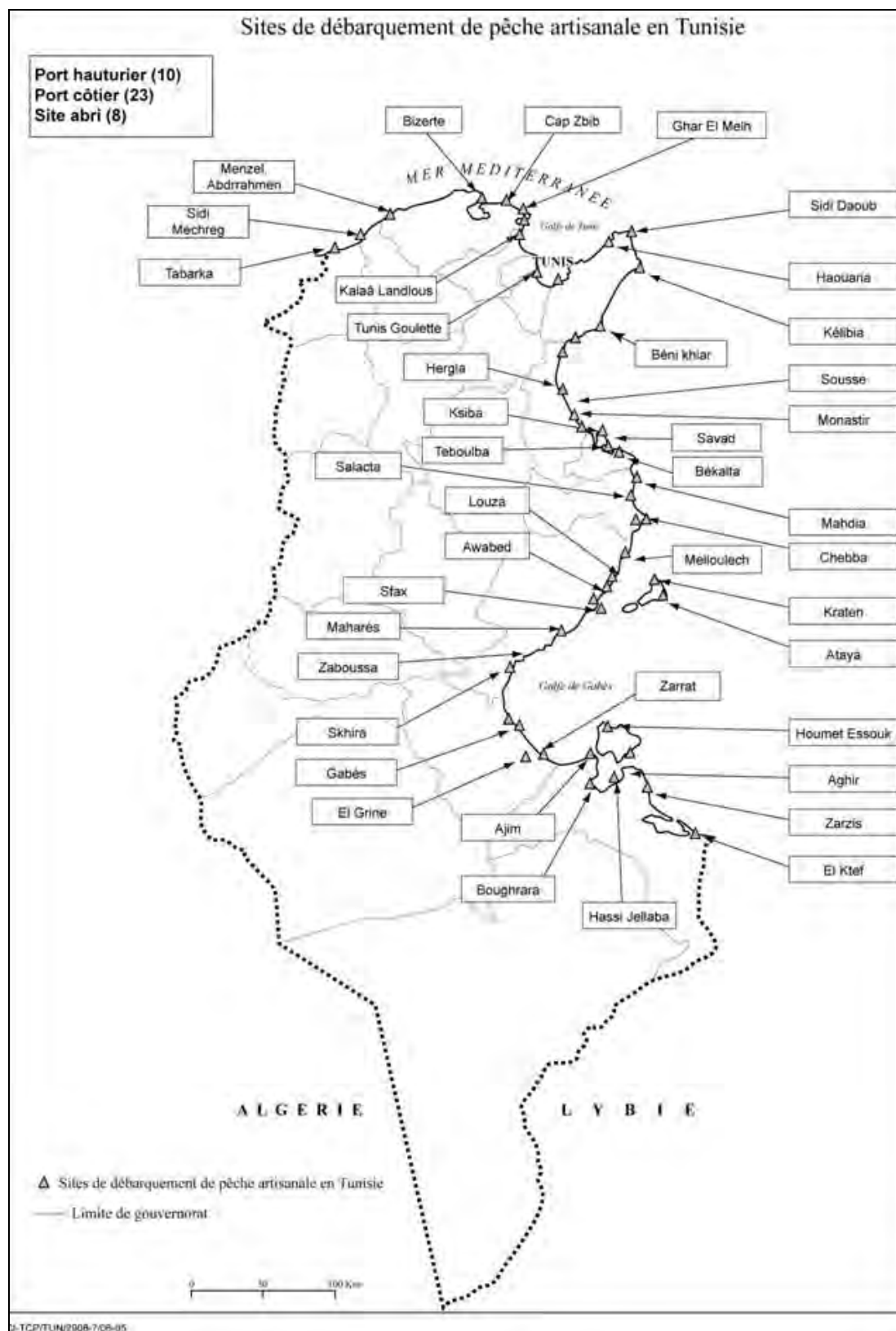
XII.1. La production des trois types de pêche qui constituent l'essentiel des apports correspond à la limite supérieure de la production qu'il n'est pas possible de franchir sans affecter l'équilibre naturel, nuire au système de génération et de renouvellement des espèces et de réduire par conséquent les potentialités existantes de poisson.

XII.2. Le suivi du volume optimal de production dont la détermination dépend des variables biologiques (rendement à l'ha) et de l'étendue de la zone d'influence du port est une activité essentielle pour la préservation des ressources et la durabilité des avantages du projet.

XII.3. Le renforcement des mesures de contrôle et de restriction de pêche pendant certaines périodes est une action vitale pour la durabilité de l'activité de pêche du port. Par ailleurs, l'interdiction de certaines techniques de pêche qui sont de nature à endommager le potentiel et entrave sa régénération comme le chalutage dans certaines zones peu profondes et l'utilisation des mailles interdites.



## Appendice 1: Les ports de pêche de la Tunisie







## Appendice 2: Le Port de Zarzis

