

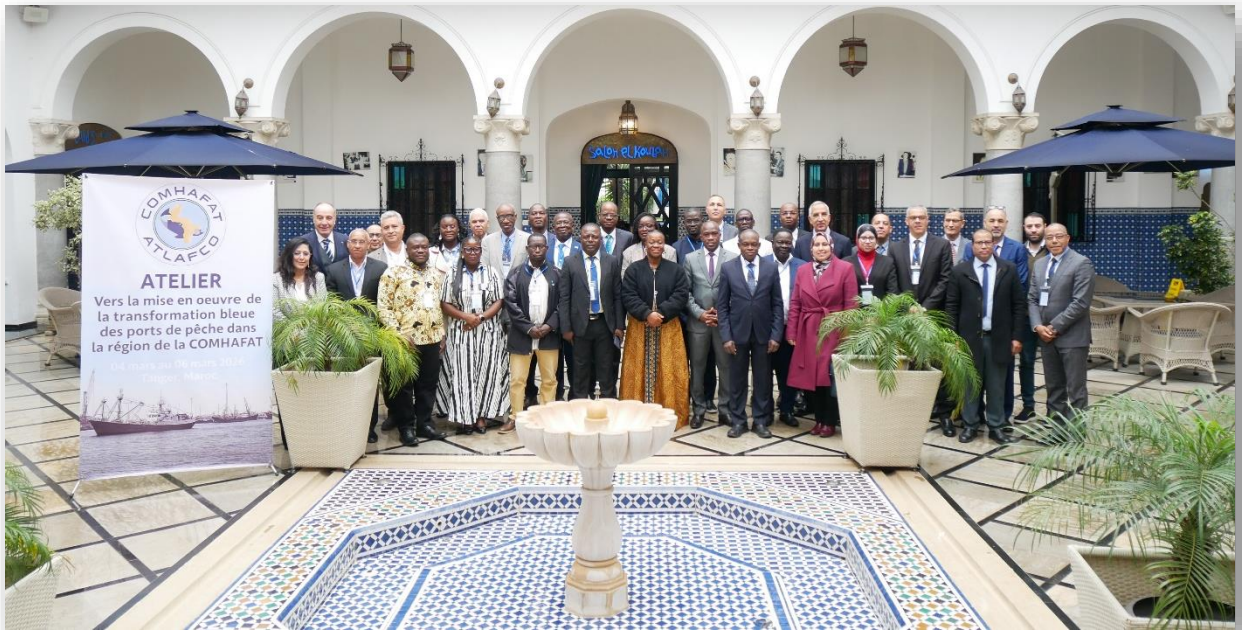


**CONFERENCE MINISTERIELLE SUR LA COOPERATION HALIEUTIQUE ENTRE LES ETATS
AFRICAINS RIVERAINS DE L'OCEAN ATLANTIQUE**

**MINISTERIAL CONFERENCE ON FISHERIES COOPERATION AMONG AFRICAN STATES
BORDERING THE ATLANTIC OCEAN**

Secrétariat Exécutif

**Rapport de l'atelier sur l'initiative « Ports Bleus » de la FAO
« Vers la mise en œuvre de la transformation bleue
des ports de pêche dans la région de la COMHAFAT »**



04 -06 mars 2026.

Tanger-Maroc

I. Contexte général

Les infrastructures de débarquement des produits de la pêche sont des maillons clefs des chaînes logistiques au niveau des Etats côtiers. Parmi ces infrastructures, nous pouvons citer les : ports de pêche, les débarcadères (citadins ou de village), les points de débarquements aménagés, les villages de pêcheurs, ...

Ces infrastructures contribuent fortement à la stabilité des communautés de pêcheurs, à la valorisation de leur production et contribuent à la sécurité alimentaire et maritime de l'Afrique.

Selon les dernières statistiques, les ports de pêche à eux seuls soutiennent directement plus de 12 millions d'emplois dans la pêche et la transformation des produits débarqués tout en fournissant des services multiples à la collectivité « pêche »

Ces plateformes ou « hub » logistiques, constituées d'infrastructures et d'équipements divers, facilitent le débarquement, le stockage et le commerce des produits halieutiques, tout en offrant toutes les commodités pour l'entretien des navires de pêche, leur ravitaillement en carburant ainsi que bien d'autres services techniques, administratifs, sanitaires au profit des armateurs, gens de mer, et des professionnels du secteur (ramendeurs, chantiers navals, mécaniciens, transporteurs, ...)

Elles constituent également des points névralgiques notamment pour le suivi statistique des activités de la pêche par la collecte des données, l'application des réglementations maritimes nationales et internationales en matière de gestion des flottes, de traçabilité des produits pêchés, de gestion de la qualité et de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

En somme, les infrastructures portuaires et de débarquement des produits de la pêche sont au cœur des économies côtières, véritables carrefours d'activités économiques, sociales et environnementales qui influencent directement et indirectement l'écosystème halieutique.

Cependant, elles sont confrontées à de multiples défis en matière de durabilité, allant des impacts du changement climatique à la disponibilité des données, en passant par l'adoption de l'innovation et des technologies, l'entretien des infrastructures, la maintenance des équipements, etc.

De manière plus globale et générale, les ports constituent un levier important du développement économique et social d'un pays. De leur performance dépend la compétitivité de l'économie nationale.

Pour moderniser leur secteur portuaire, de nombreux Etats membres de la COMHAFAT ont déjà mis en œuvre une réforme portuaire avec notamment de nouvelles stratégies à l'horizon 2030 voire 2035.

L'Initiative des ports bleus apporte une réponse concrète à ces défis. C'est une approche lancée par la FAO en 2019 pour transformer les ports de pêche traditionnels en pôles de développement durable, avec l'objectif d'améliorer les conditions de vie des pêcheurs, de développer des activités économiques connexes et de renforcer la résilience des écosystèmes côtiers grâce à une approche intégrée.

L'initiative est particulièrement pertinente pour l'Afrique, où la pêche artisanale est cruciale pour la sécurité alimentaire et l'emploi. Elle aide ces ports à adopter des processus durables, à renforcer les chaînes de valeur et à garantir des droits du travail équitables. Selon la FAO, elle vise aussi à moderniser les ports de pêche et les communautés côtières pour une exploitation durable des ressources halieutiques. Elle implique la modernisation des infrastructures, la réduction des pertes après capture, l'amélioration de la sécurité alimentaire et l'intégration des pêcheurs artisanaux dans l'économie bleue durable.

II. Objectifs de l'Atelier

▪ Objectif général :

Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan d'action stratégique 2025-2027, d'une part, et la contribution à l'accompagnement de ses Etats membres dans la modernisation des composantes technologiques du système halieutique et la durabilité de l'Océan, d'autre part, l'objectif général de cet atelier est d'établir une vision commune et partagée en vue d'identifier les voies et moyens de promouvoir **le développement d'un modèle de « port bleu » dédié au segment de la pêche artisanale dans la région de la COMHAFAT.**

Par ailleurs, les infrastructures portuaires constituent un maillon très important dans la chaîne de valeur halieutique et contribuent ainsi à atteindre l'objectif d'utilisation durable des ressources marines vivantes par une meilleure valorisation des espèces pêchées.

▪ Objectifs spécifiques :

- Présenter l'état des lieux des infrastructures de débarquement au niveau de chaque Etat membre
- Échanger avec les experts sur les stratégies nationales et les bonnes pratiques
- Identifier les défis communs et les voies de développement commun pour la transformation des infrastructures existantes en pôles de développement durable
- Etablir une feuille de route pour soutenir le développement des stratégies portuaires durables et inclusives pour la composante « pêche »

III. Bénéficiaires et participants

- Gestionnaires des ports de pêche et des infrastructures de débarquement des produits de la pêche
- Organisations régionales de pêche et institutions partenaires de la COMHAFAT
- Réseaux de la COMHAFAT
- Personnes ressources (experts nationaux et internationaux)

IV. Résultats globaux attendus :

- Etablir une cartographie des infrastructures portuaires de débarquement de la pêche artisanale au niveau de la région de la COMHAFAT
- Dresser une feuille de route pour la modernisation de ces infrastructures de débarquement, **leur maintenance et l'entretien des équipements**

- Intégrer les communautés locales et des pêcheurs dans les processus de cogestion et de développement des ports de pêche durables dans le cadre du soutien à l'économie bleue régionale
 - Soutenir les communautés de pêcheurs à renforcer leur résilience face aux changements climatiques.
- **Résultat spécifique attendu :**

Aboutir à un modèle de « port bleu » pour la pêche artisanale dans la région de la COMHAFAT.

V. Cérémonie d'ouverture

Dans son allocution introductive, le Secrétaire Exécutif de la COMHAFAT a exprimé ses vifs remerciements aux autorités marocaines, à Son Excellence Madame la Secrétaire d'État chargée de la Pêche Maritime du Maroc et à la Présidence en exercice de cette organisation pour leur soutien et les facilités accordées aux participants qui ont été essentielles au succès de cet événement.

Il a souligné que cette rencontre relative à l'initiative « Ports Bleus » organisée par la COMHAFAT est une déclinaison du plan d'action stratégique 2025-2027 visant à transformer graduellement les ports de pêche de la région atlantique africaine en hubs de développement durable.

Elle s'inscrit également dans le cadre de la promotion de la **Blue Ports Initiative** de la FAO qui cherche à concilier performance économique, protection des écosystèmes marins et inclusion sociale.

Il a rappelé qu'à l'heure où les enjeux de durabilité des ressources marines et de sécurité alimentaire dépassent les frontières nationales, l'atelier « Ports Bleus » s'annonce comme une étape incontournable pour une transformation concertée, graduelle et durable des ports de pêche africains et plus particulièrement les infrastructures de débarquement de la pêche artisanale pour une utilisation durable des ressources marines vivantes.

Il a salué et remercié la participation à cet atelier de nombreux hauts responsables des pêches des États membres et les a encouragé à contribuer activement aux différentes tables rondes afin d'assurer le succès de l'événement et d'en tirer des enseignements concrets pour élaborer une feuille de route englobant les cadres stratégiques distincts mais complémentaires visant à transformer les ports en moteurs de l'économie bleue durable dans la région COMHAFAT.

Enfin, il a adressé ses remerciements à tous les participants pour leur déplacement depuis leurs pays respectifs soulignant l'importance de cet atelier comme plateforme d'échange d'expériences, d'expertise et de bonnes pratiques entre les États membres et les organisations partenaires.

Prenant la parole, **Monsieur Yassine EL AROUSSI**, chef de Division de la Coopération, au nom de Madame la Secrétaire d'État chargée de la Pêche Maritime, a souhaité aux participants la bienvenue au Maroc et particulièrement à Tanger.

Il a félicité le Secrétariat Exécutif pour son dynamisme, la pertinence des activités organisées, le choix des thématiques et a souhaité que les échanges au cours de cet atelier porteront notamment sur l'état des lieux des infrastructures de débarquement de la région, sur les partenariats et initiatives régionales, ainsi que sur la réflexion autour d'un modèle adapté de « port bleu » pour les états membres de la région.

Il a conclu que la COMHAFAT a toujours constitué un cadre de dialogue, une plate-forme coopérative de partage d'expériences et de construction progressive d'une vision africaine commune sur les grandes questions halieutiques et que cet atelier s'inscrit pleinement dans cette continuité.

A son tour Monsieur **Mamadou DRAME**, Directeur National de la Pêche Maritime a relaté son grand honneur de prendre la parole au nom de **Son Excellence Monsieur Fassou THEA**, Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime de la République de Guinée, Président Exercice de la COMHAFAT à l'occasion de l'ouverture de cet atelier.

Il a exprimé, à ce titre, ses sincères et chaleureux remerciements aux autorités du Maroc pour leur accueil fraternel et la qualité de l'organisation de cette rencontre ainsi qu'à l'ensemble des Etats membres de la COMHAFAT pour leur mobilisation et leur participation active, ce qui dénote de la volonté commune de faire des ports de pêche de véritables hubs bleus, intégrés, compétitifs et respectueux des principes de l'économie bleue pour une utilisation durable des ressources marines vivantes.

Il a aussi félicité le Secrétariat Exécutif pour son engagement et sa mobilisation pour l'organisation d'activités de haut niveau pour le bénéfice des responsables publics en charge de la gestion halieutique des Etats membres.

Après avoir souligné que cette rencontre doit ainsi servir de cadre privilégié pour partager les expériences et les bonnes pratiques entre les Etats membres et élaborer une vision régionale concertée pour la transition vers des ports plus verts, plus sûrs et plus compétitifs, il a déclaré ouverts les travaux de l'atelier régional sur l'Initiative Ports Bleus et a souhaité à chacun de fructueux échanges. **(Annexe III)**

VI. Déroulement des travaux

La modération des travaux de cet atelier a été confiée à **M. Abdennaji LAAMRICH**, **M. Driss TAZI** du Secrétariat Exécutif et au **Dr.Urban BITO** de la République du Bénin.

La thématique choisie pour cet atelier **(Annexe II)** est appréhendée à travers l'examen des sections suivantes :

- Etat des lieux des infrastructures de débarquement de la pêche dans la région de la COMHAFAT dans le cadre des stratégies portuaires nationales
- Partenariats et initiatives régionales pour la mise en place des Ports Bleus
- L'initiative « ports bleus » de la FAO
- Tables rondes : Quel modèle de « port bleu » pour la pêche artisanale dans la région de la COMHAFAT ?

Session I : Etat des lieux des infrastructures de débarquement de la pêche dans la région de la COMHAFAT dans le cadre des stratégies portuaires nationales

L'état des lieux des infrastructures de débarquement de la pêche s'inscrit aujourd'hui dans des stratégies portuaires nationales visant la modernisation des équipements et l'intégration aux enjeux de l'économie bleue. Toute au long de cette session, les Etats membres ont procédé à un diagnostic partagé des infrastructures portuaires de l'espace atlantique africain à travers de différentes présentations.

Aperçu national : Etats membres

Présentation 1 : Angola

Par **Mme Marlène NUNES**

En Angola, les données recueillies sur le terrain jouent un rôle crucial dans la modernisation et la gestion du secteur halieutique. Elles permettent d'effectuer une analyse précise de la répartition spatiale des infrastructures de soutien, des zones de débarquement et des points de vente de poisson. Parallèlement, ces informations servent à évaluer rigoureusement les conditions environnementales, d'hygiène et de sécurité sur les sites de pêche.

L'Angola modernise ses infrastructures portuaires de pêche pour doper son économie, avec un accent sur le port de Luanda (dragage à 16m) et des hubs à Lobito et Benguela. Ces projets visent à soutenir la pêche industrielle et artisanale, améliorer les usines de conditionnement et augmenter l'exportation de produits halieutiques d'ici 2027, notamment via de nouvelles unités à Soyo et Benguela

Cette approche témoigne d'une volonté de transformer le secteur de la pêche en Angola en un pilier économique structuré et durable. L'utilisation de la cartographie et du croisement de données permet de passer d'une gestion artisanale à un pilotage stratégique basé sur des preuves tangibles.

Présentation 2 : Liberia

Par **M. Barclay URIAS**

Le secteur de la pêche au Libéria se trouve actuellement à un tournant décisif de son développement. Pour relever ses défis actuels, le pays s'appuie sur l'initiative « Blue Ports », qui propose un cadre intégré et pratique. L'objectif affiché est de collaborer étroitement avec des partenaires tels que la COMHAFAT, la FAO et d'autres acteurs régionaux afin de transformer les sites de débarquement artisanaux en véritables pôles durables, productifs et inclusifs. Cette mutation vise à soutenir directement les communautés côtières tout en renforçant la contribution du secteur à l'économie bleue nationale.

Les infrastructures portuaires de pêche au Libéria sont en cours de modernisation pour pallier un manque historique d'installations adaptées, forçant la pêche industrielle à débarquer à l'étranger.

Monrovia, Buchanan, Marshall, River Cess, Greenville et Harper sont les principaux centres. Des projets, notamment avec le Maroc (Tanger Med/Marsa Maroc) et l'UE (2026-2032), visent à réhabiliter les quais, améliorer la logistique du port de Monrovia et soutenir la pêche artisanale.

Le secteur de la pêche, bien qu'essentiel à la sécurité alimentaire (15% des protéines animales), est entravé par la faiblesse des infrastructures de stockage et de transformation, des enjeux que les récents partenariats internationaux tentent de résoudre

Présentation 3 : Gambie

Par **Mr Jatta SALOUM**

Le secteur de la pêche et de l'aquaculture en Gambie est identifié comme un levier stratégique pour le développement socio-économique du pays. À travers sa vision, le gouvernement aspire à positionner cette industrie parmi les trois contributeurs majeurs à la croissance nationale, à la sécurité alimentaire et à la création d'emplois. Sa mission repose sur une exploitation optimale et responsable des ressources naturelles, en garantissant des pratiques écologiquement durables et aussi maximiser les revenus en devises étrangères.

Les infrastructures portuaires de pêche en Gambie se concentrent sur l'amélioration des capacités de débarquement et de traitement, notamment avec un projet de nouvelle jetée à Banjul pour la pêche artisanale et industrielle. Le secteur, vital pour les exportations, souffre d'un manque de stockage frigorifique, poussant souvent le poisson vers des ports étrangers. Un nouveau port en eau profonde est prévu à Sanyang. Ces investissements visent à retenir davantage de valeur ajoutée en Gambie et à développer la pêche durable

Présentation 4 : Nigeria

Par **Mme Hungevu Ruth FUNMILOLA**

La modernisation des infrastructures de débarquement est au cœur de la stratégie portuaire du Nigeria pour stimuler son développement national. En alignant ses investissements sur les politiques de l'économie bleue, le pays vise à accroître l'efficacité et la durabilité de son secteur halieutique. Les bénéfices attendus incluent une réduction de la dépendance aux importations de poisson, une augmentation des exportations et la création d'emplois au sein des communautés côtières. À terme, ces mises à niveau stratégiques doivent renforcer la sécurité alimentaire, améliorer les normes de qualité et diversifier les revenus économiques du pays.

Les infrastructures portuaires de pêche au Nigeria sont intégrées dans de grands complexes maritimes, notamment à Lagos (Apapa, Tin-Can Island, Lekki), Calabar et Port Harcourt.

Ces ports, gérés par la *Nigerian Ports Authority*, se modernisent pour inclure des zones de traitement, des entrepôts frigorifiques et des chantiers navals pour la pêche. Le nouveau port en eau profonde de Lekki, financé en partie par la Chine, est un projet majeur.

Le pays cherche à renforcer son économie bleue, notamment par des partenariats pour l'expertise portuaire. Les infrastructures actuelles, souvent concentrées autour de Lagos, font face à des enjeux de modernisation pour soutenir le secteur de la pêche locale.

Présentation 5 : Mauritanie

Par **M. Moumene SADEGH**

Les infrastructures portuaires de pêche en Mauritanie sont principalement concentrées à **Nouadhibou** (pêche industrielle et artisanale) et **Nouakchott** (marché aux poissons, zone de débarquement). Le port de Tanit (inauguré en 2018, 60 km au nord de Nouakchott) et le nouveau port de N'Diogo sont des développements clés pour décongestionner les infrastructures existantes. Malgré un potentiel de 1,8 million de tonnes par an, le secteur fait face à des défis de modernisation et de logistique notamment :

- **Vétusté** : Certaines installations sont anciennes, posant des problèmes sanitaires.
- **Capacité** : Besoin de renforcer le froid et le stockage.
- **Valorisation** : La Mauritanie cherche à augmenter la part de transformation locale pour la pêche, qui est exportée en grande partie, notamment par la Société mauritanienne de commercialisation des produits de pêche (SMCP)

Le développement de ces infrastructures est crucial, la pêche représentant une part majeure de l'économie, avec des centaines de milliers de tonnes exportées annuellement

La Mauritanie s'est engagée dans une transformation profonde de ses infrastructures portuaires à travers l'initiative « Ports Bleus » et son schéma directeur à l'horizon 2040. Cette stratégie vise à convertir les ports de pêche en pôles intégrés de développement durable, en relevant les défis de la modernisation, de la digitalisation et de la protection de l'environnement. L'objectif central est de concilier la compétitivité économique avec la justice sociale et la préservation du milieu marin grâce à des investissements structurés et des partenariats régionaux renforcés.

Présentation 6 : Sao-Tomé et Principe

Par **M. João Gomes PESSOA LIMA**

Les infrastructures portuaires de pêche à São Tomé et Príncipe, centrées autour du port d'Ana Chaves, sont cruciales pour l'économie locale mais vulnérables aux aléas climatiques.

Le secteur repose sur la pêche artisanale, nécessitant une modernisation de la chaîne du froid, des débarcadères et des équipements pour améliorer la sécurité, la conservation et la commercialisation des produits.

Dans le cadre de sa stratégie portuaire nationale, Sao Tomé-et-Principe place la pêche au cœur de ses priorités économiques compte tenu de son importance stratégique pour le pays.

L'accent est mis sur un diagnostic rigoureux de l'état actuel des infrastructures de débarquement des produits de la pêche.

Cette évaluation vise à moderniser les installations existantes pour mieux répondre aux besoins du secteur halieutique et optimiser la gestion des ressources marines dans le contexte spécifique de l'archipel.

Présentation 7 : Cabo-Verde

Par **Dr Emilio SANCHES**

Le Cabo Verde réaffirme son engagement à transformer ses ports de pêche en « Ports Bleus », en s'appuyant sur les principes de la FAO tels que la durabilité environnementale, l'économie circulaire et l'innovation technologique. Depuis 2024, via l'entreprise nationale de gestion portuaire, le pays a officiellement adhéré à cette initiative internationale pour renforcer l'efficacité de ses infrastructures et leur intégration aux communautés locales. Cette vision stratégique vise à bâtir une économie bleue plus résiliente et compétitive, au service du développement national et de la préservation des écosystèmes marins.

Les infrastructures portuaires de pêche au Cap-Vert sont en cours de modernisation via l'initiative « Global Gateway », avec une subvention de 34 millions d'euros de l'UE et de la BEI pour des ports durables. Le pays s'appuie sur le port de Praia, le port de Vale Cavaleiros (Fogo) et le port de Furna (Brava) pour ses activités.

Le secteur inclut des infrastructures pour la pêche artisanale et industrielle, avec une flotte d'environ 91 bateaux (semi-industriels) et des captures concentrées sur les thonidés et petits pélagiques

Présentation 8 : Cameroun

Par **M. TITUFIJO Kenneth KONDUENEYI**

Les infrastructures portuaires de pêche au Cameroun sont principalement concentrées à Douala (port principal), Tiko, Kribi et Limbé, avec des débarcadères clés comme Youpwe et Londji. Elles soutiennent une pêche industrielle et artisanale hétérogène (environ 12 700 navires). Ces sites, incluant des centres communautaires, gèrent le débarquement, le traitement et la commercialisation des produits halieutiques

Le Cameroun s'appuie sur ses projets actuels d'amélioration des dispositifs portuaires pour poser les bases d'une véritable transition vers des « Ports Bleus ». Cette dynamique, soutenue par les ateliers de la COMHAFAT, s'inscrit effectivement dans une stratégie globale de croissance bleue, où la modernisation des infrastructures portuaires ne se limite plus à la simple logistique, mais intègre désormais la durabilité environnementale et le bien-être des communautés locales.

En somme, le Cameroun transforme ses ports en hubs durables pour concilier compétitivité économique et préservation marine.

Présentation 9 : Ghana

Par **Mme Philothea Laurentia OSEI-BONSU**

Le Ghana a consenti des investissements importants dans la modernisation de ses infrastructures de débarquement, bien que la majorité des sites artisanaux demeurent encore rudimentaires.

La stratégie nationale souligne que la modernisation de ces infrastructures est un impératif pour garantir la durabilité des pêches, renforcer la sécurité alimentaire et stimuler la croissance de l'économie bleue.

Pour le pays, la réussite de ces systèmes de débarquement repose sur une combinaison indissociable d'investissements ciblés, d'une gouvernance rigoureuse et d'une maintenance régulière.

Malgré ces avancées, la modernisation fait face à des obstacles structurels :

- **Sites artisanaux rudimentaires** : Si les grands ports se modernisent, de nombreux points de débarquement le long des 550 km de côtes manquent encore de chaînes de froid et d'installations sanitaires aux normes internationales.
- **Épuisement des stocks** : La modernisation des infrastructures doit s'accompagner d'une gestion stricte des ressources, d'où l'instauration de périodes de fermeture de pêche (Saisons closes) pour permettre la régénération des espèces

Le Ghana est en train de moderniser activement ses infrastructures portuaires de pêche pour soutenir la pêche artisanale et industrielle, notamment via le nouveau port de Jamestown (Accra) et la réhabilitation de celui d'Elmina (\$90 millions). Ces projets, souvent financés par la Chine, incluent des marchés aux poissons, des entrepôts frigorifiques et des fabriques de glace pour réduire les pertes post-capture.

Le gouvernement mise sur l'amélioration des infrastructures pour valoriser le secteur qui fournit plus de 80% de l'offre locale, malgré une baisse des captures et un déficit d'approvisionnement,

Ces améliorations visent à soutenir les communautés de pêcheurs, améliorer l'hygiène et augmenter la valeur ajoutée des produits halieutiques.

Présentation 10 : Guinée

Par **M. Mamadou DRAME**

Les infrastructures portuaires de pêche en Guinée sont en cours de modernisation pour dynamiser le secteur (4,5 % du PIB), notamment via le projet « Kunki » de 128 millions USD (Banque mondiale/AFD). Les sites clés incluent le port de pêche de Koukoudé (inauguré en 2021), Temenetaye, Boulbinet et Kaporo, visant à structurer la chaîne de valeur du débarquement à la commercialisation.

La modernisation des infrastructures de débarquement en Guinée est un investissement stratégique majeur pour rentabiliser le secteur halieutique à court terme. En modernisant la pêche artisanale et industrielle, le pays vise à formaliser le secteur, renforcer la sécurité alimentaire et créer des emplois durables à travers :

- **La modernisation** : Amélioration des débarcadères et installation d'équipements frigorifiques pour réduire les pertes post-capture.
- **La formalisation** : Structuration de la pêche artisanale pour augmenter la valeur ajoutée.
- **L'impact économique** : Stimulation de l'emploi local et amélioration de la sécurité alimentaire.
- **Le développement durable** : Protection des ressources halieutiques contre la surexploitation, malgré la baisse des réserves.

Ces efforts s'inscrivent dans une démarche plus large de la Guinée visant à transformer ses ressources naturelles en moteurs de croissance économique durable.

Présentation 11 : Sénégal

Par **M. Assane SOW**

Le secteur de la pêche, avec 700 km de côtes, reste une composante fondamentale de l'économie sénégalaise, malgré des défis liés à la gestion des ressources.

Les infrastructures portuaires de pêche sont en pleine modernisation pour soutenir un secteur crucial, dominé à 80% par la pêche artisanale et ses 500 000+ tonnes de prises annuelles. Le Port Autonome de Dakar (zone sud), ainsi que les sites de Kayar, Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor, sont des pôles majeurs, avec des projets récents comme le quai moderne de Cap Skirring pour améliorer la valorisation et la sécurité des produits.

Le Sénégal inscrit la modernisation de ses infrastructures de débarquement dans un cadre réglementaire strict, visant la valorisation des ressources et la conformité sanitaire, incluant l'agrément des navires et la gestion des débarquements. Cette politique renforce la structuration des chaînes de valeur, avec un accent sur la sécurité sanitaire, la gestion des ports et la répartition des bénéfices, notamment pour la pêche artisanale qui représente 80 % des captures.

En ce qui concerne le financement de la modernisation des infrastructures de débarquement, un Budget de 32,8 milliards FCFA est dédié au secteur, incluant la réhabilitation des ports secondaires et des projets comme le port de Ndayane et l'accélération de ces infrastructures.

Ces mesures s'inscrivent dans une volonté globale de réorganiser le secteur, d'assurer une meilleure conformité internationale et de soutenir l'économie locale.

Présentation 12 : Togo

Par **Dr. Ali DOMTANI**

Dans le cadre de l'initiative « Ports Bleus » de la FAO, le Togo s'est engagé dans une stratégie de transformation de ses ports de pêche. Les priorités nationales incluent la construction d'infrastructures dédiées aux chalutiers et le développement de sites spécialisés dans la transformation des poissons pélagiques.

L'objectif majeur est d'intégrer le commerce de la pêche artisanale dans les circuits de l'économie formelle tout en renforçant la distribution nationale de poisson frais sur l'ensemble du territoire et de réduire les pertes post-capture via une meilleure chaîne de valeur.

Le Togo, soutenu par la FAO, modernise ses ports de pêche via l'initiative « Ports Bleus », visant à transformer la pêche artisanale en un moteur économique formel. Les priorités incluent des infrastructures pour chalutiers et des sites de transformation du pélagique pour renforcer la sécurité alimentaire et la distribution nationale.

Cette démarche s'inscrit dans une approche globale de la FAO visant à promouvoir des infrastructures vertes et à soutenir le bien-être social des communautés de pêcheurs.

S'agissant des infrastructures portuaires, le nouveau port de pêche de Lomé, inauguré en 2019 à Gbetsogbé avec l'appui du Japon, est l'infrastructure principale du Togo, pouvant accueillir environ 400 pirogues. Ce port moderne dispose de deux quais de débarquement, de chambres froides pour la conservation (5 tonnes de glace) et d'un marché, augmentant la production halieutique locale.

Présentation 13 : Côte d'Ivoire

Par **M. Soffo Yoboué VALENTIN**

La Côte d'Ivoire modernise ses infrastructures portuaires de pêche, notamment à Abidjan (Terminal à pêche de 1 060 m de quais), pour soutenir la filière halieutique, cruciale pour 40 % des protéines animales consommées. Ce terminal à pêche du Port Autonome d'Abidjan (PAA) est la principale infrastructure portuaire de pêche en Côte d'Ivoire. Situé à Treichville, il comprend deux zones dédiées à la pêche industrielle et fraîche, des conserveries, et des entrepôts frigorifiques. Récemment modernisé, ce pôle stratégique de plus de 300000m² (total) est en cours d'extension pour accroître sa capacité.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre des Ports Bleus de la FAO (développement durable, gouvernance, sécurité alimentaire) et inclut le renforcement de la pêche artisanale par la construction des points de débarquement aménagés

Ces points de débarquement aménagés sont construits pour assurer la qualité sanitaire des produits de la pêche artisanale et de maîtriser leur traçabilité.

Toutefois, ces points de débarquement font face à certains défis : Dysfonctionnement de certains équipements, insuffisance de production de glace et absence de fonds de roulement aux acteurs de la pêche (mareyeurs).

Pour y remédier, des axes d'amélioration se feront par :

- **La modernisation des sites** (construction/réhabilitation de quai, équipement frigorifique) ;
- **La gestion durable** (respect des textes ; la certification des produits) ;
- **L'inclusivité** (implication des communautés locales ; formation)

Ces actions, soutenues par la FAO et des partenaires comme la COMHAFAT, visent à transformer les ports en vecteurs de croissance bleue durable en Côte d'Ivoire.

Présentation 14 : Bénin

Par Dr. Urban BRITO

Les infrastructures portuaires de pêche au Bénin se concentrent principalement sur la pêche artisanale maritime et lagunaire, avec près de 47 sites de débarquement le long des 125 km de côte. Le port de Cotonou est le site majeur, avec des projets d'aménagement du lac Nokoué et de la lagune de Porto-Novo pour moderniser le secteur.

L'initiative pour des infrastructures portuaires durables au Bénin s'inscrit dans la stratégie de l'économie bleue visant à moderniser les ports de pêche pour favoriser une croissance inclusive et la protection des ressources marines.

Dans ce sens, Le gouvernement béninois a lancé plusieurs projets majeurs pour transformer le secteur halieutique et maritime :

Modernisation du Port de Cotonou (PAC) : Un projet d'envergure, soutenu par un investissement de 80 millions d'euros de la Banque Africaine de Développement (BAD), vise à étendre les capacités logistiques et à améliorer l'efficacité opérationnelle du port.

Aménagement de la Route des Pêches : La phase 2 de ce projet vise à désenclaver les zones de pêche et à booster le potentiel touristique et économique du littoral.

Infrastructures Halieutiques : Le développement de nouveaux ports de pêche et la réhabilitation des sites existants sont des priorités pour réduire les pertes après capture et améliorer la chaîne de valeur du poisson.

Malgré ces efforts, le secteur fait face à des obstacles critiques :

- **Pêche INN** : La concurrence déloyale des chalutiers étrangers détruit les filets des pêcheurs locaux.
- **Infrastructures limitées** : Un manque de moyens financiers freine encore la mise à niveau complète des débarcadères pour répondre aux normes internationales.

Aperçu régional : Organisations régionales de de pêche et institutions partenaires

Présentation 15 : CPCO

Par Dr. Antoine Gaston DJIHINTO

Dr. DJIHINTO a révélé que les infrastructures portuaires de pêche des États membres du Comité des Pêches pour le Centre-Ouest du Golfe de Guinée (CPCO) — Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Libéria, Nigéria et Togo — sont actuellement au cœur de vastes programmes de modernisation. Ces initiatives visent à améliorer la résilience face au changement climatique et à lutter contre la pêche illicite (INN)

Il a ensuite souligné que la transformation des ports de pêche en « Ports Bleus » au sein de l'espace COMHAFAT repose sur une stratégie multidimensionnelle intégrant une gouvernance harmonisée, des investissements innovants et une transition numérique et écologique.

Cette approche vise à dépasser la simple fonction de débarquement pour créer de véritables hubs de croissance bleue durable et inclusive.

Il a conclu qu'en renforçant la coopération régionale, cette initiative ambitionne de rendre les infrastructures portuaires plus compétitives tout en améliorant directement les conditions de vie des communautés côtières des États membres.

Présentation 16 Programme OceanLitter de l'OMI : Prévenir et réduire les déchets plastiques marins provenant des secteurs maritimes et de la pêche

[Fait en ligne conjointement]

Par **Dr. Kelsey RICHARDSON** de la FAO et **M. Adonis TAFANGY** de l'OMI.

Les deux présentateurs ont souligné que la prévention et la réduction des plastiques marins issus du transport maritime et de la pêche reposent sur l'amélioration de la gestion des déchets dans les ports, l'utilisation de matériaux biodégradables, le marquage des engins de pêche pour éviter leur abandon, et le renforcement des réglementations internationales (OMI, FAO)

Ensuite ils ont introduit le programme *Ocean Litter* qui est une initiative stratégique de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à prévenir et réduire les déchets plastiques marins issus des secteurs du transport maritime et de la pêche.

Il est mis en œuvre conjointement par **l'OMI et la FAO**.

Ce programme regroupe un portefeuille de projets multi-donateurs pour aider les pays en développement à lutter contre la pollution marine :

- **Réformes institutionnelles** : Fournir les outils nécessaires pour initier des réformes juridiques et politiques conformes aux réglementations internationales (comme l'Annexe V de MARPOL).
- **Partenariats public-privé** : Collaborer via l'*Ocean Litter Global Industry Alliance* (GIA) avec les grandes entreprises maritimes et de pêche pour tester des solutions de gestion des plastiques.
- **Inclusion** : Encourager activement l'engagement des femmes dans la lutte contre les déchets marins.

Le programme s'appuie sur plusieurs initiatives concrètes notamment :

- *Glo Litter Partnerships* : Lancé avec la FAO et financé par la Norvège, il aide les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires (PEID) à réduire les plastiques, notamment les engins de pêche abandonnés.

Enfin, le programme intègre une dimension économique et écologique durable à travers le recyclage des engins de pêche et la réalisation d'analyses coûts-bénéfices pour optimiser ces processus.

Présentation 17 : Port Bleu de Zarzis : Mobiliser les parties prenantes pour une pêche artisanale durable — Cadre, communication et enseignements d'une expérience tunisienne. Par **M. Naoufal HADDAD/OMPDA**

Le port de Zarzis, troisième port hauturier de Tunisie générant environ 3000 emplois, a été choisi comme site pilote par la FAO pour l'implémentation du modèle « Port Bleu ». Cette expérience, structurée autour d'un diagnostic participatif et d'une charte locale, démontre la transférabilité du modèle à l'ensemble de la zone COMHAFAT.

L'ambition régionale est de standardiser un « Label Port Bleu Africain » basé sur ces acquis, favorisant ainsi la coopération Sud-Sud et contribuant directement à l'ODD 14 (vie aquatique) et à l'Agenda 2030.

La réussite de l'expérience à Zarzis repose sur une communication éthique et inclusive :

- **Inclusion des parties prenantes** : Rencontres régulières avec les pêcheurs professionnels, les institutions de recherche et les organisations administratives pour valider les diagnostics de terrain.
- **Valorisation des ressources** : Transformation de menaces, comme l'invasion du **crabe bleu**, en opportunités économiques réelles pour les pêcheurs locaux

Session II : Partenariats et initiatives régionales pour la mise en place des Ports Bleus

Ces initiatives visent à faire des ports des moteurs de croissance durable, en améliorant la gestion du littoral et en protégeant les écosystèmes marins.

Présentation 18 : La Stratégie de l'économie bleue de l'Afrique/UA-BIRA

Par: **Mr. Delvis FORTES, Senior Fisheries Officer**

L'initiative « Blue Ports » de l'AU-IBAR vise à mettre en œuvre une transformation bleue des ports de pêche dans la région. Ce projet s'inscrit dans la Stratégie pour l'Économie Bleue en Afrique et s'appuie sur des instruments majeurs de l'Union Africaine, tels que l'Agenda 2063, la Déclaration de Malabo et la Stratégie maritime intégrée de l'Afrique à l'horizon 2050.

Son objectif principal est de transformer les ports de pêche africains de simples points de débarquement en véritables hubs de développement durable.

En transformant ces infrastructures, l'AU-IBAR vise à :

- **Faciliter** le commerce intra-africain et international grâce à une meilleure traçabilité et des contrôles sanitaires accrus.
- **Réduire** la pauvreté en intégrant mieux les petits pêcheurs dans la chaîne de valeur formelle.
- **Assurer** la souveraineté alimentaire du continent par une gestion optimisée des ressources aquatiques

Présentation 19 : La transformation des ports de pêche en hubs de développement durable (exemple du Maroc)

Par **M. Yassine ELAROUSSI**

La pêche artisanale au Maroc est une activité de proximité caractérisée par des embarcations à autonomie limitée, opérant à partir de plages et de débarcadères dispersés le long du littoral.

L'ambition actuelle est de faire évoluer les villages de pêcheurs vers une « nouvelle génération » d'espaces qui, tout en préservant leur identité halieutique, s'ouvrent de manière maîtrisée à leur environnement territorial par l'intégration d'activités complémentaires.

À terme, ces ports ne sont plus de simples lieux de débarquement, mais aspirent à devenir des pôles de développement territorial structurants et durable, suivant une évolution progressive et adaptée au contexte national, en citant le cas du PDA de Souiria kdim, projet en cours de transformation en port bleu.

Ce point de débarquement a été retenu comme projet pilote, appelé à s'inscrire durablement dans l'économie bleue et à constituer un pôle socio-économique structurant à l'échelle régionale.

En effet, ce projet structurant contribuera à la mise en œuvre de l'un des axes stratégiques du Plan Halieutis, à travers le développement de ports de pêche artisanale modernes, structurés et équipés, assurant une qualité optimale des produits halieutiques depuis le débarquement jusqu'à la consommation.

Il s'inscrit également dans les priorités de la politique de coopération du Japon avec le Royaume du Maroc, notamment en matière de renforcement de la compétitivité économique, à travers l'amélioration de la productivité du secteur de la pêche, le développement des infrastructures économiques et la diversification des activités locales.

Présentation 20 : Les stratégies portuaires et leur intégration dans l'économie bleue durable.

Par **M. Mohamed MARZAGUI**, Expert maritime

Les stratégies portuaires modernes ne se limitent plus à la simple gestion des flux de marchandises ; elles deviennent le pivot d'une économie bleue durable en conciliant performance économique, protection des écosystèmes marins et innovation sociale

L'initiative « Blue Ports » s'inscrit effectivement dans la dynamique de l'économie bleue en transformant les ports de simples infrastructures de transport en centres de croissance durable dont les points clés de sa mise en œuvre technique et juridique sont :

- **Conformité MARPOL** : L'accent est mis sur l'application rigoureuse de l'**Annexe V** (déchets des navires), obligeant les ports à garantir que les capitaines déchargent leurs résidus à terre plutôt que de les rejeter en mer
- **Infrastructures de Réception (PRF)** : La stratégie repose sur la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates. Ces équipements doivent être capables de traiter une grande variété de flux (plastiques, huiles, eaux usées) sans causer de retards excessifs aux navires

- **Économie Circulaire** : Au-delà de la simple collecte, les "Blue Ports" cherchent à valoriser ces déchets pour créer des boucles de recyclage locales, générant ainsi de la valeur économique à partir de la protection environnementale

Présentation 21 La stratégie portuaire du Maroc à l'horizon 2030

Par **Mme Sanae ELAMRANI**, Directrice des Ports et du Domaine Public Maritime

La **Stratégie Portuaire Nationale (SPN) à l'horizon 2030** du Maroc vise à doter le Royaume de ports performants pour soutenir la croissance économique et consolider son positionnement en tant que plateforme logistique majeure sur les façades méditerranéenne et atlantique.

Cette stratégie repose sur une vision de "ports performants, leviers de compétitivité de l'économie nationale" avec plusieurs objectifs clés :

- **Accompagnement de l'économie** : Anticiper la demande en infrastructures pour répondre aux besoins des échanges extérieurs.
- **Compétitivité logistique** : Réduire les coûts logistiques (objectif cible de 8% du PIB d'ici 2030) pour renforcer l'attractivité du Maroc.
- **Valorisation des ressources** : Optimiser le potentiel minéral, énergétique, halieutique et touristique du domaine maritime.
- **Développement durable** : Intégrer les principes de l'économie bleue de la transition écologique et la digitalisation au sein des hubs portuaire

En ce qui concerne la digitalisation, la stratégie Maroc Digital 2030 prévoit la transformation des ports en "Smart Ports" pour améliorer l'efficacité opérationnelle.

Session III : L'initiative « ports bleus » de la FAO

L'initiative Ports bleus (ou Blue Ports Initiative - BPI) de la FAO est un programme mondial lancé en 2019 visant à transformer les ports de pêche traditionnels en pôles de développement durable. Plutôt que de simples points de transit, ces ports deviennent des plateformes stratégiques favorisant la croissance économique, la protection de l'environnement et l'inclusion sociale.

Présentation 22 : Objectifs clés et la mise en place de l'Initiative « Ports Bleus » et Feuille de route vers un port bleu

Par **Mme Yolanda Molaes**, Consultante principale, FAO

Elle entamé sa présentation par souligner que les ports sont des piliers du développement durable des communautés côtières car ils concilient croissance économique (emplois, commerce, tourisme) et protection environnementale. Ils favorisent une logistique durable, la transition vers des énergies renouvelables et intègrent la gestion des déchets, tout en renforçant les liens entre les villes et leurs écosystèmes marins.

Ensuite elle a mentionné que la durabilité dans les ports de pêche se heurte à des défis majeurs notamment : la surexploitation des ressources, la pollution marine, le changement climatique et des infrastructures obsolètes. Ils doivent également lutter contre la pêche illégale (INN), moderniser la gestion des déchets, améliorer l'efficacité énergétique et soutenir la viabilité socio-économique des pêcheurs.

Des initiatives, comme celle des Ports bleus de la FAO, visent à répondre à ces défis par la modernisation, la formation et des pratiques durables.

Cette initiative soutient la transition vers des pêcheries durables en modernisant les infrastructures, en digitalisant la gestion et en formant les acteurs locaux. Elle renforce la résilience climatique, l'inclusion sociale et la conformité aux normes internationales de pêche, notamment en Afrique atlantique.

Elle a énuméré les bénéfices de la transformation en port bleu qui sont :

- Amélioration de la planification stratégique du port de pêche par l'intégration des dimensions sociales, économiques et environnementales.
- Renforcement des relations et la coopération entre le monde universitaire, les gouvernements locaux et nationaux, le secteur privé et la société civile.
- Amélioration de la coopération public-privé dans la mise en œuvre des projets et actions stratégiques.
- Renforcement de l'innovation en attirant les investisseurs et les entrepreneurs.
- Planification des investissements dans des infrastructures durables.
- Amélioration des relations commerciales, en termes de volume et de valeur, tout au long des chaînes de valeur du port.

Enfin, elle a conclu que devenir un « port bleu » selon la FAO implique de transformer les ports de pêche en hubs durables, résilients et inclusifs via une **Feuille de route qui exige une/un**:

- **Évaluation Initiale** : Analyser les capacités actuelles du port en matière de gouvernance, de durabilité environnementale, de performance économique et d'impact social.
- **Adoption de la Transformation Bleue** : Intégrer les principes de la FAO pour des systèmes alimentaires aquatiques durables, notamment par la modernisation des halles de criée et la digitalisation.
- **Traçabilité et Conformité (PSMA)** : Mettre en œuvre l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) pour garantir que le poisson débarqué provient de la pêche légale.
- **Durabilité Environnementale** : Investir dans l'ingénierie écologique, la gestion des déchets, et l'adoption d'énergies renouvelables (énergies bleues).
- **Engagement des Parties Prenantes** : Impliquer la communauté locale, le secteur privé et les universités pour améliorer la gestion et la valorisation des produits de la mer.
- **Mesure d'Impact** : Utiliser des indicateurs clés de performance pour évaluer les progrès en matière de durabilité et de résilience

La mise en œuvre de cette démarche permet de concilier la croissance économique du secteur de la pêche avec la protection des écosystèmes marins.

Session IV : Présentation des principales bonnes pratiques pour les ports bleus

Les bonnes pratiques pour les « ports bleus » (durables) visent à concilier développement économique et protection de l'environnement marin, selon des initiatives comme celles de la FAO. Elles incluent la gestion écologique des déchets, la décarbonation (énergies renouvelables), la sécurisation des infrastructures.

Présentation 23 : Les villages de pêcheurs : Un modèle de centres de services au bénéfice de la communauté des pêcheurs artisans et micro-pôle de développement économique et social (Cas pratique)

Par **M. Lahoucine BOUDRARI**, Expert maritime

Le modèle des Villages de Pêche (VDP) au Maroc évolue vers une « Nouvelle Génération bleue », transformant ces sites en micro-pôles intégrés. Cette évolution vise à structurer durablement la pêche artisanale, en intégrant des services sociaux (couverture médicale) et des infrastructures de commercialisation, soutenant l'économie bleue et la valorisation des ressources côtières.

Caractéristiques de la « Nouvelle Génération Bleue » des VDP :

- **Centres de Services Intégrés** : Bien plus que de simples points de débarquement, ils offrent un encadrement professionnel et des services de proximité pour les pêcheurs.
- **Micro-pôles de Développement** : Ces structures visent à dynamiser le développement socio-économique local tout en protégeant les écosystèmes marins.
- **Infrastructures Modernes** : Focus sur la sécurité, l'organisation de la profession et la formalisation de la commercialisation des produits de la mer.
- **Contribution à l'Économie Bleue** : Ils s'inscrivent dans la stratégie nationale de développement durable, valorisant les ressources côtières.

Cette transformation s'aligne avec le Nouveau Modèle de Développement (NMD) du Maroc, qui place la durabilité et l'inclusion des communautés au centre de l'action publique

S'agissant des Points de Débarquement Aménagés (PDA), le présentateur a souligné qu'ils se sont des infrastructures modernes de la pêche artisanale, notamment développés au Maroc, qui ne servent plus seulement à débarquer le poisson. Ils sont désormais des centres de services intégrés offrant aux pêcheurs :

- **Logistique et stockage** : Fabriques de glace, entrepôts frigorifiques, locaux de stockage de matériel.
- **Services techniques et sociaux** : Ateliers de réparation (mécanique, filets), approvisionnement en carburant, eau, électricité, ainsi que des bureaux administratifs.
- **Valorisation** : Amélioration de la qualité du poisson, hygiène et sécurité sanitaire.
- **Développement** : Amélioration des conditions de travail et de vie, modernisation du secteur, et meilleure gestion des ressources.

Ces centres, au cœur d'une stratégie de durabilité, favorisent l'organisation des pêcheurs et l'augmentation de leurs revenus.

Présentation 24 : La digitalisation de la commercialisation des produits de la pêche

Par **M. Eric AKAFFOU / INFOPÊCHE**

La digitalisation de la commercialisation des produits de la pêche, soutenue par des organismes comme INFOPÊCHE, vise à moderniser les chaînes de valeur, renforcer la traçabilité et améliorer l'accès au marché. Elle implique la numérisation des ventes, la dématérialisation des documents d'exportation et le suivi en temps réel pour réduire les pertes.

Pour pallier le manque de visibilité des produits halieutiques et l'absence de plateformes structurées, Infopêche a lancé le MACPPA (Marché Africain pour la Commercialisation des Produits de la Pêche et de l'Aquaculture). Il s'agit d'une plateforme d'e-commerce conçue pour mettre en relation directe les producteurs, les transformateurs et les acheteurs aux niveaux national et international. Ce marché global numérique vise à faciliter les échanges entre les États membres du réseau, répondant ainsi au besoin crucial de structurer la commercialisation au sein de l'économie bleue africaine.

Présentation 25 : La transition énergétique dans les ports de pêche

Par **Madame Chaimaa RABAOE/ ANP -Tanger**

L'ANP a effectivement intégré la transformation bleue comme un pilier central de sa stratégie de développement durable pour répondre aux défis climatiques et environnementaux croissants.

Cette vision se traduit par des initiatives concrètes touchant à la gestion de l'eau et de l'énergie, tout en affichant des ambitions fortes pour la transition énergétique via l'exploration de l'hydrogène vert et des E-fuels. À travers une charte RSE et des contrats durables, l'ANP aspire à positionner les ports de pêche marocains comme des modèles de performance écologique et énergétique à l'échelle africaine.

La transition énergétique des ports de pêche marocains est activement menée par l'ANP), visant la décarbonation, l'efficacité énergétique (LED, optimisation réseaux) et l'adoption d'énergies renouvelables. Ce processus inclut la modernisation des infrastructures, notamment via des halles de nouvelle génération (froid, digitalisation)

Présentation 26 : Les mécanismes de financement des ports bleus

Par **M. Nabil ANWARI**, Expert pêche

La question des mécanismes de financement était également centrale, dans un contexte où les contraintes budgétaires imposent des solutions innovantes et des partenariats renforcés.

Le financement des infrastructures pour les « Ports Bleus » se heurte à des défis structurels majeurs, notamment un déficit de financement dû au fossé entre les normes industrielles mondiales et les besoins socio-économiques locaux. Contrairement aux ports de commerce, la volatilité des revenus dépendante de la santé biologique des stocks de poissons crée un profil de risque élevé pour les investisseurs. Pour surmonter ces obstacles, la stratégie préconise un dimensionnement adapté à la demande réelle (« Right-Scaling »), l'intégration de chaînes de valeur (froid, transformation) dans la conception portuaire, et le regroupement de petits ports en portefeuilles nationaux pour réduire les coûts de transaction et attirer les capitaux privés.

Le financement des « ports bleus » en Afrique de l'Ouest repose sur une combinaison de fonds publics, d'investissements directs étrangers (IDE), et d'institutions de développement (Banque mondiale, BAD, UE), visant à moderniser les infrastructures de pêche et le transport maritime durable. Ces mécanismes intègrent des partenariats public-privé (PPP), des fonds d'impact, et une assistance technique pour la durabilité environnementale, soutenus par des stratégies de l'Union Africaine

Tables rondes : Quel modèle de « port bleu » pour la pêche artisanale dans la région de la COMHAFAT

Le modèle de « Port Bleu » pour la pêche artisanale dans la région de la COMHAFAT, impulsé notamment lors de cet atelier, est une approche durable axée sur la modernisation des infrastructures, l'inclusion sociale et la protection environnementale. Il vise à concilier performance économique, gestion durable des ressources et résilience des communautés de pêcheurs.

Compte tenu de l'état actuel des infrastructures dans la région COMHAFAT, les tables rondes ont porté sur trois questions directrices :

1. Comment renforcer la gouvernance aux niveaux national et régional pour assurer une gestion cohérente et efficace des pêcheries en vue de transformer ces infrastructures en véritables « pôles bleus » ?

Renforcer la gouvernance pour transformer les pêcheries en « pôles bleus » exige une approche à plusieurs niveaux qui aligne les politiques nationales sur les actions locales, en privilégiant des stratégies durables, résilientes, inclusives et circulaires :

- **Cohérence de la gouvernance à plusieurs niveaux** : les gouvernements nationaux doivent créer des cadres permettant aux autorités infranationales de piloter les politiques, les dépenses et les investissements, en veillant à l'alignement des stratégies locales, régionales et nationales et en impliquant toutes les parties prenantes.
- **Développement intégré d'un « pôle bleu »** : Transformer les infrastructures de pêche implique d'adopter une approche globale de l'eau qui relie les écosystèmes d'eau douce et marins, en s'appuyant sur la production et la collecte de données. Cela nécessite l'intégration de technologies intelligentes dans les ports afin d'améliorer la durabilité, l'efficacité énergétique et la logistique.
- **Prise de décision fondée sur des données probantes** : utiliser des indicateurs spécifiques et localisés pour suivre l'impact des activités maritimes et s'assurer qu'elles respectent les normes de durabilité.
- **Encouragement de la mise en place de partenariats public-privé**
- **Implication des communautés** ou coopératives de pêche dans le développement commercial.

2. Au-delà des infrastructures de base, quelles infrastructures stratégiques et innovations technologiques sont nécessaires pour transformer un port de pêche conventionnel en un « port bleu » résilient et compétitif ?

Les éléments clés comprennent des systèmes de données numérisés en temps réel, des chaînes du froid avancées, l'intégration des énergies renouvelables et la gestion des déchets pour assurer la conformité environnementale et la traçabilité.

- **Infrastructures stratégiques et innovations technologiques**
- **Numérisation et systèmes intelligents** : mise en œuvre de systèmes communautaires portuaires (PCS) pour le partage électronique des données, la logistique, la manutention et le traitement afin d'optimiser les opérations et de réduire la congestion.
- **Transition énergétique et infrastructures vertes** : Intégration de systèmes d'énergies marines renouvelables (solaire/éolien) pour alimenter les opérations et développement d'infrastructures résilientes face au changement climatique (par exemple, digues résistantes aux inondations et éco-conçues), y compris des matériaux de construction à faible coût.
- **Chaîne du froid et contrôle de la qualité** : Systèmes de réfrigération avancés, centres de marché/vente aux enchères de poissons automatisés modernes (Halle aux poissons digitalisé) et contrôles sanitaires améliorés.
- **Gestion des déchets et de l'environnement et circularité** : des systèmes modernes et efficaces d'élimination des déchets et de contrôle de la pollution pour préserver la santé écologique.
- **Traçabilité et conformité** : Technologies permettant de surveiller les stocks de poissons, de suivre les chaînes d'approvisionnement pour prévenir la pêche illégale (conformité PSMA) et de garantir un accès équitable au marché.

3. Comment mobiliser des ressources financières et techniques pour la transformation des infrastructures portuaires de pêche en Port Bleu ?

La mobilisation des ressources pour transformer les ports de pêche en ports bleus repose sur une approche intégrée combinant des mécanismes financiers innovants et des compétences techniques spécialisées.

- **Mobilisation des ressources financières**
La transition vers une économie bleue durable nécessite de dépasser les modèles de financement traditionnels au profit d'instruments ciblés :

- ✓ **Obligations bleues et prêts bleus** : Ces titres de créance sont spécifiquement dédiés à des projets de protection des océans, de gestion des eaux usées et de décarbonation du transport maritime.
 - ✓ **Financement mixte** : L'utilisation de subventions ou de fonds philanthropiques pour réduire les risques perçus par les investisseurs privés, facilitant ainsi l'injection de capitaux commerciaux dans les infrastructures portuaires.
 - ✓ **Partenariats public-privé (PPP)** : structuration de concessions dans lesquelles le secteur privé assume les risques d'investissement et d'exploitation en échange de redevances, permettant une modernisation technologique sans faire peser l'entière charge sur les budgets publics.
 - ✓ **Fonds internationaux et multilatéraux** : Accès à des programmes tels que le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMP) ou le programme PROBLUE de la Banque mondiale.
- **Mobilisation des ressources techniques**
L'assistance technique est essentielle pour garantir la viabilité opérationnelle et environnementale de la transformation :
 - ✓ **Programmes de coopération technique (PCT)** : Des organisations telles que la FAO (Initiative des ports bleus) fournissant des outils stratégiques, des diagnostics et des feuilles de route pour soutenir les autorités portuaires.
 - ✓ **Renforcement des capacités** : Organisation de séminaires, de sessions de formation et d'échanges de bonnes pratiques (par exemple, le modèle du port de Vigo) pour former le personnel aux nouvelles normes de durabilité et de traçabilité.
 - ✓ **Assistance au développement de projets** : Expertise fournie par des agences telles que l'ONUDI pour la réalisation de projets bancables ESG, fondés sur des études de faisabilité relatives aux énergies propres et renouvelables, aux unités de production et aux infrastructures dans la zone portuaire.

Au-delà de la dimension technique, l'atelier a traduit une volonté politique d'harmoniser les politiques portuaires, renforcer la transparence des chaînes de valeur, soutenir les communautés côtières et améliorer le positionnement des produits halieutiques africains sur les marchés régionaux et internationaux.

La construction d'un modèle régional de « Port Bleu » adapté aussi bien à la pêche artisanale qu'à la pêche industrielle pourrait ainsi constituer un levier structurant pour l'ensemble de l'espace atlantique africain.

Pour clore cet atelier, Monsieur **Mamadou DRAME**, Directeur National de la Pêche Maritime a réitéré, au nom de **Son Excellence** Monsieur le Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime de la République de Guinée, **Monsieur Fassou THEA**, Président en Exercice de la Conférence des Ministres de la COMHAFAT, ses sincères remerciements aux autorités Marocaines pour l'accueil et l'organisation de cette rencontre ainsi qu'au Secrétariat Exécutif pour l'initiative et l'accompagnement constant qu'elles apportent à nos États membres dans la promotion d'une économie bleue durable et de l'utilisation durable des ressources marines vivantes.

Il a ensuite formulé le vœu que les échanges qui ont eu lieu à Tanger soient porteurs de solutions concrètes, de partenariats renforcés et d'actions structurantes au service du développement harmonieux de la région COMHAFAT.

Visite du terrain : Halle aux poissons/ports de pêche de Tanger

Le programme inclut une visite du port et de la halle aux poissons de Tanger pour permettre aux participants de constater concrètement les avancées possibles en matière de gestion moderne et de digitalisation, offrant des solutions adaptables aux différents contextes nationaux. Cette séquence pratique a contribué à nourrir la réflexion collective et favoriser l'identification de solutions reproductibles.

Cette visite immersive au **port de Tanger** et à sa **halle aux poissons** illustre parfaitement la transition vers l'**économie bleue**.

En observant ces infrastructures, les participants ont découvert comment :

- **La digitalisation** des enchères et de la traçabilité sécurise les transactions en temps réel.
- **La gestion moderne** des flux optimise la chaîne de valeur, du débarquement à l'expédition.
- **L'adaptabilité** de ces modèles technologiques permet leur duplication dans divers contextes nationaux pour moderniser la pêche artisanale et industrielle.

Ainsi, la halle aux poissons, pilier de ce dispositif, garantit une meilleure **traçabilité** et valorise le produit local tout en minimisant l'empreinte environnementale des activités portuaires

En parallèle **M. Abdelaziz SIBAOUIH, directeur régional de l'Office national des pêches (ONP) de Tanger-Tetouan-Al Hoceima** a fait une présentation sur la digitalisation de l'ONP au service de la performance et de la transparence dans laquelle il a souligné que l'Office modernise la filière pêche au Maroc en digitalisant les criées via une plateforme numérique et les chariots mobiles « *Mobi Dlala* ».

Ce projet qui s'inscrit dans la stratégie globale de développement du secteur halieutique permet de fluidifier les transactions, garantir la transparence des prix et de valoriser les produits halieutiques avec 68 marchés de première vente numérisés sur les 76 existant.

- **Objectifs clés** : Moderniser les halles, assurer la traçabilité, améliorer l'hygiène et garantir la fiabilité des transactions.
- **Outils innovants** : Chariots mobiles « *Mobi Dlala* » pour la vente, terminaux de pesage connectés, et plateforme numérique.
- **Déploiement** : Approche progressive, débutée à Agadir et Tanger, visant une généralisation à l'ensemble des ports.
- **Avantages** : Meilleure valorisation du poisson, (anonymat) pour les mareyeurs, et rapidité des enchères.

Les participants ont par la suite effectué une visite au point de débarquement aménagé (PDA) **de Dalia** qui est une infrastructure stratégique située dans la province de Fahs-Anjra, près de Tanger, dédiée à la modernisation de la pêche artisanale au Maroc.

Ce site a été conçu pour transformer l'activité de pêche locale en un véritable micro-pôle de développement socio-économique.

Ce projet, lancé en 2013, comprend des installations modernes pour le débarquement, le stockage et la commercialisation des produits de la mer. Il offre aux pêcheurs artisans un environnement de travail sécurisé et structuré, tout en facilitant l'accès aux services sociaux et médicaux.

Le PDA de Dalia est souvent cité comme une référence dans le cadre du **Programme National d'Aménagement du Littoral (PNAL)** et sert d'exemple pour la coopération Sud-Sud avec d'autres pays africains.

CONCLUSIONS

Au terme de cette activité, l'ensemble des participants et invités ont exprimé leurs profonds remerciements au Secrétariat Exécutif de la COMHAFAT, à sa présidence et aux autorités du Royaume du Maroc pour la réussite de cet atelier dont la pertinence intellectuelle, technique et pratique a été plus que satisfaisante à tous les niveaux.

En effet, les trois jours de cette activité ont été intenses et énergiques et ont permis à l'ensemble des participants d'améliorer et de partager leurs connaissances en matière de gestion portuaire et d'appréhender les moyens de transition vers un modèle portuaire dédié à la pêche maritime et à l'aquaculture durable et moderne dans la région de la COMHAFAT qui contribuera également à renforcer le principe de l'utilisation durable des ressources marines vivantes.

Annexe I : Liste des participants

CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA
COOPÉRATION HALIEUTIQUE ENTRE LES ETATS
AFRICAINS RIVERAINS DE L'Océan
ATLANTIQUE



MINISTERIAL CONFERENCE ON FISHERIES
COOPERATION AMONG AFRICAN STATES
BORDERING THE ATLANTIC OCEAN



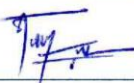

COMHAFAT/ATLAFCO

LISTE DES PARTICIPANTS				
Atelier « Vers la mise en œuvre de la transformation bleue des ports de pêche dans la région de la COMHAFAT » ; du 04 au 06 mars 2026. Hôtel El Minzah-Tanger				
N°	Pays/Organisation	Nom et Prénom	Titre	Signature
1	Angola	Mme Marlène Nunes	Responsable à la Direction Nationale de la Marine au Ministère des pêches et des ressources marines	
2	Agence Nationale des Ports (ANP)	Mme Chaimaa RABOUAE	Cadre Supérieur RSE et Développement Durable/ Direction du Port de Tanger et Région	
3	Bénin	Mr BRITO Urbain T.A.S.	Directeur de la Production Halieutique Point Focal PSMA	
4	Cabo verde	Dr Emilio Sanches	Technicien de la DNPA au Ministre de la mer	
5	Cameroun	Mr TITUFIJO Kenneth KONDUENEYI	Chef de poste de la Pêche Industrielle au Port de Douala	
6	Comité des pêches pour le centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO)	Mr DJIHINTO Antoine Gaston	Secrétaire Général	
7	Consultant	Mr Mohamed MERZAGUI	Expert maritime	
8	Côte d'Ivoire	Mr Soffo Yoboué VALENTIN	Vétérinaire principal coordonnateur du projet pro-débarquement au Ministère des	



			Ressources Animales et Halieutique-	
9	Expert maritime	Mr Nabil ANWARI	Chef de Service de la Coopération Multilatérale Division de la Coopération Direction de la Stratégie et de la Coopération	
10	FAO	Mme Yolanda Molares	Consultant principal en pêches Équipe de développement de la chaîne de valeur du poisson Division des pêches et de l'aquaculture Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)	
11		Dr. Kelsey Paige Richardson	Fishing gear pollution specialist, GloLitter and RegLitter Projects Coordinator	A distance
12	Fédération Nationale des Pêches Maritimes au Maroc	Mr Abdelhalim ES-SEDDYQY	Représentant	
13	Gambia	Mr Jatta SALOUM	Principal Fisheries Officer/ Ministry of Fisheries and Water Resources	
14	Ghana	Mme Philothea Laurentia Osei-Bonsu	Officer of the Ministry for Fisheries and Aquaculture	
15	Guinée	Mr Mamadou DRAME	Directeur National de la Pêche Maritime	
16		Mme Jeanne DAMEY	Directrice Nationale de l'Economie Maritime	

17	INFOPECHE	Mr Eric Casimir akaffou atsé	Directeur Général	
18	Libéria	M. Barclay URIAS B	Manager Environmental compliance and monitoring of the National Fisheries and Aquaculture Authority -NaFAA	
19	Maroc	Mr Mohamed Yassine EL AROUSSI	Chef de Division de la Coopération Direction de la Stratégie et de la Coopération/ Département de la Pêche Maritime	
20	Mauritanie	Mr Moumene SADEGH	Directeur des Infrastructures Maritimes et Portuaires /Ministère de la Pêche et des Infrastructures Maritimes et Portuaires Mauritanie	
21	Ministère de l'équipement et de l'eau-Rabat	Mme Sanae ELAMRANI	Directrice des ports et du domaine public maritime /Ministère de l'équipement et de l'eau	
22	Nigéria	Mme Hungevu Ruth FUNMILOLA	Principal Fisheries Officer in the Federal Ministry of Marine and Blue Economy, Federal Department of Fisheries and Aquaculture	
23	Observatoire des Médias pour une Pêche Durable en Afrique (OMPDA)	Mr Naoufel Haddad	Secrétaire Général de l'OMPDA	
24	CONSULTANT	Mr Lahoussine EL BOUDRARI	Expert Consultant Africa-Mar	

25		M. Abdelaziz SIBAOUAIH	Office national des pêches	
26	OMI	Mr. Adonis Tafangy	Project Officer at International Maritime Organization	A distance
27	Sao tomé et Príncipe	Mr João Gomes Pessoa Lima	Director das Pescas e da Aquacultura Mestre em ciências Engenharias	
28	Sénégal	Mr Assane SOW	Ingénieur des Pêches et de l'Aquaculture à la Direction des Pêches maritimes /Chef de la Division de la Valorisation des Produits de la Pêche artisanale	
29		Mr Tafsir Mouhamadou DIENG	Inspecteur sanitaire des pêches (DITP)	
30	Togo	Mr Domtani ALI	Directeur des productions halieutiques au Ministère de l'Agriculture, de la Pêche, des Ressources Animales et de la Souveraineté Alimentaire	
31	AU-IBAR	Delvis Fortes	Senior Fisheries Officer	A distance

Annexe II : Ordre du jour

Date et heure	Programme	Intervenant
Mercredi 04 mars 2026		
09 :30-10 :00	Accueil	
	Accueil des participants et enregistrement	COMHAFAT
10 :00 -10 :30	Mot de bienvenue & ouverture de l'atelier	
	Secrétaire Exécutif	COMHAFAT
	Représentant du Secrétariat d'Etat chargé de la Pêche Maritime	Maroc
	Représentant de la Présidence en exercice	Rép. De Guinée
	Présentation des objectifs, des attentes et déroulé	COMHAFAT
	Introduction des intervenants et des participants Photo de famille	M. Naji LAAMRICH / COMHAFAT
10 :30 -13 :00	Session I : Etat des lieux des infrastructures de débarquement de la pêche dans la région de la COMHAFAT dans le cadre des stratégies portuaires nationales Modération : M. Abdennaji LAAMRICH	
	Présentations des Etats membres	Angola Cabo Verde Ghana Cameroun Gambia Benin Nigeria Guinée Liberia Senegal Sao Tome Togo Mauritanie Guinee Equatoriale Côte d'Ivoire
	Aperçu régional : Organisations et institutions partenaire	CPCO-CGG
	Programme OceanLitter de l'OMI : Prévenir et réduire les déchets plastiques marins provenant des secteurs maritimes et de la pêche	Dr. Kelsey RICHARDSON- FAO M. Adonis TAFANGY-OMI
	« Port Bleu de Zarzis : Mobiliser les parties prenantes pour une pêche artisanale durable — Cadre, communication et enseignements d'une expérience tunisienne	M. Naoufal HADDAD Observatoire des Médias pour une Pêche Durable en Afrique (OMPDA)
13 :00-14 :00	Pause	
14 :00- 16 :30	Session II : Partenariats et initiatives régionales pour la mise en place des Ports Bleus Modération : Dr Urban BRITO (Bénin)	
	La Stratégie de l'économie bleue de l'Afrique	M. Delvis FORTES Union Africaine-BIRA
	La transformation des ports de pêche en hubs de développement durable	M. Yassine ELAROUSSI

		Secrétariat d'Etat chargé de la pêche maritime-Maroc
	Les stratégies portuaires et leur intégration dans l'économie bleue durable	M. Mohamed MERZAGUI-Expert
	La stratégie portuaire du Maroc à l'horizon 2030	Mme Sanae ELAMRANI Directrice des Ports et du Domaine Public Maritime- Maroc
16 :30-17 :00	Discussions Fin de la 1ère journée	

Jeudi 05 mars 2026

Session III : L'initiative « ports bleus » de la FAO

Modération : M. Naji LAAMRICH (Secrétariat de la COMHAFAT)

9h30-10 :30	Objectifs clés et la mise en place de l'Initiative « Ports Bleus »	Mme Yolanda MORALES FAO, Rome
	Feuille de route vers un port bleu	
Session IV : Présentation des principales bonnes pratiques pour les ports bleus Modération : M. Driss TAZI (Secrétariat de la COMHAFAT)		
10 :30-12 :00	Les ports de pêche : au cœur de l'économie côtière et de la sécurité alimentaire	M. Abdelhalim ESSYDYKI Fédération Nationale des Pêches Maritimes au Maroc
	Les villages de pêcheurs : Un modèle de centres de services au bénéfice de la communauté des pêcheurs artisans et micro-pôle de développement économique et social (Cas pratique)	M. Lahoucine BOUDRARI Expert
	La digitalisation de la commercialisation des produits de la pêche.	M. Eric AKAFFOU DG-INFOPÊCHE
	La transition énergétique dans les ports de pêche	Mme. Chaimaa RABAOE Agence Nationale des Ports (ANP) -Tanger
	Les mécanismes de financement des ports bleus	M. Nabil ANWARI- Expert
12 :00-13 :00	Pause	

Tables rondes : Quel modèle de « port bleu » pour la pêche artisanale dans la région de la COMHAFAT

Modération : Dr. Ali DOMTANI (Togo)

13 :00-16 :30	Élaboration d'une feuille de route pour un modèle port bleu dans la région COMHAFAT <ul style="list-style-type: none"> • Synthèse des discussions • Proposition d'initiatives à court, moyen et long terme. • Élaboration d'un plan d'action commun • Clôture et mots de la fin : COMHAFAT. 	Tous les participants
----------------------	--	------------------------------

Vendredi 06 mars 2026 (dernier jour)

10 :00-15 :00	Visite du terrain : Halle aux poissons/ports de pêche de Tanger (La digitalisation de l'ONP au service de la performance et de la transparence)	M. Abdelaziz SIBAOUIH Directeur Régional Office Nationale des Pêches- Tanger
	Point de Débarquement Aménagé- Pêche Artisanale- Dalia	

Annexe III : Allocutions

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE MINISTÈRE DE LA PÊCHE ET DE L'ÉCONOMIE MARITIME

Discours de Monsieur Mamadou Dramé/Directeur National de la Pêche Maritime de la République de Guinée, Représentant Son Excellence Monsieur Fassou THEA/Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime

Président en Exercice de la Conférence des Ministres de la COMHAFAT

Atelier intitulé « *Vers la mise en œuvre de la transformation bleue des ports de pêche dans la région de la COMHAFAT* »

Tanger- Mars 2026



Monsieur le Secrétaire Exécutif de la COMHAFAT

Monsieur le Représentant du Royaume du Maroc ;

Mesdames et Messieurs les Représentants des États membres,

Mesdames et Messieurs les Experts,

Chers Partenaires techniques et financiers,

Distingués participants,

C'est pour moi un grand honneur de prendre la parole au nom de **Son Excellence** Monsieur le Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime de la République de Guinée, **Monsieur Fassou THEA**, Président en Exercice de la COMHAFAT à l'occasion de l'ouverture de cet atelier régional intitulé « **vers la mise en œuvre de la transformation bleue des ports de pêche dans la région de la COMHAFAT** » organisé par la COMHAFAT.

Je voudrais, à l'entame de mon propos, adresser mes sincères et chaleureux remerciements aux autorités du Maroc pour leur accueil fraternel et la qualité de l'organisation de cette rencontre.

Mes remerciements vont également à l'ensemble des pays membres de la COMHAFAT pour leur mobilisation et leur participation active ainsi qu'au Secrétariat Exécutif pour son engagement et sa mobilisation. Votre présence témoigne de notre volonté commune de faire de nos ports de pêche de véritables hubs bleus, intégrés, compétitifs et respectueux des principes de l'économie bleue.

Mesdames et Messieurs,

La région de la COMHAFAT dispose d'un potentiel halieutique considérable. Cependant, ce potentiel reste confronté à plusieurs défis majeurs notamment :

- ✓ L'insuffisance ou l'obsolescence des infrastructures portuaires de pêche ;
- ✓ des pertes post-capture élevées ;
- ✓ une dégradation de la qualité des produits ;
- ✓ des risques sanitaires pour les consommateurs ;
- ✓ une faible valorisation économique des captures ;
- ✓ des difficultés de contrôle, de traçabilité et de collecte de données halieutiques.

Dans ce contexte, l'Initiative Ports Bleus de la FAO représente bien plus qu'un programme d'aménagement. Elle constitue une approche intégrée visant à faire évoluer nos ports vers des modèles plus modernes.

Cet atelier régional doit ainsi servir de cadre privilégié pour :

- ✓ partager les expériences et les bonnes pratiques entre les pays membres ;
- ✓ et élaborer une vision régionale concertée pour la transition vers des ports plus verts, plus sûrs et plus compétitifs.

Mesdames et Messieurs,

La réussite de cette initiative reposera sur notre capacité collective à agir ensemble — institutions régionales, administrations nationales, collectivités locales, secteur privé, organisations professionnelles et partenaires au développement.

Transformer nos ports aujourd'hui, c'est préparer l'avenir de nos pêches, renforcer la souveraineté alimentaire de nos États et préserver les écosystèmes marins dont dépendent nos populations.

Enfin, je ne saurai terminer sans dire merci à nos partenaires techniques et financiers pour l'appui croissant qu'ils ne cessent d'apporter à notre organisation.

Je formule le vœu que nos travaux soient riches, pragmatiques et orientés vers des actions concrètes et mesurables au bénéfice de toute la région.

C'est sur ces mots, que je déclare ouverts les travaux de l'atelier régional sur l'Initiative Ports Bleus et souhaite à chacun de fructueux échanges.

Je vous remercie de votre aimable attention.

**Allocution de Monsieur Yassine ELAROUSSI chef de Division de la Coopération,
représentant de Madame la Secrétaire d'Etat chargée de la Pêche Maritime du Maroc**

**Monsieur le Secrétaire Exécutif de la COMHAFAT,
Monsieur le Représentant de la Présidence en exercice,
chers collègues,**

C'est pour moi un grand honneur de prendre la parole à l'ouverture de cet atelier, pour vous souhaiter, **au nom de Madame la Secrétaire d'État chargée de la pêche maritime**, la bienvenue au Maroc et particulièrement à la ville de Tanger.

Le Royaume du Maroc est particulièrement honoré d'accueillir cet atelier organisé par la COMHAFAT. Nous sommes heureux de recevoir les délégations des États membres venus de différents pays africains ainsi que les représentants des organisations et institutions partenaires qui accompagnent notre dynamique régionale. Votre présence aujourd'hui reflète l'engagement constant de nos pays en faveur d'une coopération halieutique africaine renforcée et solidaire.

Nos échanges aujourd'hui porteront notamment sur l'état des lieux des infrastructures de débarquement dans la région, sur les partenariats et initiatives régionales, ainsi que sur la réflexion autour d'un modèle adapté de « port bleu » pour nos pays.

La thématique des Ports Bleus revêt aujourd'hui une importance particulière. Nos ports de pêche ne sont pas uniquement des espaces d'infrastructure ; ils constituent des maillons essentiels de la chaîne halieutique, des pôles d'activité économique, des lieux d'organisation sociale et des points d'ancrage du développement local. Leur modernisation et leur adaptation aux exigences actuelles – qu'elles soient environnementales, économiques ou sociales – représentent un enjeu stratégique pour l'ensemble de notre région.

Dans ce contexte, l'initiative relative aux Ports Bleus offre un cadre de réflexion opportun. Elle invite à repenser le rôle du port de pêche comme espace intégré, où se conjuguent performance économique, gestion responsable des ressources, amélioration des conditions de travail des pêcheurs et meilleure insertion dans l'économie bleue durable.

Les différentes sessions prévues au cours de cet atelier – qu'il s'agisse des présentations nationales, des échanges sur les stratégies portuaires, des bonnes pratiques ou encore de l'élaboration d'une feuille de route régionale – permettront, j'en suis convaincu, d'identifier des convergences et de dégager des orientations adaptées aux réalités de nos États membres.

La COMHAFAT a toujours constitué un cadre privilégié de dialogue, de partage d'expériences et de construction progressive d'une vision africaine commune sur les grandes questions halieutiques. Cet atelier s'inscrit pleinement dans cette continuité.

Permettez-moi, pour conclure, de vous souhaiter à toutes et à toute la bienvenue au Maroc, un agréable séjour parmi nous et des travaux fructueux.

Je vous remercie de votre aimable attention.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE
MINISTÈRE DE LA PÊCHE ET DE L'ÉCONOMIE MARITIME

Discours de Clôture de Monsieur Mamadou Dramé/Directeur National de la Pêche Maritime de la République de Guinée, Représentant Son Excellence Monsieur Fassou THEA/Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime

Président en Exercice de la Conférence des Ministres de la COMHAFAT

Atelier intitulé « *Vers la mise en œuvre de la transformation bleue des ports de pêche dans la région de la COMHAFAT* »

Tanger- Mars 2026



Monsieur le Secrétaire Exécutif de la COMHAFAT

Mesdames et Messieurs,

Au terme de nos travaux, je voudrais réitérer, au nom de **Son Excellence** Monsieur le Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime de la République de Guinée, **Monsieur Fassou THEA**, Président en Exercice de la Conférence des Ministres de la COMHAFAT, mes sincères remerciements aux autorités Marocaines pour l'accueil et l'organisation de cette rencontre.

Mes remerciements vont également à la COMHAFAT pour l'initiative et l'accompagnement constant qu'elles apportent à nos États dans la promotion d'une économie bleue durable.

Je salue l'engagement de l'ensemble des participants, experts et partenaires, dont la mobilisation témoigne de notre volonté commune de transformer nos ports de pêche en espaces modernes, résilients, respectueux de l'environnement et créateurs de valeur pour nos communautés.

Je formule le vœu que les échanges qui ont y lieu ici soient porteurs de solutions concrètes, de partenariats renforcés et d'actions structurantes au service du développement harmonieux de notre région.

Je vous remercie de votre aimable attention

Reportage photographique







