



Conférence des
Partenaires au
Développement des
Comores

Paris: 02 - 03 décembre 2019

UNIR LES ILES PAR LA MER





Conférence des
Partenaires au
Développement des
Comores

Paris: 02 - 03 décembre 2019

www.cpadcomores2019.com



SOMMAIRE

OBJECTIFS

4

INTRODUCTION

40

COMPOSANTE 1

Mise en place des liaisons maritime inter-îles

6

COMPOSANTE 2

Aménagements temporaires pour la réorganisation des liaisons inter-îles dans les ports commerciaux

14

COMPOSANTE 3

Les quais et les ports d'accostage

16

COMPOSANTE 4

Un Centre de Sécurité Maritime

18

COMPOSANTE 5

La Société Nationale de Pêche

20

RESUME DU TABLEAU DE FINANCEMENT GLOBAL AVEC L'ENSEMBLE DES COMPOSANTES

22



OBJECTIFS DU PROGRAMME

Ce programme poursuit les objectifs suivants

- Un développement du tourisme et du commerce entre les îles
- Des durées de transport réduites
- La mise en place d'une société de transport maritime assurant le service public
- Des échanges inter-îles facilités, sûrs et accrus
- Une réduction des risques de dégradation rapide et accélérée des voies routières
- Un développement socio-économique accéléré.
- L'amélioration de la sécurité et de la durabilité du transport maritime informel
- Exploiter le potentiel de la société de pêche
-

Description technique du programme

- Mise en place d'un opérateur national de transport maritime
- Mise en place d'une société avec une participation de l'Etat de 40%
- Mise en place de liaisons ferries et de liaisons RoPax (mix de passagers et de cargo chargée par moyen roulant) ultérieurement
- Aménagements temporaires dans les ports principaux des trois îles
- Constructions de ports secondaires dans les trois îles
- Construction d'un centre de sécurité maritime dans le port de Moroni
- Relance des activités de l'usine de pêche

Implantation

NGAZIDJA

Moroni
Chindini

ANJOUAN

Mutsamudu
Vassi

MOHÉLI

Fomboni
Hoani



Coût total des investissements :

Le budget pour la réalisation de programme est évalué à 62,58 Millions € :

- 15,5 Millions € pour la mise en place d'une société de transport maritime avec les bateaux ferries et le navire RoPax
- 1 Millions € pour les aménagements temporaires
- 33.08 Millions € pour les ports de liaison
- 3 Millions € pour le centre de sécurité maritime
- 10 Millions € pour la relance de la société nationale de pêche

Le partenariat PPP est privilégié pour les investissements dans les infrastructures, le matériel et équipement, et l'exploitation des ports.

Dus etus explibus, conserro blatinc ipsusdae exerume vel magnis dolorerum quia velit, volum ratur? Gendelecepel eum que volor a volum fuga. Epra viderem susdae nus eaquid qui odiasped et illor sum ut utatiis exceputa delitatisti ullandis estem fuga. Ovitata mquunt aut hucidunt eumene sinus mil ipist rem volorerum, quis qui omnia quo molo blam sum excest aut et vero blanis ende que aut aut harum cum consecto ium lam, tem hiciur adit, accupta aut enitam archillabo. Nem in rehent. Bitae magnis et explibus ellam quid ut ilia aut restibus.

DONNÉES CLÉS DU PROGRAMME :

- Uo 66.000 voyageurs maritimes annuelles en 2016 ; 132.000 voyageurs visés en 2025 et 200.000 visées en 2030
- 1 rotation hebdomadaire d'un grand navire d'une capacité de 217 personnes entre Moroni et Mutsamudu ; 1 rotation quotidienne desservant les ports principaux et les ports secondaires visée en 2021
- 80.000 tonnes de marchandises conventionnelles transportées en 2021, 160.000 tonnes visées en 2025 et 240.000 tonnes visées en 2030
- Jusqu'à 25 traversées inter-îles quotidiennes d'embarcations motorisées et réduction de 50% visée dès la mise en place des liaisons maritimes

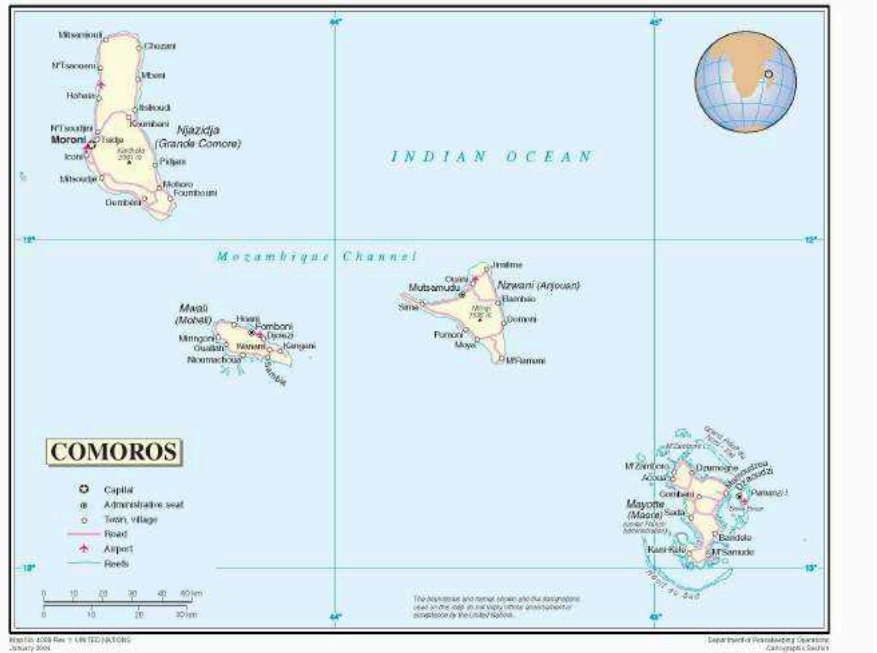
- Pour la société de transport maritime, un potentiel de revenus de :
 - 1,6 Millions € en 2021 et 7,5 millions € en 2030 pour le transport de passagers
 - 2,5 Millions € en 2021 et 7,5 millions € en 2030 pour la marchandise conventionnelle
- Pour les ports de liaison, un potentiel de revenus en 2021 de :
 - 500.000 € de droits portuaires sur la marchandise conventionnelle
 - 1.000.000 € de droits portuaires sur les navires
- Pour la société de pêche, un potentiel de revenus annuels dès 2021 de :
 - 6 000 000 € sur la vente de poissons au niveau national et international
 - 3 000 000 € sur la vente des produits dérivés

➤ INTRODUCTION

Les îles Comores disposent de ports primaires et secondaires situés à des dizaines de kilomètres entre eux. Les côtes les plus rapprochées des îles accusent respectivement des distances de 70km entre Mohéli et Grande Comore, 60km entre Mohéli et Anjouan, 70 km entre Anjouan et Mayotte.

De petites barques motorisées font les traversées maritimes inter-îles en environ deux

heures, et assurent le transport de passagers et de marchandises vivrières. 66.000 voyageurs maritimes effectuent les traversées inter-îles annuellement. Environ 250 personnes par jour empruntent, dans des conditions peu sûres, les vedettes rapides entre Chindini et Hoani à Mohéli et Ourévini et le marché Dodin à Anjouan. Environ 200 passagers font la traversée entre le port Mutsamudu et le port de Moroni à bord d'un bateau d'une société privée offrant une liaison hebdomadaire.



Le transport de passagers s'organise au sein des espaces portuaires prévus pour le transport de marchandises à Moroni et Mutsamudu ; l'amarrage des navires passagers se déroulant de manière chaotique. Le port principal de Fomboni à Mohéli dispose d'une jetée de 80m, mais est exposé à la mer et inondé pendant des périodes prolongées. Les ports secondaires de Chindini en Grande Comores, Bimbini à Anjouan et Hoani à Mohéli sont des points d'embarquement non aménagés.

La sécurité maritime doit être renforcée. L'insuffisance de surveillance des côtes et eaux maritimes laisse le champ libre au trafic de tout genre, expose le trafic maritime à des risques réels de terrorisme ou de vol, et accentue les risques sécuritaires aussi bien dans le transport de marchandises que dans le transport de passagers. 8.600 migrants à l'exil ont emprunté les eaux territoriales comoriennes. 7 cas de contrebande maritime et 6 cas de pêche illicite ont été recensés en 2017 (Source CRFIM). L'absence de normes, d'équipements et d'infrastructures de sécurité rend possible des liaisons peu sûres entre les îles et le départ d'exilés volontaires sur des embarcations de fortune. L'absence de laboratoire d'analyse et de certification au sein du port de Moroni exclut l'exportation des ressources halieutiques du pays.

Le secteur du transport maritime doit pallier la fragmentation du pays entre plusieurs îles, et assurer la continuité territoriale grâce à des liaisons inter-îles maritimes de personnes et de marchandises, organisées, régulières, efficaces et accessibles. Le secteur du transport maritime doit donc remédier aux limites structurelles des infrastructures actuelles et la cohabitation chaotique des différents flux maritimes au sein des ports pour augmenter le transport maritime, de marchandises et de personnes, entre les îles et avec l'extérieur, et favoriser l'éclosion d'une économie bleue.

L'unification des îles par la mer sera particulièrement critique pour développer la circulation des personnes et augmenter les échanges commerciaux, et contribuer au renforcement de la cohésion sociale. L'intensification de la circulation des personnes permettra aux citoyens de franchir les séparations physiques et cohabiter davantage, mais aussi de pouvoir accéder plus facilement aux services sociaux.

Le développement des liaisons inter-îles devra aboutir à des résultats mesurables :

- Des durées de transport réduites
- Des échanges inter-îles facilités, sûrs et accrus
- Une réduction des risques de dégradation rapide et accélérée des voies routières
- Un développement du tourisme entre les îles
- Un développement socio-économique accéléré.
- L'amélioration de la sécurité et de la durabilité du transport maritime informel

La connectivité inter- îles est cruciale non seulement pour le développement de la pêche, mais également pour l'intégration du marché intérieur, ce qui stimule la croissance du tourisme et de l'agriculture.

La réalisation de ce programme requiert une enveloppe de 49.58 Millions €. La contribution du secteur privé au développement des infrastructures portuaires est une souhaitable.

Cinq grands chantiers seront mis en œuvre dans le cadre de ce programme.

- La mise en place d'un opérateur chargé des liaisons maritimes inter-îles
- Mise en place d'une société avec une participation de l'Etat
- Les liaisons inter-îles par ferries et RoPax

Des aménagements temporaires pour la réorganisation des liaisons inter-îles dans les ports commerciaux ;

- L'aménagement de quais et de ports d'accostage.
- La construction d'un centre de sécurité maritime
- La relance de la société nationale de pêche CNFC

COMPOSANTE 1

MISE EN PLACE DE LIAISONS MARITIMES INTER-ILES



Actuellement, une seule société assure un service de transport de voyageurs et de marchandises pour le grand public avec de grands navires, qui peuvent accueillir plus de 200 personnes. Ce service est toutefois limité à une liaison hebdomadaire le weekend entre Mutsamudu et Moroni. D'autres opérateurs privés proposent plus d'une dizaine de traversées quotidiennes pour 10-12 personnes entre le port de Chindini dans le sud de Grande Comore et le port secondaire de Hoani à Mohéli. Une demi-douzaine d'embarcations de 15 personnes fait la traversée entre Ourovéni près de Chindini et le marché Dodin à Anjouan. La traversée simple avoisine les 25.000 KMF (50€).

Cette composante comprend :

La mise en place d'une société de transport maritime

La mise en place de ferries dès 2021 et de navires RoPax en 2026 après achèvement des extensions des ports de Moroni et Mutsamudu.



SOUS-COMPOSANTE 1

LA MISE EN PLACE D'UNE SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MARITIME



DESCRIPTION DE LA COMPOSANTE

Description de la composant

- Transport de passagers et de marchandises
- Mise en place du cadre juridique
- Capitalisation de la société
- Recrutement et formation
- Acquisition du matériel
- Lancement des opérations

L'Etat Comorien investira dans les infrastructures portuaires aussi bien pour les ports commerciaux que les ports de liaison pour permettre des activités structurées et organisées de liaisons maritimes inter-îles.

Un opérateur en charge des liaisons maritimes sera mis en place pour assurer le service public de transports entre îles dans le cadre d'un partenariat PPP, avec une possible participation de l'Etat de l'ordre de 40%. Une société sera constituée à cet effet et aura une licence d'exploitation non-exclusive octroyée par les autorités portuaires des Comores pour assurer quotidiennement une rotation de ferries dans un premier temps et de RoPax plus tard entre les ports commerciaux et les ports de liaisons.

▶ LES OBJECTIFS

La mise en place de l'opérateur visera à mettre en place dès 2021 un service public abordable, à accroître la circulation et les échanges inter-îles, à assurer la continuité territoriale et à augmenter la cohésion sociale.

Elle permettra de désenclaver certains villages et l'île de Mohéli en permettant le déplacement quotidien des comoriens entre les îles. C'est toute la mobilité des personnes entre les îles des Comores qui va évoluer en renforçant les liens, le brassage et les échanges.

Toute l'économie nationale sera bouleversée pour qu'enfin les zones de production agricole de Mohéli puissent écouler leur production dans les autres îles. Le développement de l'agriculture vivrière sera favorisé grâce à l'accès aux marchés qui reste aujourd'hui limité du fait de manque de moyens de transport entre les îles.

▶ COMPOSITION TECHNIQUE

Six à douze mois seront nécessaires pour effectuer les études préalables, préparer le cadre légal et réglementaire, et mettre en place la compagnie de transport maritime :

- Etudes et spécifications techniques, élaboration du cahier des charges ;
- Elaboration du cadre de partenariat PPP ;
- Définition de la gestion institutionnelle et des relations entre l'opérateur et le Gouvernement des Comores ;
- Projet de Loi relatif à la création de la société ;
- Constitution de la société ;
- Octroi de licence et finalisation du contrat de concession.

▶ FAISABILITE : PERTINENCE, FACTEURS FAVORABLES, IMPACTS

Compte tenu de l'importance des liaisons maritimes inter-îles pour le développement socio-économique et la cohésion sociale, l'Etat entend jouer davantage qu'un rôle de régulateur dans le développement des liaisons et s'impliquera dans la spécification des besoins, la définition des termes de référence et du cadre PPP et l'accompagnement de la mise en service de la société.

La mise en place de l'opérateur devra impacter positivement la vie du pays, améliorer la vie quotidienne des populations des trois îles et booster les activités touristiques. Plus 200.000 Comoriens pourront recourir aux services

Le développement d'un réseau de transports inter-îles à l'horizon 2030 à un prix accessible bénéficiera d'un marché réel qui aujourd'hui peine à émerger faute d'offre.

Le besoin est réel et la demande contrainte par les coûts exorbitants des vols aériens entre les îles pour la grande majorité de la population qui est en attente d'une alternative maritime sûre, confortable et accessible.

► COMPOSITION FINANCIERE

Plus de 15,5 Millions € de financements devront être mobilisés par un partenaire privé et par l'Etat comorien pour la mise en place de l'opérateur et les investissements dans les navires, et équipements nécessaires à l'exploitation des liaisons inter-îles. Les prestations d'études, de conseil et d'appui technique s'élèveront à 0,5 Millions €.

Dans un premier temps, la société de transport maritime assurera le transport maritime uniquement par ferries et devra acquérir 2 navires de ferry mixte à hauteur de 2,5 Millions € le navire. Après l'achèvement des ports de Moroni et Mutsamudu, la société lancera une rotation quotidienne par Ropax ; le coût d'un navire Ropax répondant aux besoins techniques peut dépasser 10 Millions €.



SOUS-COMPOSANTE 2 LES FERRIES



► FAISABILITE : PERTINENCE, FACTEURS FAVORABLES, IMPACTS

Les liaisons actuelles, chères et peu sûres, limitent la mobilité des citoyens et entravent la distribution de marchandises entre les îles. Bon nombre de citoyens ne sont jamais sorti de leur île ; un fait défavorisant la cohésion sociale. De nombreux produits agricoles sont perdus du fait des difficultés dans l'acheminement vers les débouchés. L'absence de liaisons maritimes restreint les possibilités d'exploration du pays par les touristes.

La rénovation du port de Moroni devra aboutir à une réorganisation des activités portuaires et permettre l'attribution d'infrastructures dédiées au transport des personnes et des marchandises conventionnelles. Grâce à l'extension des brise-lames dans le port de Mutsamudu et la construction de brise-lames à Fomboni, les ferries peuvent y amarrer en sécurité.

Dans un premier temps, avec une rotation quotidienne, les ferries devraient permettre la circulation de 66.000 personnes et l'acheminement de 100.000 tonnes de marchandises entre les îles. A l'horizon 2030, un trafic passager de 200.000 voyageurs est visé avec 300.000 tonnes de marchandises conventionnelles affrétées entre les îles. Une rotation quotidienne RoPax complètera les ferries.

Ce projet est dans sa phase d'études. Le délai de mise en place des ferries sera en fonction des délais de définition des cahiers des charges et des consultations pour la mise en place de PPP.

▶ LES OBJECTIFS

La mise en service des ferries vise à développer la circulation des personnes, permettre la distribution des marchandises, assurer la continuité territoriale.

Des ferries mixtes passagers/cargo assureront le transport des personnes et marchandises entre les îles. Les ferries répondront à différentes exigences techniques :

- 100 à 200 passagers ;
- 50 à 100 tonnes de marchandises ;
- Vitesse de 10 nœuds ou plus ;
- Amarrage à moins de 2m de tirant ;
- Longueur de moins de 50m ;

Un service RoPax devra être mis en place pour le trafic Moroni-Mutsamudu.



➤ COMPOSITION TECHNIQUE

La mise en service des ferries comprend les phases suivantes :

- Etudes techniques
- Spécifications techniques, cahier des charges et termes de référence
- Développement avec l'armateur
- Achat du matériel par l'opérateur après finalisation du contrat PPP

➤ COMPOSITION FINANCIERE

L'acquisition des ferries et du navire RoPax est à la charge de la société de transport.

Tableau 2 : Coûts des navires

Projets	Spécification
Coût d'investissement d'un ferry	2.500.000 €
Moment d'acquisition	1/2021 & 1/2026
Coût d'investissement d'un RoPax	> 10.000.000 €
Moment d'acquisition	1/2024
Durée de vie économique	10 ans
Coût de maintenance de l'investissement	7%



COMPOSANTE 2

AMENAGEMENTS TEMPORAIRES POUR LA REORGANISATION DES LIAISONS INTER-ILES DANS LES PORTS COMMERCIAUX



DESCRIPTION DE LA COMPOSANTE

Des structures provisoires couvertes seront aménagées dans un espace clôturé sur les quais actuels à Moroni et à Mutsamudu pour le transport des passagers et de marchandises conventionnelles jusqu'à la réalisation des travaux d'extension de ces ports.

Sur le terre-plein du port de Fomboni, un espace d'attente temporaire sera aménagé pour servir jusqu'à la réalisation du terminal prévu dans la construction du port.

LES OBJECTIFS

Les aménagements temporaires viseront à offrir à court terme un environnement propice à des activités structurées et organisées de transport public, permettront une plus grande circulation de la population, de touristes et de marchandises, devront contribuer à renforcer la continuité territoriale et la cohésion sociale et à réduire la pauvreté.

➤ FAISABILITE : PERTINENCE, FACTEURS FAVORABLES, IMPACTS

Les aménagements temporaires viseront à offrir à court terme un environnement propice à des activités structurées et organisées de transport public, permettront une plus grande circulation de la population, de touristes et de marchandises, devront contribuer à renforcer la continuité territoriale et la cohésion sociale et à réduire la pauvreté.

Les infrastructures actuelles des ports principaux des trois îles ne soutiennent pas pour le moment le développement du transport maritime de passagers et du trafic de fret. Dans les ports de Moroni et Mutsamudu, le transport de marchandises conventionnelles et le trafic des passagers se font au sein de zones portuaires destinées aux activités de trafic conteneur. Dans le port de Fomboni à Mohéli, les conditions d'amarrage, de transbordement et d'embarquement sont précaires.

La mise en place des liaisons maritimes inter-îles sera plus rapide que la modernisation des ports principaux des trois îles. A terme, des terminaux accueilleront le trafic de passagers et de marchandises conventionnelles. Dans l'attente, des aménagements temporaires sont nécessaires pour permettre le déroulement de liaisons maritimes inter-îles dans des conditions de sécurité et de confort.

➤ COMPOSITION FINANCIERE

Un budget de 1 million € sera nécessaire pour les aménagements temporaires.

Tableau 1 : Coûts des aménagements temporaires dans les ports commerciaux

Projets	Coûts (millions kmf)	Coûts (millions euros)
Aménagement temporaire port de Moroni	246	0.5
Aménagement temporaire port de Mutsamudu	147.6	0.3
Aménagement temporaire port de Fomboni	98.4	0.2
TOTAL	492	1.0





COMPOSANTE 3

LES QUAIS ET LES PORTS D'ACCOSTAGE



► DESCRIPTION DE LA COMPOSANTE

Des quais seront aménagés pour structurer ces ports de liaisons et permettre le passage aussi bien de vedettes rapides que de ferries dans des conditions sûres. Des partenaires privés seront sollicités pour investir dans les infrastructures et fournir des services connexes dans les ports.

► COMPOSITION TECHNIQUE

Les étapes du projet :

- Identification des sites (PM : Chindini, Hoani et Vassy),
- Etudes préliminaires de faisabilité technique et financière,
- Appel d'offres : préparation, lancement et attribution
- Travaux de construction de trois môles d'accostage de 50m x 12m de type ponton de débarcadère flottant ou sur quai en béton hydraulique.
- Mise en place de services connexes

» LES OBJECTIFS

Le projet « Quais et Ports de liaisons » vise à mettre en place des infrastructures permettant l'amarrage sûr de navires, notamment les ferries, et des activités de transport de passagers et de marchandises organisées.

» FAISABILITE : PERTINENCE, FACTEURS FAVORABLES, IMPACTS

Le projet intéresse l'ensemble de la population comorienne désirant se déplacer par voie maritime ainsi que les touristes. La population des Comores a toujours manifesté le désir de se déplacer entre les îles, pour autant que la durée du trajet soit la plus courte et à un coût accessible.

Chindini en Grande Comore, Vassy à Anjouan et Hoani à Mohéli font office de ports secondaires actuellement et sont des points d'embarquement non aménagés pour les traversées maritimes sur des petites embarcations entre les îles et le transport de production vivrière.

» ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET

Actuellement, les trois sites des ports de liaison ont été identifiés. 12 mois sont nécessaires pour réaliser les études techniques, lancer l'appel d'offres et conclure le contrat. Les travaux de construction dureront 24 mois.

» COMPOSITION FINANCIERE

Le budget d'investissement pour ce chantier s'élève à 33 Millions €. L'investissement PPP sera sollicité pour la mise en place des infrastructures et services connexes.

Tableau 3 : Coûts des quais et ports de liaison

Projets	Coûts (millions kmf)	Coûts (millions euros)
Aménagement temporaire port de Moroni	1 274,28	2,59
Aménagement temporaire port de Mutsamudu	15 001,08	30,49
Aménagement temporaire port de Fomboni		PPP - A définir
TOTAL	16 275,36	33.08

Les ports de liaison pourraient générer jusqu'à 1,5 Millions € de droits portuaires sur les marchandises conventionnelles et sur les navires. La mise en concession de structures connexes pourra générer des revenus supplémentaires pour les ports.



COMPOSANTE 4

UN CENTRE DE SECURITE MARITIME

DESCRIPTION DE LA COMPOSANTE

L'investissement porte sur les études techniques, la construction et la dotation en équipement d'un centre de sécurité maritime de 1.000m² dans l'enceinte du port de Moroni regroupant des services de garde-côtes, de la douane et du contrôle sanitaire. Les douanes disposeront de postes de contrôles, de bureaux, de chambres noires et de locaux pour les vérifications, les inspections, l'isolation, la retenue de marchandise et le stockage. Les services de sécurité maritime seront dotés de locaux pour la surveillance des frontières et les postes de garde. Le centre comprendra un laboratoire d'analyse et de certification, et des bureaux pour l'inspection sanitaire, les contrôles sanitaires des animaux, etc.

LES OBJECTIFS

L'objectif stratégique est de renforcer la sûreté et la sécurité nationales et d'assurer la sécurisation des liaisons maritimes inter-îles, et de renforcer la sécurité alimentaire.



➤ FAISABILITE : PERTINENCE, FACTEURS FAVORABLES, IMPACTS

Un trafic maritime important traverse les eaux au large des Comores et plus de 200.000 voyageurs maritimes emprunteront les liaisons maritimes inter-îles. Grâce au centre de sécurité, les forces de sécurité maritime seront dans de meilleures dispositions pour sécuriser le trafic maritime et assurer des missions de sauvetage. Les locaux dédiés renforceront les capacités des services de douanes à contrôler les 40.000 EVP de marchandises traitées dans le port. Le poste frontière permettra le développement de la circulation internationale avec des arrivées espérées de navires de croisières des îles vanilles. Le laboratoire de contrôle et de certification permettra d'assurer une vigilance sanitaire sur les produits alimentaires importés qui représentent 75% des importations et de contrôler la qualité des produits de la pêche destinés à l'exportation.

La fragilité de la sûreté et de la sécurité nationale constitue un obstacle majeur à la valorisation de l'économie bleue du pays. Les capacités restreintes des infrastructures des ports de Moroni et de Mutsamudu, l'insuffisance de surveillance des côtes et eaux maritimes, l'absence de normes, d'équipements et d'infrastructures de sécurité et l'absence de laboratoire d'analyse et de certification au sein du port de Moroni entravent le développement des activités.

➤ COMPOSITION FINANCIERE

Le montant des investissements requis pour la construction et la dotation en équipement du centre de sécurité maritime est de 3 Millions €.





COMPOSANTE 5

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE PÊCHE

LES OBJECTIFS

La relance de la société nationale de pêche vise à atteindre les objectifs suivants :

- Exploitation et valorisation des côtes et ressources halieutiques sous-exploitées des Comores
- Dans l'objectif d'émergence de 2030, rehaussement du P.I.B du pays en mettant en œuvre cette exploitation et cette valorisation en plusieurs projets.
- Les Comores étant une zone de Hot spots parmi les 6 grandes régions du monde, mise en place de plusieurs projets au niveau national et international dans le but d'une reconnaissance mondiale des Comores pour toutes ses activités de pêche.
- Stimuler l'emploi avec la création de 700 emplois dans les 2 premières années et jusqu'à 1500 emplois dans les années avenir.
- Contribuer à l'autosuffisance alimentaire en mettant à la disposition des produits halieutiques à des prix concurrentiels.

Afin de mettre en œuvre ce projet, des accords et des conventions sont à élaborer localement, au niveau national et international pour le respect des normes internationales.

Port de MORONI



COMPOSITION TECHNIQUE

Le programme de relance comprend principalement de la rénovation, de la structuration ou remplacement d'infrastructures et de matériel :

- Réparations des navires endommagés
- Changement complet de machines en place
- Révision générale des installations de canalisations et de raccordements électriques
- Révision générale de générateurs électriques
- Rajout des moteurs hors-bord pour les embarcations de 6m
- Aménagement d'un laboratoire d'analyse
- Aménagement des centres de pêche communautaires
- Aménagement des voieries au sein de la société
- Aménagement d'un embarcadère en place
- Aménagement d'une brise lame en place
- Réalisation de tuyauteries pour l'alimentation de l'embarcadère en hydrocarbures
- Réalisation de l'éclairage extérieur au sein de la société

FAISABILITE : PERTINENCE, FACTEURS FAVORABLES, IMPACTS

La Société de Pêche a été le premier grand acteur du pays dans l'exploitation et la valorisation des ressources halieutiques. Le volume de pêche a atteint 16.000 tonnes en 2016 sans accès au marché international.

De l'exploitation à la valorisation jusqu'à la consommation clientèle au niveau national et international, la SNP a été créée et conçue pour posséder tous les atouts et infrastructures concernant les activités des ressources halieutiques.

La SNP a été opérationnelle pendant 5 ans jusqu'en 2017. Depuis cette date jusqu'à présent, la Société n'est plus en activité.

La relance de la société nationale de pêche permettrait de développer les activités de pêche et lancer l'économie bleue des Comores. Plus de 6.600 personnes vivent de la pêche et bénéficieraient de cette relance.

Le gouvernement comorien est prêt à négocier avec les actionnaires pour reprendre seul ou avec de nouveaux partenaires l'activité afin de valoriser l'investissement initial et le pérenniser.

COMPOSITION FINANCIERE

Les besoins pour la relance de la société nationale de pêche s'élèvent à 10 Millions €.



RESUME DU TABLEAU DE FINANCEMENT GLOBAL AVEC L'ENSEMBLE DES COMPOSANTES

Tableau 5 : Récapitulatif des coûts

Projets	Coûts (millions kmf)	Coûts (millions euros)
1. Mise en place d'un opérateur de transport inter-île de ferries pour les liaisons maritimes (PPP)	7 626	15.50
2. Aménagements temporaires	492	1.00
3. Ports de liaison	16 275	33.08
4. Centre de sécurité maritime	1 476	3.00
5; Relance de la société nationale de pêche CNFC	4 920	10.00
TOTAL	30 789	62.58





Conférence des Partenaires au Développement des Comores

Paris: 02 - 03 décembre 2019



