

République du Sénégal

Un Peuple - Un but - Une foi



Ministère des Pêches et de l'Economie Maritimes

Lettre de Politique sectorielle (LPS 2025-2029)

Rapport provisoire Consolidé

Version du 24 février

Février 2025

SOMMAIRE

Liste des tableaux.....	4
Liste des figures.....	4
Liste des annexes.....	4
ACRONYMES.....	5
AVANT-PROPOS	7
CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ELABORATION DE LA LPSD.....	8
I. ANALYSE DE LA SITUATION DES DOMAINES D'INTERVENTION.....	9
I.1. Cadre organisationnel et institutionnel	9
I.1.1. Présentation du Ministère	9
I.1.2. Délimitation des domaines couverts	9
I.1.2. Diagnostic organisationnel et institutionnel	9
I.1.3. Diagnostic des infrastructures et des équipements	10
I.1.4. Diagnostic des ressources humaines et matérielles.....	13
I.1.5. Engagements internationaux qui peuvent impacter les domaines d'intervention	13
I.1.6. Identification et analyse du rôle des parties prenantes dans le développement des secteurs confiés au Ministère.....	13
I.2. Analyse stratégique de l'environnement des domaines couverts par le Ministère	14
I.2.1. Environnement socioéconomique des domaines couverts par le ministère	14
I.2.2. Analyse du rôle et des opportunités du secteur privé dans les domaines compétence du ministère ..	15
I.2.3. Niveau d'intégration des approches intersectorielles dans les actions de développement des domaines couverts par le ministère	16
I.2.4. Territorialisation des politiques dans le secteur.....	17
I.2.5. Analyse des interactions entre les dimensions transversales et le développement des domaines couverts par le Ministère	17
I.2.6. Situation de la gestion des données et informations : absence d'un système d'information intégré et digitalisé	18
I.3. Évaluation ou bilan des politiques passées et récentes (sur les 05 années passées)	19
I.3.1. Analyse du dispositif de suivi -évaluation	19
I.3.2. Évaluation des financements mobilisés et leur utilisation sur la période 2020-2024.....	19
I.3.3. Description et analyse de la situation des bénéficiaires en termes de satisfaction de la demande	20
I.3.4. Bilan des réalisations et analyse des performances obtenues	21
I.3.5. Description de l'offre dans les domaines couverts par le ministère (FFOM)	23
I.4. Synthèses des contraintes, défis, enjeux et priorités identifiés	23
II. FORMULATION DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT	24
II.1. Fondamentaux de la stratégie	24
II.2. Déclinaison de la stratégie dans les pôles territoires.....	25
II.3. Mobilisation du secteur privé dans la stratégie de développement du secteur	25
II.4. Rappel de la mission	26
II.5. Formulation de la vision	26
II.6. Définition des principes et valeurs	26
II.6.1. Principes directeurs	26
II.6.2. Valeurs partagées	26
II.7. Orientations stratégiques	26

II.8. Définition des objectifs	26
II.9. Identification des programmes d'actions.....	27
II.10. Cadre de pilotage et suivi-évaluation et communication	31
II.10.1. Cadre de pilotage et suivi-évaluation	31
II.10.2. Communication.....	34
II.11. Financement de la LPS	34
II.12. Risques liés à l'exécution de la LPS et capitalisation des acquis	34
<i>ANNEXES.....</i>	36

Liste des tableaux

Tableau 1	Caractérisation des parties prenantes du secteur de la pêche
Tableau 2	Evolution des ressources internes et externes par catégorie de dépenses de 2020-2024

Liste des figures

Figure 1	Dispositif global de pilotage et de suivi-évaluation
----------	--

Liste des annexes

Annexe 1	Forces, faiblesses opportunités et menaces de l'action du département
Annexe 2	Défis et priorités du secteur
Annexe 3	Synthèse du cadre stratégique
Annexe 4	Matrice du plan d'action sommaire

ACRONYMES

ADEPA	Association Ouest Africaine pour le Développement de la Pêche Artisanale
ANA	Agence nationale de l'Aquaculture
ANAM	Agence Nationale des Affaires Maritimes
APRAPAM	Association pour la promotion et la responsabilisation des acteurs de la pêche artisanale maritime
BAD	Banque Africaine de Développement
CAOPA	Confédération Africaine des Organisations de Pêche Artisanale
CAPS	Coalition des acteurs de la pêche au Sénégal
CBI	Commission baleinière internationale
CCALP	Commission Consultative pour l'Attribution des Licences de Pêche
CEPSE	Cellule d'Eudes, de la Planification et du Suivi-Évaluation
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEPIA	Caisse d'encouragement de la pêche à ses industries annexes
CGE	Cellule Genre
CLPA	Conseil local de pêche artisanale
CNCPM	Comité national consultatif des pêches maritimes
CNFTPA	Centre National de Formation des Techniciens des Pêches et de l'Aquaculture
COMHAFAT	Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique
CONIPAS	Conseil interprofessionnel de la pêche artisanale au Sénégal
COSAMA	Consortium Sénégalais d'Activité Maritime
COSEC	Conseil Sénégalais des Chargeurs
COSECPRO	Coopérative sénégalaise des Exploitants de Crevettes profondes
CRODT	Centre de Recherches Océanographiques de Dakar-Thiaroye
CSE	Comité conjoint de Suivi et d'Évaluation
CSE	Centre de Suivi Écologique
CSRP	Commission Sous-Régionale des Pêches
CIE	Comité interministériel d'évaluation
CSSE	Comité sectoriel de Suivi-Évaluation
CSSE	Comité sectoriel de Suivi-Évaluation
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
DGEFM	Direction de la Gestion et de l'Exploitation des Fonds Marins
DIP	Direction des Infrastructures Portuaires
DITP	Direction des Industries de Transformation de la Pêche
DPC	Direction de la Pêche continentale
DPM	Direction des Pêches maritimes
DPPD	Programmation Pluriannuelle des Dépenses
DPSP	Direction de la Protection et de Surveillance des Pêches
DPW	Dakar Port World
EFM	École de Formation Maritime
ENABEL	Agence de développement de l'État fédéral belge
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
FENAMS	Fédération Nationale des Mareyeurs du Sénégal
FENATRANS	Fédération Nationale des Femmes Transformatrices
FFEM	Fonds Français pour l'Environnement Mondial
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
GAIPES	Groupement des Armateurs et Industriels de la Pêche du Sénégal
GIEI	Groupement d'Intérêt Économique Interprofessionnels
GIZ	Agence de coopération internationale allemande pour le développement
GPEC	Gestion prévisionnelle des effectifs et des compétences

ICCAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
IFAN	Institut Fondamental d'Afrique Noire
IRD	Institut de Recherche pour le Développement
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
KOICA	Agence coréenne de coopération internationale
LLMDG	Liaison maritime Dakar-Gorée
LPSD	Lettre de Politique Sectorielle de Développement
LPSDPA	Lettre de Politique Sectorielle de Développement de la Pêche et de l'Aquaculture
MPIMP	Ministère des Pêches et des Infrastructures Maritimes et Portuaires
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMVS	Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal
ONG	Organisation Non Gouvernementales
Pêche INN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
PIG	Plan d'Institutionnalisation Genre
PPP	Partenariat publics privé
PRCM	Partenariat Régional de Conservation de la zone Côtière et Marine en Afrique de l'Ouest
PTA	Plan de Travail annuel
RAMPAO	Réseau Régional d'Aires Marines Protégées en Afrique de l'Ouest
REFEPAS	Réseau des femmes de la pêche artisanale du Sénégal
SAR	Société Africaine de Raffinage
SIRN	Société des Infrastructures de Réparation Navale
SND	Stratégie Nationale de Développement
SNPAD	Société Nationale du Port Autonome de Dakar
SNEEG	Stratégie d'Equité et d'Egalité de Genre
SYTRAPAS	Syndicat national des travailleurs de la pêche et de l'aquaculture du Sénégal
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
UE	Union européenne
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UNAGIEM	Union Nationale des GIE de Mareyeurs
UPAMES	Union Patronale des Mareyeurs Exportateurs du Sénégal
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
ZEE	Zone économique exclusive
ZER	Zones d'exploitation réglementées
ZIP	Zones interdites de pêche
ZIRA	Zones d'Immersion de Récifs Artificiels
ZPP	Zones de Pêche Protégées

AVANT-PROPOS

Le Sénégal, pays avec une forte tradition maritime, bénéficie d'une position stratégique sur la façade atlantique. Il dispose d'une côte riche en biodiversité marine, d'une grande zone économique exclusive ainsi qu'un réseau hydrographique très dense qui constitue une ressource clé pour la sécurité alimentaire, la création d'emplois et des conditions favorables au commerce maritime et fluvial. Malgré ce potentiel, le secteur fait face à des défis structurels, liés, entre autres, à la gouvernance des sous-secteurs de la pêche, des transports maritimes et le développement de l'aquaculture notamment dans la gestion des ressources aquatiques, des problèmes liés à la sécurité et à la sûreté fluviomaritimes, à la prévention des pollutions marines, à la formation aux métiers de la mer et à la performance des activités maritimes, portuaires et des services de la logistique.

Ces défis structurels se sont accentués avec l'avènement de l'exploitation des ressources offshore gazières et pétrolières qui survient dans un environnement assez complexe nécessitant la mise en place d'un nouveau cadre de planification doté d'outils et d'instruments de pilotage efficace. Ce nouveau cadre doit permettre aux autorités de disposer d'une feuille de route pour faciliter la prise de décisions cohérentes et optimales afin de saisir les potentiels et les opportunités pour le développement durable dans les domaines de la pêche, de l'aquaculture et des transports maritimes. Ce qui contribuerait davantage au développement durable économique et social du Sénégal à travers la réalisation des objectifs de la Vision Sénégal 2050 au niveau sous-régional, national et des Pôles territoires.

Conscient des potentialités halieutiques de la Zone Economique Exclusive (ZEE) sénégalaise et de l'effet d'entraînement du développement de la pêche, de l'aquaculture et des transports fluviomaritimes sur les autres secteurs de l'économie, les politiques et stratégies nationales de développement accordent une place prioritaire à ce secteur. La Stratégie nationale de Développement 2025-2029 (SND), adossée à l'Agenda national de Transformation 2050 « Vision Sénégal 2050 », qui structure la politique économique et sociale actuelle du gouvernement considère ainsi la pêche et l'aquaculture comme des filières du moteur de croissance de l'industrie agroalimentaire et les transports fluviomaritimes comme source de connectivité des pôles territoires et de l'extérieur. Ces différents sous-secteurs devant contribuer à la transformation systémique de la structure de l'économie dans le sens de soutenir une dynamique de croissance forte et durable.

La Lettre de Politique Sectorielle de Développement (LPSD) s'inscrit dans cette vision de la SND et définit les priorités d'actions du gouvernement dans le domaine de la pêche, de l'aquaculture et des transports fluviomaritimes. Elaborée de façon participative et inclusive, elle constituera le socle et le cadre de référence des interventions du Ministère des Pêches, des Infrastructures Maritimes et Portuaires (MPIMP) et des partenaires au développement sur la période allant de 2025 à 2029.

CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ELABORATION DE LA LPSD

Le Sénégal, pays avec une forte tradition maritime, bénéficie d'une position stratégique sur la façade atlantique. Il dispose d'une côte riche en biodiversité marine, d'une grande zone économique exclusive ainsi qu'un réseau hydrographique très dense qui constitue une ressource clé pour la sécurité alimentaire, la création d'emplois et des conditions favorables au commerce maritime et fluvial. Malgré ce potentiel, le secteur fait face à des défis structurels, liés, entre autres, à la gouvernance des sous-secteurs de la pêche, des transports maritimes et le développement de l'aquaculture, notamment dans la gestion des ressources aquatiques, des problèmes liés à la sécurité et à la sûreté fluviomaritimes, à la connectivité portuaire et au développement des corridors.

Ces défis structurels se sont accentués avec l'avènement de l'exploitation du gaz et du pétrole qui survient dans un environnement assez complexe nécessitant un cadre de planification doté d'outils et d'instruments de pilotage efficaces, pour mieux éclairer la prise de décisions cohérentes et optimales, afin de saisir les opportunités et potentiels de croissance économique endogènes et durables présents dans les domaines de la pêche, de l'aquaculture et des transports maritimes.

L'élaboration d'une lettre de Politique Sectorielle de Développement des Pêches et des Infrastructures maritimes et portuaires s'inscrit dans un cadre stratégique global, renforcé par les évolutions socio-économiques et de nouvelles orientations politiques. Elle intervient après la fin de la mise en œuvre de la lettre de Politique Sectorielle de Développement des Pêches et de l'Aquaculture (2016-2023) et à la suite du Conseil interministériel spécial sur les infrastructures maritimes et portuaires.

C'est dans ce contexte particulier qu'est survenue l'alternance politique de 2024, porteuse d'une nouvelle vision qui veut faire du Sénégal un pays souverain, juste, prospère et ancré dans des valeurs fortes. Celle-ci est annonciatrice d'une volonté forte de rupture systémique avec un changement de paradigme à travers de profondes réformes structurelles notamment en faveur d'un renouveau des institutions de gouvernance territoriale, d'un développement économique endogène des territoires et d'une amélioration de la qualité de vie.

Il est alors nécessaire d'établir un parfait alignement de la stratégie sectorielle (LPSD) à la « Vision Sénégal 2050 » pour un développement endogène, durable et cohérent.

Dès lors, la question fondamentale qui se pose est de savoir quelle rupture systémique doit être opérée dans chaque secteur. S'agira-t-il tout simplement d'améliorer la gestion de l'existant ou de changer en profondeur de système, de mode de gouvernance pour chaque secteur ? Quelles sont les modes de gestion ou systèmes alternatifs qui pourraient permettre d'assurer une qualité de service optimale grâce à une meilleure responsabilisation du secteur privé, des collectivités territoriales et des populations bénéficiaires ?

La présente Lettre de Politique sectorielle de Développement, outil de pilotage du développement du secteur, devra impérativement être alignée à la Stratégie Nationale de Développement (SND) qui classe les *produits halieutiques* dans les filières du moteur de croissance dénommé « industrie agroalimentaire ». La stratégie ainsi élaborée s'alignera à l'objectif stratégique 1 « *Développer des moteurs de croissance dans les pôles territoire compétitifs* » de l'AXE I « **Économie compétitive** » et à l'objectif stratégique 5 « *Mettre en place des infrastructures de connectivité* » de l'AXE III « Aménagement du territoire et développement durable ». Les sous-secteurs de la pêche, de l'aquaculture et des transports fluvio-maritimes devront ainsi contribuer également au développement socioéconomique des pôles territoires.

Cette présente LPSD est structurée autour de l'analyse diagnostique du secteur et la formulation de la stratégie.

I. ANALYSE DE LA SITUATION DES DOMAINES D'INTERVENTION

I.1. Cadre organisationnel et institutionnel

I.1.1. Présentation du Ministère

Aux termes du décret n° 2024-956 du 08 avril 2024 relatif à ses attributions, le Ministre des Pêches, des Infrastructures Maritimes et Portuaires (MPIMP) assure la gestion du secteur. Ainsi, il est chargé de préparer et de mettre en œuvre la politique définie par le Chef de l'État dans les domaines de la pêche, de la pisciculture, de la mise en valeur des fonds marins, des infrastructures portuaires et des transports maritimes.

Outre le Secrétariat général, le Cabinet du Ministre et les services, le MPIMP comprend sept (07) Directions nationales et assure la tutelle technique de neuf (09) autres administrations et sociétés nationales. Le MPIMP bénéficie de l'appui technique du Centre de Recherches Océanographiques de Dakar-Thiaroye (CRODT), des instituts et universités en matière de recherche et de formation.

I.1.2. Délimitation des domaines couverts

Les compétences du MPIMP englobent les sous-secteurs des Pêches maritime et continentale, de l'Aquaculture, de la gestion et de l'exploitation des Fonds marins et des Transports fluvio-maritimes. Conséquemment, le secteur est subdivisé en 4 sous-secteurs dont la pêche, l'aquaculture, les fonds marins et les transports fluvio-maritimes.

I.1.2. Diagnostic organisationnel et institutionnel

Le diagnostic organisationnel du MPTMP a fait ressortir plusieurs dont (1) l'inadaptation et inadéquation des cadres juridique et institutionnel du Département et des structures sous tutelle, (2) l'inefficacité des organes de gouvernance de la pêche, (3) l'insuffisance de coordination des structures impliquées dans le contrôle des produits halieutiques due à l'absence d'un système de guichet unique et (4) l'absence d'un système de certification électronique des captures origine Sénégal qui constitue un obstacle majeur à la traçabilité et à la gestion transparente des ressources halieutiques.

La gouvernance institutionnelle et organisationnelle du Ministère en charge des Pêches, des Infrastructures maritimes et portuaires se pose en termes de réorganisation et de rationalisation des structures administratives du département (DPM, DPC, DITP, DIP, DPSP, DGEFM). Ce dernier est resté marqué par l'existence de plusieurs structures ayant des missions similaires voire complémentaires, entraînant souvent un chevauchement des compétences et une dispersion des ressources humaines.

Pour la bonne gouvernance des sous-secteurs des pêches avec une participation effective des acteurs de la pêche, il a été mis en place un cadre juridique, des instances et organes composés d'acteurs publics et privés. Il s'agit des CLPA, du CNCPM, des Comités licences et des infractions ainsi que des Comités de gestion et de rétrocession des infrastructures de pêche qui ne sont pas adaptés aux exigences de la politique sectorielle.

Dans le domaine des transports maritimes, malgré l'existence d'un cadre de la navigation maritime cohérent avec les règles internationales, les opérateurs et investisseurs n'ont ni une vision claire des règles applicables, ni une cartographie des acteurs institutionnels du secteur portuaire.

Toutefois, il y'a lieu de souligner l'avènement du décret n°2023-353 du 21 février 2023, transférant la gestion des ports publics du Sénégal à la SNPAD.

Quant au transport fluvial, il constitue le maillon faible aussi bien au plan de la navigation qu'au plan portuaire. Cette situation ne favorise pas son développement au bénéfice de l'hinterland du Sénégal et des relations avec les pays voisins.

I.1.3. Diagnostic des infrastructures et des équipements

- Saturation et inefficacité du port de Dakar,

Sur le plan des opérations portuaires, les ports sénégalais ont encore des marges d'améliorations significatives à combler pour être plus compétitifs et répondre aux standards internationaux.

Le port de Dakar souffre de plusieurs inefficiences opérationnelles, réduisant sa compétitivité par rapport aux ports concurrents. Malgré l'amélioration du temps d'attente des navires porte-conteneurs par Dakar Port World (DPW), le délai moyen de séjour des conteneurs (11,73 jours) reste élevé, aggravant la saturation des capacités de stockage. Les procédures douanières, souvent supérieures à une semaine, ralentissent le transit des marchandises.

La congestion portuaire est accentuée par des accès routiers inadaptés et une mauvaise gestion du trafic. D'autres défis incluent des problèmes d'approvisionnement en électricité, un service Internet insuffisant et une prise en compte limitée des enjeux climatiques.

Le chantier naval est vétuste et nécessite une modernisation, tout comme les ports secondaires, à l'exception de Ziguinchor récemment réhabilité.

Des investissements importants sont nécessaires pour améliorer les infrastructures et garantir une meilleure performance portuaire.

- Dégradation et sous-utilisation des ports secondaires

Les ports secondaires du Sénégal souffrent de nombreuses insuffisances structurelles et opérationnelles notamment l'insuffisance des infrastructures et des équipements, les faibles tirants d'eau, les problèmes d'envasement des fleuves et la gestion inadéquate des chenaux

En ce qui concerne les ports secondaires commerciaux, ils sont peu performants en raison d'un modèle de gestion inadapté. Ils sont gérés par les chambres de commerce régionales qui manquent de ressources techniques et financières pour assurer leur développement.

- Vétuste des quais de pêche

Les quais de pêche au Sénégal, construits pour améliorer la qualité des produits halieutiques et impliquer les communautés locales dans leur gestion, souffrent de graves déficiences. Leur état de délabrement avancé résulte d'un manque d'entretien, d'une mauvaise gestion des fonds et d'une insalubrité généralisée. L'érosion côtière complique l'accostage des pirogues, tandis que l'exiguïté des espaces de stationnement entraîne des nuisances environnementales. Les collectivités territoriales, bien que percevant des recettes, ne remplissent pas leurs obligations en matière de maintenance et de sécurité, provoquant des conflits avec les Groupement d'Intérêt Économique Interprofessionnels (GIEI).

- Insuffisance des infrastructures de soutien à la production

Les contraintes de développement de la pêche au Sénégal incluent le manque d'infrastructures adaptées pour la conservation et la commercialisation des produits halieutiques. En effet, la chaîne de froid indispensable à la conservation des produits est largement insuffisante. Concernant les infrastructures de commercialisation, le Sénégal dispose de plusieurs marchés

au poisson modernes aménagés au niveau des grands centres de consommation, les zones rurales restent toutefois largement déficitaires, Par ailleurs, il faut noter que la faiblesse des circuits de vente formels, la forte pression des intermédiaires et la concurrence des importations contribuent à la réduction des revenus des acteurs locaux. Pour ce qui est de la transformation, l'insuffisance d'équipements modernes, l'absence de cadre juridique et les conditions d'hygiène précaires limitent la compétitivité des produits. La distribution est entravée par des infrastructures routières inadaptées et un réseau logistique déficient.

- Vétusté et sous-utilisation des Centres de pêche

Les centres de pêche se trouvent dans un état de léthargie, voire de stagnation. Ils ne jouent plus leur rôle dévolu à l'expérimentation et la vulgarisation des nouvelles technologies ainsi qu'à la formation et à l'encadrement des acteurs de la pêche.

- Infrastructures et équipements aquacoles obsolètes, coûts d'entretien élevés, production locale d'aliments de poisson de qualité insuffisante

Les infrastructures aquacoles étatiques dont les pôles aquacoles, jouent un rôle important dans la production d'alevins et dans la formation et quelque fois dans la recherche. Cependant, la majorité des infrastructures aquacoles est vétuste, coûteuse à entretenir et souvent insuffisante pour répondre aux besoins du secteur. Par ailleurs, des problèmes de qualité persistent dans les unités de fabrication d'aliments de poisson, et des technologies modernes ne sont pas encore largement diffusées.

- Offre de service de transport fluviomaritime : une flotte vieillissante et des infrastructures inadaptées, des problèmes de stockage et une congestion dans les zones portuaires

Le transport fluvial est essentiellement artisanal avec des embarcations et des infrastructures inadaptées. Ce type de transport relève des populations des régions naturelles du Sine-Saloum, de la Casamance et du Fleuve Sénégal. Il concerne le transport de personnes et de marchandises, participant ainsi au désenclavement et à l'approvisionnement de certaines contrées. En plus de ce transport fluvial artisanal, l'État a mis en place une compagnie maritime, le Consortium Sénégalais d'Activité Maritime (COSAMA) pour desservir principalement la liaison maritime Dakar-Ziguinchor et contribuer au désenclavement de la Casamance. Il faut noter que certains des navires exploités par le COSAMA sont caractérisés par leur vieillissement progressif et leur faible capacité.

- Services de la Logistique : déficits d'infrastructures logistiques

Les infrastructures logistiques, notamment les accès routiers et la capacité de stockage dans les ports, sont insuffisantes, ce qui engendre des retards et une congestion marquée.

La performance du transport maritime souffre d'un manque de productivité dû notamment aux déficits d'infrastructures logistiques. Les accès par transport terrestre (routier et ferroviaire) aux ports sont déficients. Même dans des conditions de transport routier idéal, les camions ne peuvent généralement pas suivre le rythme de déchargement/chargement d'un navire.

Le Sénégal a entrepris la construction des ports de Ndayane et de Bargny qui devraient jouer un rôle stratégique dans l'amélioration de la connectivité du Sénégal aux grandes lignes maritimes internationales. Toutefois, la mobilisation des investissements pour la réalisation du port de Ndayane demeure une contrainte majeure compte tenu du coût élevé du projet.

- Corridors actuels : Limitation de la fluidité du transport

Les corridors peuvent être définis comme des mécanismes stratégiques permettant une approche coordonnée et intégrée du transport, du transit, de la facilitation des échanges et des questions connexes aux niveaux régional, sous-régional et national.

Le diagnostic des corridors au Sénégal, comme dans toute la zone de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), montre un retard inquiétant à tous les niveaux et met en lumière plusieurs insuffisances dans les infrastructures actuelles qui menacent considérablement la compétitivité et l'amélioration de la connectivité régionale et nationale.

Les corridors de transport, comme l'axe Dakar-Bamako, souffrent de routes en mauvais état, de lenteurs administratives aux postes frontières et d'un manque de stationnement pour les gros porteurs, limitant ainsi la fluidité du transit. Dans cet axe plus de 4 millions de tonnes de marchandises y transitent par année et plus de 500 camions gros porteurs y circulent par jour.

- Infrastructures de construction et réparation navale: Chantiers navals obsolètes et capacités limitées, coût élevé et délais importants pour la réparation des navires

Les chantiers navals capables de construire et réparer des navires de petite et moyenne taille (chalutiers, pirogues artisanales) sont très limités. On note une faible transition vers des matériaux modernes (fibre de verre, aluminium) limitant la durabilité des embarcations liée à l'absence d'une industrie navale développée pour la production locale de ces matériaux. Ce qui occasionne une faible intégration de technologies modernes dans la construction artisanale de pirogues. Le manque de formations spécialisées pour renforcer les compétences des constructeurs et réparateurs navals est aussi dénoncé.

Les infrastructures de réparation (dock flottant, cales sèches) sont insuffisantes pour répondre aux besoins croissants des flottes industrielles. Les chantiers existants n'ont pas la capacité de traiter simultanément un grand nombre de navires, en particulier pendant les périodes de forte activité. Les problèmes de maintenance des équipements de ces chantiers (cales sèches, grues, outils de soudure) handicapent davantage les activités de réparation des navires. Ainsi, il est fait cas de retards fréquents dans les réparations impactant la disponibilité des navires pour les campagnes de pêche et la surveillance maritime.

Le coût élevé et les longs délais de réparation rendent les services de construction et de réparation inaccessibles pour de nombreux pêcheurs artisanaux.

- Infrastructures de sécurité et de sûreté : Manque d'équipements modernes pour le balisage et le remorquage

Bien que la situation sécuritaire soit globalement favorable, le secteur souffre d'un manque d'équipements modernes (pilotage, remorquage, phares, balises).

- Insuffisance des moyens de surveillance pour la protection des ressources halieutiques

La surveillance maritime est inefficace en raison d'un manque d'équipements modernes, de la vétusté des vedettes de contrôle et de l'insuffisance des patrouilles dans la ZEE. Ces lacunes exposent les ressources halieutiques à la pêche illégale et compromettent la durabilité du secteur.

Ces insuffisances sur les infrastructures portuaires, de pêche et aquacoles, ainsi que les services de transport et de sécurité maritime au Sénégal affectent la compétitivité du secteur et appellent à des investissements et à une modernisation urgente pour améliorer la performance globale et la connectivité du pays.

I.1.4. Diagnostic des ressources humaines

- Insuffisance de ressource humaine en qualité et en quantité pour porter la politique du secteur et absence d'une stratégie de gestion prévisionnelle des effectifs et des compétences (GPEC) ;

Le secteur de la pêche au Sénégal fait face à plusieurs défis en matière de ressources humaines. Le cadre réglementaire restrictif (décret n°77-1012) limite l'évolution des agents et crée une inadéquation entre les postes et les compétences. Le manque d'inspecteurs de pêche entrave l'efficacité des contrôles. La non-ratification de la convention STCW-F affecte la formation des marins pêcheurs, tandis que l'École de Formation Maritime (EFM) souffre d'un manque de formateurs qualifiés et de matériel. De plus, l'absence d'une stratégie claire de gestion des ressources humaines aggrave la situation.

- Insuffisance de l'offre de formation sur les métiers de l'économie bleue et inadaptation des curricula aux besoins du marché

La mise en cohérence de la formation des ressources humaines avec les besoins en profils relève de contraintes stratégiques, structurelles et opérationnelles. Les curricula ne sont pas adaptés aux besoins du marché du travail et sont peu ouverts aux secteurs agroalimentaires, à l'économie bleue (pêche, aquaculture, transports maritimes, logistique portuaire, pétro-gazière, etc.) et aux technologies de l'information. L'absence de partenariat entre le secteur privé national, les ONG et les instituts de formation engendre des difficultés d'insertion des sortants dans le marché du travail.

I.1.5. Engagements internationaux qui peuvent impacter les domaines d'intervention

Les principales contraintes liées au respect des engagements internationaux, continentaux et communautaires, se situent dans la nécessité d'une diligence particulière dans le traitement des dossiers de ratification déjà transmis. De même, pour certaines conventions déjà ratifiées, le Sénégal doit respecter ses engagements relatifs, d'une part, à la contribution financière dans certaines organisations et, d'autre part, à la mobilisation des ressources financières et humaines nécessaires à la mise en œuvre des actions attendues. Il s'y ajoute le retard dans la transmission de documents relatifs au suivi de l'application de certains accords ratifiés par le Sénégal.

I.1.6. Identification et analyse du rôle des parties prenantes dans le développement des secteurs confiés au Ministère

Le secteur des pêches fait intervenir une multiplicité d'acteurs sur toute sa chaîne de valeur et à toutes les échelles (tableau 1). Les acteurs institutionnels interviennent directement et/ou indirectement dans la gestion des ressources halieutiques. Les organisations professionnelles quant à elles, assurent la défense des intérêts de leurs membres et participent à la gestion de ces ressources. La société civile joue un rôle de veille et d'alerte dans la mise en œuvre de la politique du secteur. Les partenaires au développement apportent leur appui technique et/ou financier pour le développement du secteur.

De manière générale, les principales contraintes sont (i) le manque de coordination et d'harmonisation de leurs actions est souvent source de conflits de compétences et de redondance, (ii) la multiplicité d'organisations professionnelles conflictuelles, (iii) l'inefficacité des instances et organes de gouvernance et de gestion et (iv) la dispersion des interventions.

Tableau 1 : Caractérisation des parties prenantes du secteur de la pêche

Acteurs institutionnels	Instituts de recherche (CRODT), Universités, IFAN, CSE, IRD, Instituts de formation professionnelle. Ministère en charge de l'environnement, Ministère en charge de l'Agriculture, Ministère des finances et du budget, Ministère de l'Économie du plan et de la coopération, Ministère des forces armées, Ministère en charge des collectivités territoriales, Ministère en charge du pétrole et des mines, Ministère de l'intérieur, Ministère des Affaires étrangères, Ministère en charge du commerce et des industries, Ministère en charge de la recherche scientifique ; Ministère de la formation professionnelles, notamment
Organisations professionnelles	GAIPES, UPAMES, COSECPRO, CONIPAS, FENATRANS, FENAMS, UNAGIEM, CAPS, ACTEURS EMERGENTS, REFEPAS, CAP SENEGAL, APRAPAM
Organes de gouvernance	CLPA, GIE interprofessionnels, plateformes de gestion de l'environnement, comité harmonisé de gestion des ressources marines et côtières (CLPA/AMP)
Partenaires au développement	Banque Mondiale, FAO, UE, BAD, JICA, USAID, KOICA, ENABEL, GIZ, Coopération néerlandaise, Coopération luxembourgeoise, coopération chinoise, FFEM
Organes de coopération	CEDEAO, UEMOA, CSRP, OMVS, OMVG, COMHAFAT, ICCAT, CBI, Autorité internationale des fonds marins, OMC, CTOI
Société civile	PRCM, RAMPAS, ENDA, ADEPA, CAOPA, GREENPEACE, UICN, SYTRAPAS, Syndicat des marins, syndicats

I.2. Analyse stratégique de l'environnement des domaines couverts par le Ministère

I.2.1. Environnement socioéconomique des domaines couverts par le ministère

- Diminution de la contribution du secteur au Produit Intérieur Brut (PIB) et à l'emploi et perte de recettes d'exportation

La pêche sénégalaise assure des moyens de subsistance à des centaines de milliers de personnes (emplois directs et induits) réparties le long de la chaîne de valeur. Secteur stratégique par son potentiel d'emplois, la pêche est pourvoyeuse d'activités facilement accessibles. Ainsi, beaucoup de métiers liés aux activités post-capture ne demandent pas d'investissements lourds ou un savoir-faire élevé. Le poisson constitue la source de protéines animales la plus accessible aux populations sénégalaises en termes de coût et de qualité. Les documents officiels du MPIMP font état d'une consommation per capita de 29 kg de produits halieutiques en 2018. La pêche fait partie des principales activités économiques pourvoyeuses de devises au Sénégal. Les exportations sénégalaises de produits halieutiques, d'une valeur commerciale annuelle oscillant autour de 300 milliards de FCFA, contribuent pour environ 10 % des exportations totales sénégalaises en valeur en 2019. La pêche contribue pour 3,2 % du PIB national.

Cependant, la pression sur les stocks halieutiques, la mauvaise gestion des ressources halieutiques et les fluctuations saisonnières de l'offre de poissons ont engendré des difficultés économiques notamment la diminution de la contribution au PIB, des pertes d'emplois et de revenus ainsi que la disponibilité et l'accessibilité des produits halieutiques aux sénégalais.

- Système de régulation de l'accès aux ressources halieutiques peu efficace

Le secteur est aujourd'hui confronté à une surexploitation des ressources, elle-même liée à une surcapitalisation des moyens de production, conséquence de la non-régulation de l'accès, compromettant les possibilités des générations futures de disposer de ressources suffisantes pour répondre à leurs propres besoins. Cette situation rend les communautés côtières vulnérables dans un contexte de faible capacité d'adaptation aux changements climatiques.

- Faiblesse des capacités techniques et accès difficile des acteurs de la pêche continentale au financement

Une grande partie des acteurs de la pêche des eaux intérieures n'ont pas accès à des formations techniques appropriées pour améliorer leurs pratiques. Ils utilisent toujours des techniques traditionnelles et des équipements rudimentaires, ce qui ne leur permettent pas d'optimiser leurs rendements, d'où leurs besoins de financement pour investir dans des équipements modernes et améliorer leur condition de travail. Toutefois, les financements disponibles ne sont souvent pas adaptés à leurs réalités, ce qui limite leur accès aux produits financiers.

- Difficulté d'accès au financement et insuffisances des intrants aquacoles

L'aquaculture au Sénégal, bien que récente et en pleine expansion, est dominée par la culture du tilapia, du machoiron et des crevettes. Elle représente une opportunité pour soulager la pression sur les ressources marines, mais elle reste encore insuffisamment développée en raison de problèmes d'accès au financement, de techniques de production insuffisantes et de disponibilité suffisante en quantité et en qualité des intrants aquacoles.

- Volume de trafic déséquilibré au profil des importations

Au Sénégal plus de 90% des échanges commerciaux se font par voies maritimes. Par conséquent, le développement économique et social du pays est fondamentalement lié à la performance des Transports maritimes et des ports. À l'instar des autres éléments des systèmes de transport, la demande de trafic maritime est dérivée des autres secteurs d'activités qui en ont besoin pour assurer la mobilité des biens et des personnes.

Au Sénégal, les volumes de trafic pris en charge dans les ports au cours des dernières années ont augmenté substantiellement, mais ils demeurent fondamentalement déséquilibrés, au profit des importations. Les marchandises générales conteneurisées, les produits pétroliers et les vrac solides divers constituent l'essentiel des flux.

Du point de vue des produits, le trafic devrait être porté à moyen et long terme par les produits miniers, les produits cimentiers, les produits pétroliers et les céréales. À terme, la plupart de ces flux devraient poursuivre leur croissance de manière soutenue. Cette croissance augmentera la pression sur le réseau des infrastructures maritimes et portuaires sénégalais qui devra trouver des solutions et des stratégies pour répondre adéquatement à cette demande croissante économique et sociale découlant de la Vision Sénégal 2050.

I.2.2. Analyse du rôle et des opportunités du secteur privé dans les domaines compétence du ministère

- Inadaptation des incitations du secteur privé dans le développement des pêches

Depuis 2003, le Sénégal a entrepris un vaste programme d'amélioration du climat des affaires articulé autour d'une baisse de l'impôt sur les sociétés, de la facilitation des procédures de création des entreprises, de la réduction des frais de transferts de propriété, d'une simplification des procédures et de la réduction des délais en douane.

L'Etat a toujours développé une politique de soutien au sous-secteur de la pêche qui a porté sur la détaxe du carburant, la subvention des moteurs, des engins de pêche et de différents matériels importés, les avantages fiscaux consentis aux entreprises exportatrices ainsi que les exonérations relatives à la TVA et aux droits de douane. Ces incitations ont conduit à une surcapacité de pêche qui a contribué à une surexploitation de certains stocks halieutiques. Il est opportun de réorienter le soutien de l'État vers la valorisation de produits innovants compétitifs.

- Absence d'incitation du secteur privé dans la construction des infrastructures

Au Sénégal, l'État a construit des complexes et les a concédés aux collectivités territoriales qui les ont concédés à leur tour aux GIE Interprofessionnels. Faute de capacité de gestion, ces GIEI ont finalement loué ces infrastructures à des opérateurs privés. Partant de ce constat, il serait opportun que le secteur privé puisse investir dans les infrastructures de conservation et de valorisation avec des incitations publiques ou dans le cadre de partenariat public privé (PPP). Ce PPP peut être étendu à la construction de ports de pêche artisanale et de sites de transformation des produits halieutiques. Comme le partenariat avec le secteur privé devait permettre la construction de pirogues en fibre de verre, plus durables et résistantes, afin d'améliorer les conditions de travail des pêcheurs.

Le développement de l'aquaculture au Sénégal passe nécessairement par l'intensification de la production. Pour lever les contraintes majeures liées à la disponibilité et à l'accessibilité des aliments et des alevins, l'intervention du secteur privé est importante pour la construction d'écloseries modernes de production d'alevins, d'industries de fabrication d'aliment et de fermes intégrées. Ainsi, il est nécessaire de procéder à l'identification, la sécurisation et l'aménagement des espaces dédiés à l'activité aquacole dans les pôles territoriaux appropriés, de mettre en place un cadre législatif et réglementaire adéquat pour les activités aquacoles et un système d'incitations spécifiques au développement du sous-secteur de l'aquaculture.

Pour les offres de services de transport fluvio-maritime, le transport fluvial est essentiellement artisanal avec des embarcations et des infrastructures inadaptées. Le secteur privé dans le cadre d'un PPP est attendu dans les offres de transports fluvio-maritimes. La liaison maritime Dakar-Gorée est assurée par le Port autonome de Dakar et un besoin accru en renforcement des navires est noté à ce niveau.

Pour les services de la logistique, la performance du transport maritime souffre d'un manque de productivité dû notamment aux déficits d'infrastructures logistiques. La mobilisation des investissements pour la réalisation du port de Ndayane demeure une contrainte majeure compte tenu du coût élevé du projet. A ce niveau, le privé pourrait soutenir l'Etat dans son effort de bouclage des moyens financiers additionnels pour le port de Ndayane.

Le diagnostic des corridors routiers au Sénégal met en lumière des insuffisances dans les infrastructures actuelles qui menacent considérablement la compétitivité et l'amélioration de la connectivité régionale et nationale. Le secteur privé peut aider dans les besoins additionnels d'infrastructures.

En plus des corridors routiers, le Sénégal dispose d'un réseau ferroviaire qui pourrait participer à l'amélioration des performances de la plateforme portuaire du Sénégal et renforcer la connexion du pays à l'hinterland. La ligne ferroviaire Dakar-Bamako est actuellement non opérationnelle. Le secteur privé peut accompagner les États du Sénégal et du Mali dans leur effort de réhabilitation de ce réseau ferroviaire.

I.2.3. Niveau d'intégration des approches intersectorielles dans les actions de développement des domaines couverts par le ministère

- Insuffisance de synergie entre les interventions avec les autres secteurs

Le MPIMP joue un rôle central dans la gestion durable des ressources halieutiques et le développement des infrastructures maritimes et portuaires au Sénégal. Dans un contexte marqué par la complexité des enjeux économiques, environnementaux et sociaux, l'adoption d'approches intersectorielles est essentielle pour maximiser l'impact des politiques publiques et répondre efficacement aux défis du secteur maritime.

Relativement à la coordination institutionnelle, le MPIMP collabore étroitement avec plusieurs ministères et institutions afin d'harmoniser leurs actions et d'assurer une gestion intégrée des ressources maritimes et halieutiques.

En matière de transport maritime, de transport multimodal, de la sécurité maritime et la logistique portuaire, la gestion des engagements relatif aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPO), notamment à travers la Société Africaine de Raffinage (SAR), ainsi que dans l'exploitation du pétrole et du gaz off-shore et la gestion des gens de mer, le MPIMP collabore avec différents Ministères et institutions. Cependant, il n'existe pas une cohérence d'ensemble dans les interventions.

L'approche environnementale intégrée adoptée par le MPIMP repose sur deux axes principaux : la protection des ressources halieutiques et l'adaptation aux changements climatiques. Le manque de coordination efficace constitue un obstacle majeur, car les actions menées par les différents ministères et acteurs du secteur peuvent parfois se chevaucher ou manquer de cohérence, entraînant une dispersion des efforts et une inefficacité dans la mise en œuvre des politiques. Les ressources financières limitées représentent également une contrainte, car de nombreux projets nécessitant des approches intégrées peinent à être mis en œuvre en raison d'un financement insuffisant. L'accès aux fonds nationaux et internationaux doit être optimisé pour soutenir des initiatives durables et innovantes.

I.2.4. Territorialisation des politiques dans le secteur

La territorialisation des politiques publiques rime avec l'adaptation des politiques publiques aux réalités locales, en donnant davantage d'autonomie aux acteurs locaux. Ce modèle de développement a été consacré à travers l'Acte 3 de la Décentralisation en cours de mise en œuvre depuis 2013. Toutefois, un pas important a été franchi avec la promulgation de la Loi d'Orientation n°2022-10 du 19 avril 2022 qui a consacré le Plan national d'aménagement et de développement territorial (PNADT). Cet instrument vise à « promouvoir le développement du Sénégal à partir de ses territoires, par une bonne structuration de l'espace et une valorisation durable des ressources et potentialités ». Force est de reconnaître aujourd'hui que cette approche territoriale dans le développement socioéconomique national n'a pas connu de succès car ne réunissant pas encore les conditions de viabilité favorables à l'impulsion d'un développement endogène.

Dans cette dynamique d'impulsion de ce développement local, la cogestion des pêcheries artisanales a été adoptée pour impliquer les acteurs locaux dans la gestion des ressources. Cette approche a conduit à la création des CLPA qui regroupent l'ensemble des parties prenantes au niveau local. Toutefois, ces structures font face à de nombreuses difficultés, notamment le non-renouvellement des instances dirigeantes, une gestion financière peu transparente et une léthargie des commissions techniques. L'absence de financement stable compromet la viabilité des CLPA et entrave les initiatives locales de conservation.

La gestion des quais de pêche et des ports secondaires commerciaux confiée respectivement aux collectivités territoriales et aux chambres de commerce régionales est déficiente faute de plans de rentabilisation, d'entretien, de maintenance et de renouvellement.

I.2.5. Analyse des interactions entre les dimensions transversales et le développement des domaines couverts par le Ministère

- Vulnérabilité de la pêche, des écosystèmes aquatiques et des infrastructures maritimes et portuaires aux changements climatiques et faible capacité d'adaptation et d'atténuation de leurs effets

Le changement climatique est une réalité qui impacte la durabilité des activités de pêche, les écosystèmes marins et limnologiques, le développement de l'aquaculture, l'amélioration et la modernisation des infrastructures maritimes et portuaires. La vulnérabilité du secteur de la pêche et des communautés au changement climatique est fonction de l'exposition aux risques, la sensibilité aux effets et la capacité d'adaptation et d'atténuation. Les principales conséquences liées au changement climatique en zones maritime et fluviale sont (1) l'augmentation de la fréquence des événements extrêmes (tempêtes, inondations), (2) l'élévation du niveau de la mer et des fleuves, (3) le réchauffement des eaux de surface, (4) l'érosion côtière et (5) la modification des upwellings.

- Faible intégration du genre dans les politiques, programmes et projets de la pêche, de l'aquaculture et des transports fluviomaritimes

Relativement au genre, l'Etat est conscient du fait que le développement durable ne pourra se réaliser sans l'élimination des inégalités entre les femmes et les hommes. Pour cela, le Gouvernement a adopté son mécanisme national genre à travers l'élaboration d'une première Stratégie d'Equité et d'Egalité de Genre (SNEEG 1) pour la période 2005-2015 actualisée en 2016 (SNEEG 2) pour couvrir la période 2016-2026. Dans cette dynamique, le MPIMP a élaboré son Plan d'Institutionnalisation Genre (PIG) en 2023. Malgré ces actions, la résorption des inégalités de genre reste faible dans les politiques, programmes et projets du secteur.

- Dématérialisation insuffisante des procédures et des processus opérationnels

Le département des Pêches, des Infrastructures maritimes et portuaires connaît un niveau de digitalisation encore faible. Le système de gestion des données et la dématérialisation des procédures pour un accès plus rapide du public sont à améliorer. Les différentes contraintes sont, entre autres, le déficit d'équipements adaptés à l'amélioration de la connectivité, la faiblesse des compétences numériques de base (administration et acteurs) et la dématérialisation insuffisante des procédures et des processus opérationnels (enregistrements, inspections, certification, traçabilité). Toutefois, des opportunités de développement s'offrent au secteur par la mise en place d'un système intégré d'information nationale pêche et de l'aquaculture et la dématérialisation des procédures.

- Précarité des emplois dans le secteur de la pêche et manque de qualification pour le secteur maritime et de l'offshore.

Avec l'exploitation des gisements de gaz et de pétrole, la modernisation des flottes maritimes (transport et pêche), la construction de nouvelles infrastructures de pêche, d'aquaculture maritime et portuaire, le secteur des pêches regorge de fortes potentialités d'emplois.

Des contraintes persistent toutefois, pour mettre à profit ces opportunités de création et de consolidation des emplois dans les domaines de la pêche due à la surexploitation des ressources. Dans le domaine de l'aquaculture, le manque de financement constitue un obstacle majeur pour la création d'entreprises aquacoles, ce qui réduit les possibilités de création d'emploi et la disponibilité de produits halieutiques.

I.2.6. Situation de la gestion des données et informations : absence d'un système d'information intégré et digitalisé

Les systèmes de collecte des statistiques de pêche du MPIMP ne sont ni structurés ni harmonisés. Ils ne sont pas non plus documentés. En l'absence de procédure de validation des données, la fiabilité des informations fournies se pose. Beaucoup d'informations capitales dans la gestion des pêcheries (effort de pêche, captures par engin) ne sont pas fournies.

De façon plus globale, la diversité des structures nationales impliquées dans la collecte des statistiques de pêche au Sénégal avec des méthodes de recueils et de traitement des données totalement différentes ont débouché sur une divergence des statistiques fournies. Il se pose alors un problème de crédibilité des informations d'aide à la décision.

Relativement aux stratégies de diffusion des données, avec l'indisponibilité d'une plateforme d'échange et de partage des données en ligne pour toutes les institutions qui fournissent des informations sur la pêche et l'aquaculture, la stratégie de réponse à la demande des usagers se réduit essentiellement à la production de rapports mensuels et annuels qui accusent d'importants retards dans leur parution.

I.3. Évaluation ou bilan des politiques passées et récentes (sur les 05 années passées)

I.3.1. Analyse du dispositif de suivi -évaluation

Le dispositif actuel de suivi-évaluation est coordonné par la Cellule d'Etudes, de la Planification et du Suivi-Evaluation en relation avec les bureaux de suivi-évaluation des différentes structures du Département.

Pour Rappel, le dispositif de suivi-évaluation mis en place dans le cadre de la Lettre de Politique Sectorielle de Développement de la Pêche et de l'Aquaculture (2016-2023) a été peu opérationnel du fait de la léthargie des organes mis en place. Ce dispositif ne couvrait pas le domaine des transports maritimes.

I.3.2. Évaluation des financements mobilisés et leur utilisation sur la période 2020-2024

- Insuffisance des allocations budgétaires destinées à l'investissement

Les dépenses de fonctionnement du Ministère ont connu une hausse continue passant de 4 244 577 805 FCFA en 2020 à 13 440 935 418 FCFA en 2024 (tableau 2). Par contre, les dépenses d'investissement ont évolué dans le sens contraire en passant de 44 893 041 161 FCFA à 20 254 521 321 FCFA sur la même période. Cette baisse substantielle des investissements relève de la clôture de projets majeurs dont le projet de mise en place d'infrastructures portuaires et le projet d'acquisition de camions frigorifiques. Les dépenses de personnel sont passées de 1 224 794 200 FCFA à 3 026 803 607. Cette augmentation est due au recrutement massif de la fonction publique d'ingénieurs, de techniciens des pêches et du personnel d'appui durant l'année budgétaire 2023-2024.

Les ressources externes sont passées de 24 186 086 550 FCFA à 951 567 230 FCFA, soit une diminution de 13 414 390 968 FCFA.

Les dépenses de fonctionnement d'un montant global de 48 988 570 998 FCFA ont été affectées à hauteur de 95% aux structures autonomes (SIRN, COSAMA, COSEC, ANA).

Les dépenses d'investissements exécutées par l'État d'un montant global 390 844 171 823 FCFA ont été alloués à hauteur de 80% aux structures autonomes pour la réalisation de leurs projets et programmes et les 20% restants ont servi à la construction de quais de pêche, d'aires de transformation des produits halieutiques ainsi que la construction et la réhabilitation des services régionaux de pêches et de la surveillance et des postes de contrôle.

Les blocages sur les crédits en cours d'exécution ou de ponctions ainsi que les demandes d'ouverture ralentissent le rythme d'exécution du budget.

- Investissements insuffisamment orientés et inefficients

Les investissements réalisés dans le sous-secteur des pêches et de l'aquaculture sont essentiellement axés sur les infrastructures au détriment de l'aménagement, de la recherche et

de la surveillance. Ces investissements n'ont pas suffisamment favorisé la gestion durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture.

Dans le domaine des transports maritimes, certains des investissements se sont révélés inefficients.

Tableau 2 : Evolution des ressources internes et externes par catégorie de dépenses de 2020-2024

Catégorie de dépenses	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
Dépenses de Personnels	1 224 794 200	1 222 794 200	1 711 862 000	1 219 972 780	3 026 803 607	8 406 226 787
Dépenses de Fonctionnement	4 244 577 805	8 745 331 494	11 183 355 706	11 374 370 575	13 440 935 418	48 988 570 998
Dépenses d'investissements exécutées par l'État	44 893 041 161	186 348 714 790	107 729 894 551	31 618 000 000	20 254 521 321	390 844 171 823
Ressources extérieures	24 186 086 550	21 113 990 687	17 126 297 237	1 900 000 000	951 567 230	65 277 941 704
CEPIA (CST)	1 300 000 000	1 300 000 000	1 500 000 000	1 500 000 000	3 500 000 000	9 100 000 000
Total	75 848 499 716	218 730 831 171	139 251 409 494	47 612 343 355	41 173 827 576	522 616 911 312

1.3.3. Description et analyse de la situation des bénéficiaires en termes de satisfaction de la demande

Les services offerts par le département sont destinés aux acteurs de sa chaîne de valeur dont principalement les pêcheurs, les mareyeurs, les transformateurs de produits halieutiques, les exploitants d'établissements aquacoles, les fournisseurs de services (carburant, glace, matériels et équipements de pêche et de conditionnement du poisson, alevins, aliments de poisson), les transporteurs, les armateurs, les chargeurs, les industriels et les propriétaires d'entrepôts de stockage.

Au niveau de la pêche et de l'aquaculture l'État a fait bénéficier des subventions sur les moteurs des embarcations de pêche artisanale et sur les gilets de sauvetage et la détaxe du matériel de pêche qui ont globalement permis de réduire les coûts d'investissement des unités de pêche tout en renforçant la sécurité des pêcheurs en mer. Les péréquations sur le carburant ont allégé les charges d'exploitation des pêcheurs artisans. L'acquisition de camions frigorifiques par les mareyeurs à travers une politique de soulagement fiscal a favorisé l'amélioration de la qualité du produit et l'approvisionnement du marché intérieur. L'appui technique apporté aux producteurs piscicoles a commencé à dynamiser l'aquaculture au Sénégal.

Relativement aux infrastructures maritimes et portuaires, la réalisation de complexes frigorifiques, de ports de pêche et de quais de débarquement ont permis de réduire sensiblement les pertes post-captures. La modernisation du port de Ziguinchor a boosté l'économie locale à travers l'exportation de l'anacarde. La réalisation de sites de transformation a permis d'absorber le surplus de production et d'augmenter la valeur ajoutée des produits halieutiques.

La construction de nouveaux ports (Ndayane, Ndakhonga, Sendou-Bargny) permettra de désengorger le port de Dakar et de créer un hub logistique sous-régional. La subvention sur le transport Dakar-Ziguinchor a entraîné la réduction du coût pour les passagers. L'appui du COSEC aux chargeurs a permis d'alléger les coûts du fret.

Pour les fonds marins, la réglementation de l'exploitation d'algues et coraux a permis d'assainir la filière. Également, l'immersion des récifs artificiels a favorisé la réhabilitation des habitats. Le nettoyage des fonds marins a permis d'enlever les déchets et autres engins perdus, abandonnés ou jetés en mer et par conséquent amoindrir les effets de la pêche fantôme.

Malgré les services fournis aux différents acteurs de la pêche, de l'aquaculture et des transports maritimes de nombreuses contraintes subsistent. Le soutien financier public accordé à la pêche a occasionné un surinvestissement et une surcapacité dans les pêcheries artisanales sénégalaises.

Les investissements relatifs aux quais de pêche et aux complexes frigorifiques ont peu valorisé les captures qui sont toujours exportés en l'état. Une telle politique crée peu de valeur ajoutée et d'emplois.

Les complexes frigorifiques sont confrontés à plusieurs contraintes dont le choix des sites d'implantation, le dimensionnement des ouvrages et le choix de l'énergie (électricité). La saisonnalité de certains centres de pêche pose la question relative à l'opportunité de tels investissements.

Globalement, le soutien financier public aux acteurs de la pêche, de l'aquaculture et aux usagers des transports maritimes est peu efficient.

1.3.4. Bilan des réalisations et analyse des performances obtenues

Le bilan de la Lettre de Politique Sectorielle de Développement de la Pêche et de l'Aquaculture (LPSDPA) 2016-2023 met en évidence un niveau d'exécution globalement faible. Sur les 188 activités prévues, près de 40 % n'ont jamais été mises en œuvre et seulement 10 % ont été entièrement réalisées. La majorité des actions engagées restent inachevées et des informations manquent sur l'état d'avancement de 25 initiatives. Le financement a également été un facteur limitant majeur avec seulement 24,4 milliards de FCFA mobilisés sur un budget total prévu de 263,5 milliards de FCFA, soit un taux d'exécution financière de 9,3 %.

Malgré ces difficultés, des progrès ont été réalisés sur le plan juridique avec la révision, toujours en cours, du Code de la pêche continentale et l'élaboration d'un Code de l'aquaculture. Cependant, la réforme institutionnelle visant la réorganisation du Ministère de la Pêche et de l'Économie Maritime (MPEM) de l'époque et la rationalisation du nombre de directions n'a pas abouti. Des initiatives non encore achevées ont été entreprises pour la redynamisation des écoles de formation, notamment la réécriture des programmes du CNFTPA et l'ouverture d'une filière Hydrocarbures à l'EFM. Des travaux de réhabilitation ont aussi été réalisés dans certains centres de pêche comme Missirah, Mbane et Goudomp.

Le bilan met en avant plusieurs réalisations significatives en matière de gestion durable des ressources halieutiques. On note des efforts dans la surveillance et la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), la mise en œuvre des plans d'aménagement des pêcheries, l'immersion des pots à poulpe, ainsi que la création de Zones de Pêche Protégées (ZPP) et de Zones d'Immersion de Récifs Artificiels (ZIRA). De même, des acquis ont été enregistrés dans l'instauration du repos biologique, l'immatriculation des pirogues, l'octroi de permis de pêche artisanale et la mise en place d'initiatives d'adaptation aux changements climatiques. Toutefois, des faiblesses persistent, notamment l'incapacité à réduire la capacité de pêche industrielle malgré des tentatives de gel de l'effort de pêche. L'absence d'une approche intégrée prenant simultanément en compte la pêche artisanale et industrielle pour certaines ressources partagées demeure un problème. La cogestion à travers les CLPA constitue une avancée, mais elle est entravée par l'insuffisance et le manque de transparence dans la gestion des fonds alloués.

L'aquaculture a connu des progrès, bien qu'inégaux, notamment par la déconcentration des services d'encadrement de l'ANA, la recherche-développement, le renforcement des écloséries

et stations de production d'alevins ainsi que la valorisation des bassins de rétention. Toutefois, l'insuffisance de promotion et de vulgarisation du secteur, le coût élevé des aliments de poisson et le manque de formation spécialisée freinent son développement.

Concernant la valorisation de la production halieutique, des efforts ont été consentis pour la modernisation des infrastructures de débarquement, de conservation et de transport, notamment par l'acquisition de pirogues en fibre de verre et l'amélioration des conditions d'exportation. Toutefois, plusieurs infrastructures restent inachevées ou non opérationnelles, limitant leur impact économique.

Le suivi scientifique de la gestion des ressources halieutiques a permis d'importants progrès, avec notamment la caractérisation de l'upwelling et de son influence sur les ressources, l'actualisation des paramètres biologiques des principales espèces et la formulation d'avis scientifiques sur les périodes de repos biologique. En aquaculture, la recherche a porté sur la production d'alevins, la fabrication d'aliments à base de la mouche noire et l'algoculture. Toutefois, la recherche halieutique est confrontée à plusieurs contraintes, telles que l'insuffisance de personnel scientifique, de ressources financières et de moyens logistiques ainsi que la panne fréquente du navire de recherche. Le manque de laboratoires spécialisés et un système d'information sur la pêche peu performant constituent aussi des entraves majeures.

La cogestion des pêcheries artisanales, adoptée depuis les années 2000, visait à impliquer les acteurs locaux dans la gestion des ressources. Cette approche a conduit à la création des CLPA, qui regroupent l'ensemble des parties prenantes au niveau local. Les CLPA ont mis en place diverses mesures techniques comme l'instauration de Zones Interdites de Pêche (ZIP) et de Zones à Exploitation Réglementée (ZER), ainsi que la mise en œuvre de plans d'aménagement. Toutefois, ces structures font face à de nombreuses difficultés, notamment le non-renouvellement des instances dirigeantes, une gestion financière peu transparente et une léthargie des commissions techniques. L'absence de financement stable compromet la viabilité des CLPA et entrave les initiatives locales de conservation.

L'accès aux ressources halieutiques reste un défi majeur. Bien que la législation impose l'obtention d'un permis de pêche, une grande proportion de pirogues n'en dispose pas, rendant difficile le contrôle de la capacité de pêche. Le mécanisme d'attribution des licences de pêche manque de transparence et les avis scientifiques ne sont pas toujours pris en compte. La surveillance maritime et aérienne a été renforcée par l'usage de systèmes VMS, AIS et radars, ainsi que la mise en place de brigades de surveillance participative. Toutefois, les moyens logistiques restent insuffisants et le manque de coordination entre les différentes structures entrave l'efficacité des contrôles.

Les aides financières publiques, estimées à plus de 8 milliards de FCFA par an, ont favorisé une forte augmentation de la capacité de pêche. La subvention des moteurs et du carburant détaxé a entraîné un suréquipement de la flotte artisanale contribuant à la surexploitation des stocks halieutiques. Actuellement, les ressources démersales côtières, notamment les céphalopodes et les poissons démersaux, sont surexploitées, tout comme certaines espèces pélagiques côtières comme les sardinelles. La raréfaction des ressources entraîne une intensification des conflits d'usage et une augmentation des risques en mer, avec environ 100 pertes humaines annuelles. Pour améliorer la sécurité, des efforts ont été faits avec la distribution de gilets de sauvetage subventionnés et la mise en place d'un système de géolocalisation des pirogues, bien que des financements supplémentaires soient nécessaires pour renforcer ces initiatives.

Globalement, la mise en œuvre de la LPSDPA n'a pas permis d'atteindre les objectifs qu'elle s'était fixée.

1.3.5. Description de l'offre dans les domaines couverts par le ministère (FFOM)

L'offre dans les domaines couverts par le MPIMP, relativement à la mise en œuvre de la politique sectorielle de développement du ministère est diversifiée.

On peut citer, les subventions, les exonérations, les dotations en matériels de pêche, l'acquisition de camions frigorifiques, l'appui aux producteurs aquacoles, la réalisation de complexes frigorifiques et de quais de débarquement, la construction de nouveaux ports, l'aménagement des voies navigables, la fabrication et l'immersion de récifs artificiels, la délivrance d'autorisation pour des travaux de recherche, d'installation (câbles, pipeline) ainsi que le nettoyage des fonds marins, la formation, la mise à disposition d'entrepôts de stockage, la liaison Dakar- Ziguinchor et Dakar- Gorée.

Dans le cadre de l'offre de ces services, l'annexe 1 renseigne sur les forces, faiblesses opportunités et menaces sur l'action du Ministère.

I.4. Synthèses des contraintes, défis, enjeux et priorités identifiés

Les contraintes liées à l'exploitation des ressources halieutiques et de ses impacts sur l'environnement marin ont mis l'accent sur l'existence de fortes capacités de prélèvement entraînant une surexploitation et une dégradation des principaux stocks de poisson du Sénégal. Cette situation a pour conséquence une forte détérioration de la rente halieutique du Sénégal.

Relativement au système de régulation de l'accès aux ressources halieutiques, le régime d'accès insuffisamment contrôlé de la pêche a eu pour conséquence une expansion non maîtrisée de l'effort de pêche. A cela, s'ajoute une administration des pêches qui manque de capacités humaines et non préparée du point de vue institutionnel pour conduire une politique d'aménagement des pêches.

La recherche halieutique est en situation de faible capacité pour répondre efficacement aux sollicitations des structures en charge de la gestion du secteur. La stratégie de suivi, contrôle et surveillance des pêches est inadaptée pour accompagner de façon efficace le système d'aménagement des pêches. Ce qui induit un développement de la pêche INN.

Les risques de perturbation des écosystèmes et de menace de l'ensemble de la chaîne trophique en place à travers le changement de température de la mer dont les effets sont, entre autres, les migrations d'espèces et les variations des captures liées aux impacts du changement climatique sur les pêcheries sont mis en exergue.

Pour la pratique de l'aquaculture, il a été noté l'absence d'un cadre juridique et incitatif pour son développement. Les faibles conditions d'attraction des investissements privés ne favorisent pas le développement accéléré et durable de l'aquaculture.

La faible valorisation des produits halieutiques est mise en exergue avec la prédominance de produits bruts dans les exportations sénégalaises et l'émergence d'industries de farine de poisson. Cette stratégie de valorisation des produits halieutiques génère de faible valeur ajoutée et contribue peu à la création et à la consolidation des emplois dans l'industrie halieutique.

Les contraintes relatives aux transports maritimes sont de plusieurs ordres dont le déficit de l'offre de l'industrie navale et des infrastructures et équipements modernes et leur vulnérabilité aux changements climatiques. La faible anticipation sur les dynamiques du transport maritime international est couplée à l'absence de politique appropriée de gestion, d'entretien, de maintenance, de réhabilitation et de modernisation des infrastructures et équipements des transports fluvio-maritimes. Les services des transports maritimes, portuaires et de la logistique sont handicapés par l'absence d'un plan de développement des corridors, d'un plan d'amortissement et de renouvellement de la flotte des navires du COSAMA, de la liaison

maritime Dakar-Gorée (LMDG) et la dématérialisation insuffisante des procédures et des processus opérationnels et l'absence d'un système d'information intégré et digitalisé.

Les ressources humaines et des conditions de travail et de vie dans les métiers maritimes, portuaires et de la logistique sont impactées négativement par une insuffisance de l'offre de formation sur les métiers de l'économie bleue et l'inefficacité du dispositif de suivi médical.

La sécurité, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin sont affectés par l'inadéquation du dispositif de gestion des Accidents maritimes et le déficit de moyens pour un service hydrographique performant.

Le cadre de gouvernance et de financement dans les domaines des Transports maritimes, des Ports et de la Logistique est peu performant en raison des multiples contraintes des conventions, l'absence de cadre juridique et de programmes de développement du transport fluvial, le déficit d'implication du secteur privé dans la mobilisation du financement des projets de développement des infrastructures maritimes et portuaires et le déficit de compétences dans la conduite des négociations et la mise en œuvre des conventions PPP.

Pour la gouvernance, l'inefficience du soutien financier public aux acteurs de la pêche et de l'aquaculture ainsi qu'aux usagers des transports maritimes est mise en exergue tout comme l'inadaptation des cadres institutionnel, organisationnel, législatif et règlementaire qui ne reflètent pas les priorités de la pêche, de l'aquaculture et des transports fluviomaritimes. Les moyens humains, techniques et financiers alloués à l'aménagement des pêches, l'aquaculture, à la recherche halieutique et l'innovation, la surveillance des pêcheries, au dragage et à l'aménagement des voies navigables sont aussi insuffisants et tous les profils requis ne sont pas présents.

Le déficit d'implication du secteur privé dans la mobilisation du financement des projets de développement des infrastructures maritimes et portuaires est constaté. La stratégie de gestion des infrastructures publiques de pêche par le biais de concessions n'est pas efficace en termes d'entretien, de maintenance, de réhabilitation et de modernisation.

L'absence d'un système d'information intégré et digitalisé est un handicap dans la disposition des informations nécessaires pour le pilotage du secteur. Le genre est faiblement intégré dans les politiques, programmes et projets de la pêche, de l'aquaculture et des transports fluviomaritimes. L'annexe 2 fait la synthèse des contraintes, défis, enjeux et priorités identifiés.

II. FORMULATION DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT

II.1. Fondamentaux de la stratégie

La présente LPS, outil de pilotage du développement du secteur des Pêches et des Infrastructures maritimes et portuaires, est adossée à l'Agenda national de Transformation « Vision Sénégal 2050 », notamment dans sa déclinaison quinquennale « la Stratégie nationale de Développement (SND 2025-2029) ». La SND vise à « **promouvoir un développement endogène et durable porté par des territoires responsabilisés, viables et compétitifs et jetant les bases de la souveraineté économique** ». Cette stratégie, articulée autour de quatre (04) axes stratégiques est décliné en 26 objectifs stratégiques à réaliser.

Ainsi, la mise en œuvre de la LPS devrait contribuer à l'atteinte de l'objectif stratégique 1 « Développer des moteurs de croissance dans les pôles territoire compétitifs » de l'AXE I « **Économie compétitive** » et l'objectif stratégique 5 « Mettre en place des infrastructures de connectivité » de l'AXE III « **Aménagement et développement durables** »

II.2. Déclinaison de la stratégie dans les pôles territoires

La faible déconcentration de l'administration publique et l'inefficacité des Collectivités territoriales malgré l'Acte III de la décentralisation non aboutie n'ont pas milité en faveur d'une gouvernance territoriale efficace accompagnée d'une autonomie requise. C'est dans ce contexte que la vision 2050 vient faciliter l'érection de pôles territoires compétitifs et intégrés, moteurs durables du développement d'un Sénégal souverain. Cette vision passe par la déclinaison de stratégies sectorielles, portées par **un secteur privé fort aussi bien dans la mobilisation des financements que dans la mise en œuvre**, au niveau des huit (08) pôles territoires, tout en veillant à la cohérence et à l'efficacité des interventions dans les territoires. Dans ce processus, la mise en place de pôles résilients et porteurs d'un développement durable, passe par un **Aménagement durable** et une **Urbanisation** planifiée, alignée sur les Plans locaux de Développement (PLD), un renforcement des infrastructures et du **Capital humain**. Il s'agit de favoriser un **Accès durable aux services sociaux de base** et d'accélérer l'**Industrialisation** des pôles **interconnectés** avec des villes épacentres. La politique industrielle va promouvoir l'exploitation des opportunités liées aux **ressources naturelles** des territoires, tout en soutenant l'**Economie sociale et solidaire**.

Dans l'optique de développer les pôles territoires, le Sénégal s'est engagé à **valoriser les ressources naturelles** à travers le développement de la finance carbone, la promotion de l'économie bleue, l'optimisation des ressources issues des contrats à travers notamment l'évaluation du potentiel, le suivi des quantités exploitées. **Le soutien à une industrialisation porté par des champions nationaux au sein des pôles** à travers le développement des chaînes de valeur compétitives en tenant compte de la qualité et de la différenciation des produits ainsi que les normes sociales et environnementales est également attendu.

La mise en place des infrastructures de connectivité passera par (i) **le développement d'un système de transport multimodal**, (ii) **le renforcement et la modernisation des réseaux de transports** à travers le développement des pôles portuaires et le renforcement des liaisons fluvio-maritimes, (iii) **l'amélioration de la compétitivité des services logistiques** à travers l'optimisation des opérations de traitement au niveau des ports, l'amélioration de l'organisation des acteurs, le développement des plateformes logistiques en termes de ports secs, d'infrastructures de stockage).

II.3. Mobilisation du secteur privé dans la stratégie de développement du secteur

Conformément à la vision 2050, le secteur privé devra porter le développement endogène des pôles territoires à travers les différents secteurs ou domaines d'intervention des ministères. Pour ce faire, il est impératif de mettre en place un cadre de gouvernance du secteur efficace, en rapport avec le rôle et les attentes du secteur privé dans le financement et l'optimisation de la qualité des services publics dans un contexte de rareté des ressources publiques.

Le secteur privé est attendu dans plusieurs domaines couverts par le Ministère dont (1) la construction d'infrastructures de conservation et de valorisation des produits halieutiques, (2) la construction de ports de pêche artisanale et de sites de transformation des produits halieutiques, (3) la construction d'écloseries modernes de production d'alevins, d'industries de fabrication d'aliment et de fermes aquacoles intégrées et (4) les offres de transports fluviomaritimes et d'infrastructures logistiques.

II.4. Rappel de la mission

Le Ministère des Pêches, des Infrastructures maritimes et portuaires est chargé de préparer et de mettre en œuvre la politique définie par le Chef de l'Etat dans les domaines de la pêche, de l'aquaculture, de la mise en valeur des fonds marins, des infrastructures portuaires et des transports maritimes.

II.5. Formulation de la vision

La mise en œuvre de la LPS de la Pêche, de l'Aquaculture, des Infrastructures portuaires et des Transports maritimes et de la Mise en valeur des fonds marins est soutenue par une vision partagée avec l'ensemble des acteurs. Cette vision se décline comme suit :

« Un secteur porteur de croissance durable, d'équilibre territorial et de souveraineté alimentaire ».

II.6. Définition des principes et valeurs

La mise en œuvre de la politique sectorielle sera basée sur des principes directeurs et des valeurs partagées.

II.6.1. Principes directeurs

- **Transparence** : partage des connaissances et de l'information, participation des parties prenantes.
- **Performance** : capacité à atteindre les objectifs stratégiques de manière efficiente et durable.
- **Equité** : approche de développement basée sur la réduction des disparités territoriales et de genre.

II.6.2. Valeurs partagées

- **Compétence** : ensemble des connaissances, aptitude et comportements permettant d'accomplir efficacement les tâches dans un contexte professionnel.
- **Intégrité morale** : culture d'agir avec honnêteté et probité.
- **Responsabilité** : obligation de répondre de ses actes, de les assumer, d'en supporter les conséquences au regard de sa charge et de sa position.

II.7. Orientations stratégiques

La politique sectorielle du MPIMP est soutenue et mise en œuvre à travers les orientations stratégiques qui sont les suivantes :

- **Orientation stratégique 1** : Développement durable de la pêche et de l'aquaculture
- **Orientation stratégique 2** : Développement des infrastructures, des transports fluvio-maritimes, des activités portuaires et de la logistique
- **Orientation stratégique 3** : Amélioration de la gouvernance

II.8. Définition des objectifs

L'objectif général visé est de « **Contribuer au développement des moteurs de croissance dans des pôles territoires compétitifs à travers la gestion durable des ressources halieutiques et le renforcement des infrastructures de connectivité** ».

Afin de réaliser cet objectif, les objectifs spécifiques suivants ont été déclinés.

- Promouvoir une pêche et une aquaculture durables pour une croissance et une souveraineté alimentaire soutenues et centrées sur les pôles territoriaux.
- Améliorer la performance des services des Transports fluvio-maritimes, des Activités portuaires et de la Logistique.
- Améliorer la gouvernance, le pilotage et la coordination du secteur.

II.9. Identification des programmes d'actions

Pour mettre en œuvre ces orientations stratégiques, quatre programmes sont identifiés.

- **Programme 1** : Pêche et aquaculture
- **Programme 2** : Infrastructures, transport fluvio-maritime et Ports
- **Programme 3** : Pilotage, gestion et coordination administrative
- **Programme 4** : CEPIA

Orientation stratégique 1 : Développement durable de la pêche et de l'Aquaculture

Programme 1 : Pêche et aquaculture

Le Programme Pêche et Aquaculture va permettre de mettre en place les bases d'une gestion durable, à travers la régulation de l'accès à la ressource, la mise en place de plans d'aménagement dans les pêcheries continentales et maritimes, d'engager des mesures de conservation des ressources marines et continentales et de promouvoir les activités de restauration des habitats marins et des plans d'eau intérieures.

Objectif spécifique 1 : Promouvoir une pêche et une aquaculture durables pour une croissance et une souveraineté alimentaire soutenues et centrées sur les territoires

L'assainissement des filières de transformation artisanale et industrielle devra déboucher sur l'accroissement de la valeur ajoutée créée sur toute la chaîne de valeur pêche.

L'intensification de l'aquaculture créera les bases de son développement accéléré qui le positionnera comme un relai de croissances alternatives et source d'offre additionnelle de produits halieutiques sur le marché national. Cette stratégie sera soutenue par la mise en place de conditions juridiques et économiques favorables à l'attractivité des investissements privés, le renforcement des capacités des acteurs publics et privés et la mise en place d'infrastructures de soutien au développement de l'aquaculture.

La mise en œuvre du programme occasionnera la régénération et la régulation de la rente halieutique avec tous les bénéfices économiques et sociaux dérivés dans le cadre d'une gouvernance responsable et durable.

En relevant ce défi, le secteur de la pêche pourra renouer avec sa vocation naturelle de création de richesses et de contribution à la sécurité alimentaire et à l'emploi, en droite ligne avec les orientations du Référentiel Sénégal 2050.

Cinq actions sont retenues dans le programme:

1. Régulation de l'accès aux ressources halieutiques

Il s'agira d'abord de régler les fondamentaux de la gestion des ressources halieutiques (définition de permis de pêche spécifique pour toutes la pêche artisanale, immatriculation des pirogues). Les lignes d'actions retenues sont : (i) la définition et le contrôle de l'accès aux ressources halieutiques dans les

pêcheries artisanales et industrielles ; (ii) le financement de la recherche halieutique et (iii) le renforcement du suivi contrôle et surveillance pour lutter contre la pêche INN.

2. Aménagement des pêcheries

Il s'agira de (i) l'élaboration de nouveaux plans d'aménagement des pêcheries et la mise en œuvre des plans existants ; (ii) l'accompagnement des initiatives locales de gestion ; (iii) l'instauration de la gestion intégrée des espaces protégées et (iv) la promotion de l'éco-certification des pêcheries.

3. Gestion des écosystèmes aquatiques

Il s'agira de (i) l'identification, la caractérisation et la préservation des sites critiques ; (ii) la restauration des habitats dégradés et (iii) l'identification, le repeuplement et la revitalisation des plans d'eaux.

4. Valorisation des produits halieutiques et aquacoles

La valorisation des produits de capture et d'aquaculture constitue un enjeu prioritaire de taille au regard des orientations de la SND qui insiste particulièrement sur le développement de filières intégrée prioritaires. Il s'agira, entre autres, de (i) l'aménagement des sites modernes de débarquement et de transformation ; (ii) la promotion des initiatives privées dans la construction et la gestion des complexes frigorifiques ; (iii) le développement de partenariat privé public dans la gestion des nouvelles infrastructures de pêche ; (iv) la promotion de la labellisation des produits de la pêche et de l'aquaculture ; (v) le renforcement des moyens analytiques de contrôle et de suivi des produits et des milieux aquatiques de l'autorité sanitaire et leur maillage dans les pôles territoires et (vi) le renforcement des moyens humains et financiers des autorités de contrôle et de certification des produits de la pêche et de l'aquaculture.

5. Intensification de la production aquacole

L'aquaculture constitue une opportunité pour la satisfaction de la demande nationale de produits halieutiques et la consolidation du niveau d'emploi et de revenus en milieu rural. Pour les cinq prochaines années, l'intensification de la production aquacole reposera sur (i) la finalisation du cadre réglementaire relative aux normes sanitaires et environnementales conformément au code de l'aquaculture ; (ii) la création de fermes aquacoles de production moyenne dans les pôles-territoires appropriés ; (iii) la création d'unités industrielles de production d'aliment et d'alevins ; (iv) l'identification, sécurisation et aménagement des espaces dédiés à l'activité aquacole dans les pôles territoires appropriés et zones maritimes ; (v) la promotion de l'investissement privé ; (vi) l'accompagnement des acteurs de la filière aquacole et (vii) l'accompagnement des jeunes et des femmes dans la création des PME aquacoles.

Orientation stratégique 2 : développement des infrastructures, des transports fluvio-maritimes, des activités portuaires et de la logistique

Programme 2 : Infrastructures, transports fluvio-maritimes et Ports

Le programme infrastructures, transports fluvio-maritimes et Ports a pour but de positionner le Sénégal comme une plateforme africaine des transports maritimes, portuaires et logistiques.

Dans le contexte d'intégration régionale avec la ZLECAF et la CEDEAO, le développement des infrastructures maritimes et portuaires dotera le Sénégal d'un atout majeur pour renforcer les échanges et la compétitivité de ses exportations régionales. Il favorisera également une meilleure intégration du Sénégal et de la sous-région dans les chaînes logistiques mondiales.

Objectif spécifique 2 : Améliorer la performance des services des Transports fluvio-maritimes, des Activités portuaires et de la Logistique

L'objectif spécifique est de promouvoir le développement durable du sous-secteur des transports fluvio-maritimes, des activités portuaires et de la logistique dans un environnement sécurisé.

Le périmètre d'intervention concourant à l'atteinte de l'objectif couvre les ports de commerce, de pêche et de plaisance ainsi que les différents services de transports fluvio-maritimes, d'activités portuaires et logistiques, tout en prenant en compte le capital humain pour renforcer la souveraineté économique du Sénégal. Il s'agira de réhabiliter et de construire des infrastructures fluvio-maritimes et portuaires, ainsi que des zones logistiques et industrielles modernes pour supporter la demande actuelle et future de services maritimes et de diversifier l'offre de services de l'industrie navale.

Pour mieux coordonner et fluidifier les activités portuaires et les corridors logistiques, les infrastructures maritimes et portuaires sénégalaises devront être à l'avant-garde de la révolution numérique et technologique. Pour cela, le développement des infrastructures maritimes et portuaires encouragera fortement la mise en place des solutions innovantes pour accélérer la digitalisation des procédures maritimes, portuaires et logistiques sur l'ensemble du territoire national, voire sous régional.

En améliorant l'accessibilité des zones maritimes et fluviales, le dragage et l'aménagement des voies navigables renforceront la connectivité régionale et internationale, tout en garantissant la sécurité des navires et stimulant le commerce maritime.

Par ailleurs, le développement des infrastructures fluvio-maritimes et portuaires offrira des opportunités majeures et durables pour le développement des métiers maritimes, portuaires et logistiques permettant la massification de l'emploi dans ces secteurs.

Ainsi, la réussite des actions identifiées requiert une amélioration du cadre de gouvernance et de financement des infrastructures maritimes et portuaires.

L'orientation spécifique de positionner le Sénégal en une plateforme africaine des transports maritimes dotée d'infrastructures portuaires et logistiques performantes, passera par *la* réalisation de 5 actions. Toutes ces actions doivent prendre en compte, dans leur mise en œuvre, les anticipations nécessaires pour la prise en compte des changements climatiques et l'atteinte des Objectifs de Développement Durable (ODD) mais également la digitalisation de toutes les procédures.

Cinq actions sont retenues :

1. Renforcement de la plateforme portuaire, des infrastructures et équipements maritimes

La modernisation de la plateforme portuaire et des infrastructures et équipements maritimes permettra d'augmenter la capacité d'accueil des navires et la fluidité des opérations portuaires, réduisant ainsi les coûts et les délais de passage portuaire qui est essentiel pour la compétitivité de nos ports.

2. Amélioration des services des transports fluvio-maritimes, portuaires et de la logistique

L'amélioration de la qualité des services aux usagers et aux opérateurs économiques, notamment par la digitalisation et l'automatisation des processus logistiques et portuaires assurera, non seulement, une optimisation des délais et des coûts des opérations logistiques, mais aussi, une meilleure synergie et intégration entre les différents modes de transport (fluvio-maritime, ferroviaire, routier), afin de soutenir le développement et la connectivité des pôles économiques

3. Développement du capital humain et des conditions de travail et de vie dans les métiers maritime, portuaire et de la logistique.

Afin de promouvoir l'emploi dans les métiers maritimes et portuaires, il est nécessaire d'améliorer les conditions de travail et de sécurité des travailleurs et de renforcer leurs compétences et qualifications en mettant en place des formations adaptées aux évolutions du secteur.

4. Renforcement du dispositif de gestion de la sécurité et sûreté maritimes et de la protection de l'environnement marin

La réduction des risques d'accidents maritimes et de pollution marine requiert le renforcement de la surveillance et du contrôle des activités maritimes, en conformité avec les normes internationales en matière de sécurité et d'environnement.

5. Amélioration du cadre de gouvernance et de financement dans les domaines des Transports maritimes, des Ports et de la Logistique.

L'ambition d'améliorer la compétitivité et la résilience du secteur face aux évolutions mondiales fait appel à la mise en place d'un cadre réglementaire plus efficace et transparent, ainsi que des mécanismes de financement adaptés, notamment les partenariats public-privé.

Orientation stratégique 3 : Amélioration de la gouvernance du secteur

Programme 3 : Pilotage, gestion et coordination administrative

Le programme a pour objectif d'améliorer le pilotage du secteur des pêches, des infrastructures fluviomaritimes et portuaires. Il vise à rendre plus efficace la gestion des ressources maritimes et portuaires et à faciliter la coordination entre les différents acteurs.

Objectif spécifique 3 : Améliorer la gouvernance, le pilotage et la coordination du secteur

L'objectif spécifique est de garantir une gestion optimale et transparente des activités liées à la pêche, aux infrastructures maritimes et portuaires. Il s'agira à terme de disposer d'un organigramme qui reflète les priorités du département, de renforcer le cadre institutionnel de pilotage et de coordination des interventions publiques dans le secteur et d'accompagner la mise en place d'institutions privées plus adaptées à la gestion du secteur.

La mise en œuvre du programme se fera à travers six actions :

1. Développement de mécanismes durables et innovants de financement

Ces mécanismes reposent entre autres sur (i) la promotion de l'investissement privé dans le secteur à travers le partenariat public privé (ii) la mise en place de fonds pour l'innovation et la recherche et (iii) la mise à profit des financements dédiés à la lutte contre les changements climatiques et la perte de biodiversité (fonds vert, fonds bleu, crédits carbone, fonds d'adaptation etc.).

2. Réforme du cadre institutionnel réglementaire et législatif

Il s'agira de (i) mettre à jour les textes réglementaires et législatifs (pêche maritime, pêche continentale, marine marchande), (ii) réadapter l'organigramme du MPIMP en fonction des priorités et (iii) formaliser le métier des femmes transformatrices via l'adoption du décret portant création du métier de femmes transformatrices etc.

3. Mise en place d'un système d'information et de communication digitale et intégré

Elle passera par (i) le renforcement du système statistique des pêches, des infrastructures maritimes et portuaires ; (ii) la digitalisation des procédures administratives et la gestion du personnel ; (iii) le renforcement des moyens logistiques et informatiques des structures responsables de la collecte, du traitement et de l'analyse des données (iv) la mise en place d'une plateforme fédératrice des sous-systèmes d'information ; (vi) l'élaboration d'une stratégie de communication en cohérence avec la LPSD et (vii) le développement de la communication digitale et numérique pour faciliter les échanges entre les parties prenantes.

4. Amélioration du dispositif de Planification, du suivi-évaluation et du contrôle

Les principales lignes d'actions sont (i) la mise en place d'un système de suivi évaluation de la politique sectorielle ; (ii) le renforcement du contrôle interne ; (iii) la mise en place des mécanismes de contrôle des contrats et accords et (iv) la mise en place de mécanisme assurant la transparence des processus y compris la gestion des réclamations ; etc.

5. Institutionnalisation du Genre

Il s'agira de prendre en compte à tous les niveaux de la planification, l'équité et égalité de genre.

6. Renforcement du capital humain

La réalisation de cette action passera par (i) le renforcement des infrastructures et des équipements de formation et l'accompagnement dans la définition et la mise en œuvre de nouveaux curricula répondant aux besoins du marché ; (ii) le renforcement des capacités des agents du ministère et des acteurs ; (iii) la mise en place d'un système de gestion prévisionnel des emplois et compétences (GPEC) et (iv) le renforcement des moyens humains et matériels des services du MPIMP.

II.10. Cadre de pilotage et suivi-évaluation et communication

La mise en œuvre efficace de la LPSD est conditionnée par le respect des préalables. Le respect des préalables ci-après conditionne l'efficacité de l'exécution de la politique sectorielle sur la période 2025-2029 :

- La mise en place d'un nouvel organigramme reflétant les priorités actuelles de la politique sectorielle en matière d'aménagement des pêches, d'exploitation durable des ressources aquatiques et de valorisation des produits.
- La conduite des réformes nécessaires au développement des infrastructures fluviomaritimes et portuaires pour moderniser et améliorer l'efficacité des ports et ce dans un contexte de mondialisation et de développement du commerce. L'État devrait investir davantage dans les infrastructures portuaires qui jouent un rôle crucial dans le commerce international et la logistique. Le partenariat public-privé constitue aussi une opportunité de maximiser les investissements dans le sous-secteur.
- La dotation en moyens humains, matériels et logistiques des administrations centrales et déconcentrées.

Le renforcement des organes de suivi-évaluation de la LPSD.

II.10.1. Cadre de pilotage et suivi-évaluation

Cadre de pilotage stratégique

Les programmes retenus sont traduits dans le Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses (DPPD) qui constitue le cadre de planification issu des réformes communautaires de l'UEMOA. Le DPPD va décliner les actions de développement prioritaires retenues dans les

différents axes des programmes de la LPSD en projets et programmes opérationnels à moyen terme. A ce titre, le DPPD constitue un document de mise en œuvre de la politique sectorielle de développement des pêches, des infrastructures fluviomaritimes et portuaires.

Sur le plan opérationnel, chaque année un Plan de Travail annuel (PTA) sera élaboré par l'ensemble des structures centrales et déconcentrées, maitresses d'œuvre de l'exécution de la LPSD. Ce PTA, en conformité avec le DPPD, constitue l'outil de concrétisation du plan d'actions stratégique de la LPSD. L'élaboration du PTA de l'année N+1 sera faite de façon participative sur la période de septembre-octobre de l'année N en consolidant les PTA des différentes structures chargées de la mise en œuvre de la politique du secteur. Il fera l'objet de validation par le MPIMP.

Cadre de suivi et d'évaluation

Le cadre de suivi et d'évaluation permet aux acteurs centraux et régionaux de suivre et d'analyser les résultats obtenus tout au long du processus de mise en œuvre de la LPSD. Il fournit l'opportunité d'explicitier, au fur et à mesure, les objectifs de la politique sectorielle, de s'assurer que ceux-ci demeurent réalistes et vérifiables et de les réajuster en cours d'exécution si l'évolution des indicateurs n'est pas conforme aux prévisions. Pour cela, au niveau du dispositif institutionnel, qui sera régi par des textes réglementaires, deux niveaux de pilotage sont définis.

Au niveau politique, deux comités seront mis en place dont le Comité interministériel d'évaluation (CIE) et le Comité conjoint de Suivi et d'Evaluation (CCSE).

Le CIE, présidé par le Premier Ministre, se réunit une fois tous les deux ans. Il sera chargé d'évaluer la mise en œuvre de la politique sectorielle et de décider, au besoin, des réorientations sur la base des résultats majeurs obtenus (à mi-parcours notamment) et des enjeux internationaux.

Le CCSE, présidé par le Ministre chargé des Pêches, des infrastructures maritimes et portuaires se réunit tous les ans pour évaluer l'état d'exécution du plan d'actions de la LPSD et donner les directives nécessaires à sa bonne exécution. Le CCSE est chargé de la tenue de la revue sectorielle annuelle. Le secrétariat technique du Comité est assuré par la Cellule d'Eudes, de la Planification et du Suivi-Évaluation (CEPSE). Le CCSE est composé des responsables des structures techniques du Département, des représentants des partenaires au développement du secteur, des professionnels du secteur et de la société civile.

Le MPIMP présente un rapport aux réunions des deux organes du niveau politique.

Au niveau opérationnel, deux niveaux sont considérés dont une échelle ministérielle et une échelle régionale.

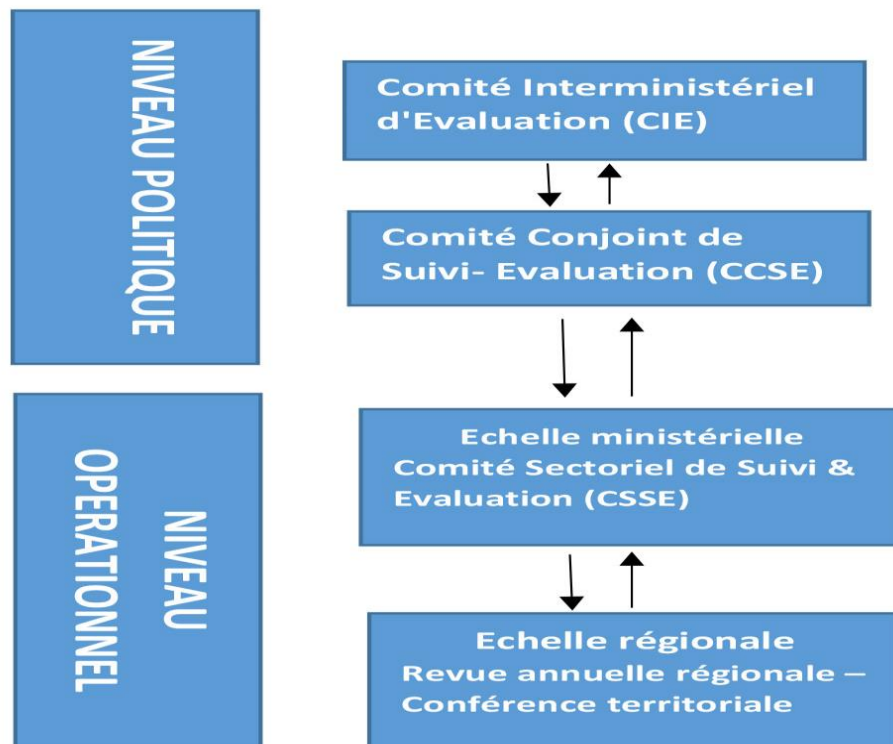
A l'échelle ministérielle, il sera mis en place un Comité sectoriel de Suivi-Évaluation (CSSE) présidé par le Secrétaire général du Ministère en charge des Pêches, des infrastructures maritimes et portuaires. Il est composé des points focaux en suivi-évaluation des structures techniques du Département. Le CSSE se réunit au moins une fois par semestre pour le suivi de la mise en œuvre du PTA du Ministère. Il est également chargé de la préparation de la revue sectorielle annuelle dont il assure la validation technique du rapport. Le secrétariat technique de ce comité est assuré par la Cellule d'Eudes, de la Planification et du Suivi-Évaluation.

A l'échelle déconcentrée, le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre de la politique des pêches et des infrastructures maritimes et portuaires se feront dans le cadre de la revue annuelle régionale et la Conférence territoriale. Les rapports de ces instances de suivi-évaluation présidées par le gouverneur de région seront transmis au MPIMP par le responsable du service régional chargé des pêches.

La CEPSE du MPIMP sera chargée de la coordination du dispositif global de suivi-évaluation de la politique sectorielle. Autrement dit, elle veillera à la mise en place d'un système de suivi-évaluation performant dont elle assurera également la bonne coordination avec les différents acteurs du processus.

Le dispositif global de pilotage et de suivi-évaluation est présenté à la figure 1.

Figure 1 : Dispositif global de pilotage et de suivi-évaluation



II.10.2. Communication

La communication est un levier essentiel pour valoriser le rôle stratégique du secteur maritime et portuaire dans le développement économique et durable. Elle vise à informer, sensibiliser, mobiliser et impliquer les acteurs institutionnels, professionnels, citoyens et partenaires internationaux. A travers la LPSD, l'objectif principal sera de renforcer la gouvernance maritime, améliorer l'efficacité des infrastructures, promouvoir la gestion durable des ressources halieutiques et assurer une meilleure coordination entre les différentes directions du Ministère et les différents partenaires.

Les stratégies de communication reposeront sur l'utilisation de canaux institutionnels (sites web, rapports, conférences), des campagnes de sensibilisation sur la pêche durable et la protection de l'environnement ainsi que l'organisation de forums. Le Ministère mettra en place une communication dynamique à travers des outils numériques (réseaux sociaux, newsletters, plateformes interactives) et traditionnels (conférences de presse, affiches, médias nationaux et internationaux). Les concertations avec les parties prenantes dans la mise en œuvre de la LPSD renforceront également l'impact des actions engagées.

Relativement à la mise en œuvre de la LPSD, un plan d'action détaillé, échelonné de 2025 à 2029, comprend la mise à jour des plateformes numériques, le lancement de campagnes de sensibilisation, l'organisation d'événements sectoriels et la mise en avant des innovations technologiques. L'évaluation de l'impact sera assurée par des indicateurs clés tels que l'engagement du public, la visibilité médiatique et les retours des parties prenantes.

Une communication claire, transparente et participative est essentielle pour garantir le succès de la LPSD. Elle contribuera à accroître la visibilité des programmes, renforcer la collaboration et positionner le Ministère comme un acteur clé du développement maritime, portuaire et des pêches à l'échelle nationale et internationale.

II.11. Financement de la LPS

Le financement des programmes de la politique sectorielle proviendra de différentes sources dont :

- l'État à travers le budget consolidé d'investissement (BCI) et la CEPIA ;
- le secteur privé et les collectivités ;
- les partenaires au développement ainsi que les institutions financières.

II.12. Risques liés à l'exécution de la LPS et capitalisation des acquis

Les risques liés à l'exécution de la LPS sont relatifs à :

- l'absence de volonté du Gouvernement, en particulier du Ministère chargé de la pêche, de l'aquaculture, des infrastructures maritimes et portuaires à engager les réformes juridiques et institutionnelles devant permettre de jeter les fondamentaux de la stratégie de développement du secteur ;
- l'insuffisance de financement qui pourrait être lié, entre autres, au faible engagement du secteur privé dans la construction d'infrastructures de pêche, d'aquaculture, de transport fluvio-maritime et de logistique ;
- le manque de coordination et de développement de synergies entre les différentes parties prenantes (ministères, agences gouvernementales, acteurs locaux) et la non-mutualisation des moyens humains, financiers et logistiques disponibles pour une plus grande efficacité de l'action gouvernementale ;

- le manque d'information et de sensibilisation des acteurs pouvant occasionner une faible mobilisation et implication des acteurs institutionnels, professionnels, citoyens et partenaires internationaux ;
- La faible capacité d'adaptation et d'atténuation du changement climatique qui pourrait affecter négativement les écosystèmes marins et fluviaux et perturber les cycles de reproduction des poissons et la durabilité des infrastructures maritimes et portuaires.

ANNEXES

Annexe 1 : Forces, faiblesses opportunités et menaces de l'action du département

Forces	Faiblesses
<p>Pêche, aquaculture et fonds marins</p> <ul style="list-style-type: none">• Bonne diversité halieutique• Qualité de la main d'œuvre (connaissance empirique des acteurs)• Expertise avérée et diversifiée de la recherche (CRODT, IFAN; ITA, Universités) et bonne couverture du littoral• Disponibilité d'un navire de recherche• Proximité par air et mer des principaux marchés porteurs• Existence de Plans d'aménagement• Existence d'infrastructures à la pêche (chantiers navals, PAD)• Existence de centres de formation sur la pêche et l'aquaculture• Existence d'une cellule genre et équité <p>Transports fluviomaritimes</p> <ul style="list-style-type: none">• Position géographique privilégiée du PAD• Plus de 150 années d'expérience portuaire• Environnement des affaires favorable du pays• Existence de centres de formation sur les métiers portuaires et la logistique	<p>Pêche, aquaculture et fonds marins</p> <ul style="list-style-type: none">• Surexploitation et raréfaction des ressources halieutiques• Mauvaises pratiques de pêche (INN)• Technologies inadaptées de certains complexes frigorifiques (complexe indien, électricité)• Surdimensionnement de certains complexes frigorifiques• Faible capacité voire non fonctionnement des organes de gestion des infrastructures;• Faiblesse des organes de gouvernance de la pêche• Absence de suivi et d'évaluation du soutien public au secteur de la pêche.• Faible intégration des fonctions d'aménagement (recherche, gestion et surveillance).• Insuffisance du nombre de chercheurs• Insuffisance des ressources financières et des moyens logistiques pour la recherche• Manque de laboratoires techniques (environnement marin et côtier, biologie des pêches, aquaculture) équipés pour le CRODT• Irrégularité des campagnes scientifiques en mer par le CRODT• Lenteur dans le déploiement des activités piscicoles• Coût élevé de l'aliment poisson• Coût élevé des aménagements piscicoles• Vétusté, manque de professeurs et nécessité d'adaptation des programmes dans les centres de formation• Difficultés dans le maillage de la zone de protection et de surveillance des pêches• Faible sensibilité du genre dans les politiques et le dispositif institutionnel du Ministère• Absence d'un système intégré de surveillance maritime• Absence de procédures claires relatives à l'attribution des licences ;• Problèmes de fonctionnement de la commission d'attribution des licences (absence d'un règlement intérieur) ;• Nature consultative de la commission des licences et poids faible de l'avis scientifique dans l'octroi des licences.• Cadre juridique de sénégalisation des navires <p>Transports fluviomaritimes</p> <ul style="list-style-type: none">• Saturation de l'espace portuaire• Faiblesse du fret retour• Manqué de formation sur les métiers de l'offshore (HUET) et du personnel navigant (officiers supérieurs de la Marine marchande)

	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'une académie nationale supérieure maritime • Insuffisance de l'apport du secteur privé dans la mobilisation des ressources d'investissement.
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existence du document : Vision Sénégal 2050 • Existence du référentiel SND 2025-2029 ; • Existence du Fonds vert climat • Existence d'un compact régional sur l'économie bleue du Millenium Challenge Corporation (MCC) • Existence du Plan national d'Adaptation aux CC • Position géographique favorisant un Hub sous régional • Développement de services innovants • Moteur de croissance • Volonté manifeste de l'État à développer la formation professionnelle maritime • Existence de la SNEEG₂ 2016-2026) • Programme de développement du transport fluvial de l'OMVS • Confiance des PTF 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Changement climatique • Pollutions • Erosion côtière; • Crues et inondations en milieu continental • Exploitation du pétrole et du gaz (marée noire) • Concurrence sous régionale • Conjoncture économique infractionnelle; • Instabilité potentielle de la sous-région • Desserte terrestre vers l'hinterland

Annexe 2 : Défis et priorités du secteur

Sous-secteurs	Contraintes et défis	Priorités et enjeux
Pêche et aquaculture	<ul style="list-style-type: none"> • Raréfaction de la ressource • Non fonctionnalité des centres de pêches • Insuffisance des moyens humains, techniques et financiers alloués à la recherche et à l'innovation • Manque de moyens financiers, humains et logistiques pour le SCS • Augmentation de la fréquence des événements fluvio-maritimes extrêmes (tempêtes, inondations, élévation du niveau de la mer et des fleuves) • Réchauffement des eaux de surface • Modification des upwellings • Insuffisance de fermes aquacoles sur l'étendue du territoire national • Déficit d'équipements adaptés à l'amélioration de la connectivité • Compétences numériques de base faible au niveau de l'administration des pêches et des acteurs du secteur • Dématérialisation insuffisante des procédures et des processus opérationnels (enregistrements, inspections, certification, traçabilité) • Non prise en compte de l'opportunité, de l'équité et de l'égalité dans les dotations d'équipements et la construction des infrastructures halieutiques et aquacoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Résoudre les problèmes liés à la non-appropriation effective de la LPSD comme document de référence des interventions dans le secteur de la pêche, de l'aquaculture, des infrastructures maritimes et portuaires • Résoudre le manque de coordination, de suivi et d'évaluation qui empêche d'analyser régulièrement les efforts par rapport à l'atteinte des objectifs prévu dans la LPSD • Allouer des crédits conséquents aux différentes structures des domaines de la pêche, de l'aquaculture, des infrastructures maritimes et portuaires pour conduire les activités prévues • Éviter les ponctions et/ou réorientations des crédits déjà affectés à la réalisation de des programmes sectoriels en pleine année d'exercice budgétaire ; • Alléger les procédures de passation des marchés publics • Veiller à ce que les interventions des Partenaires Techniques et Financiers qui appuient le secteur à travers des projets soient alignées aux orientations de la LPSD • Prendre en compte les réalités territoriales mais aussi et surtout les besoins et points de vue des acteurs locaux • Mettre en place un dispositif où toutes les parties prenantes seront tenues par des délais, en vue de réduire le manque de célérité dans la transmission des conventions à ratifier • Respect des engagements relatifs à la contribution financière dans certaines organisations et à la mobilisation des ressources financières et humaines nécessaires à la mise en œuvre des actions allant dans le sens du respect des engagements.
Infrastructures maritimes et portuaires	<ul style="list-style-type: none"> • Faible anticipation sur les dynamiques du transport maritime international • Déficit de l'offre de l'industrie navale • Absence de politique appropriée de gestion, d'entretien, de maintenance, de réhabilitation et de modernisation des infrastructures et équipements des transports fluvio-maritimes • Déficit des infrastructures et équipements modernes (ports, centre de formation, chantier naval et logistique etc.) • Vulnérabilité des infrastructures maritimes et portuaires aux changements climatiques • Absence d'un plan de développement des corridors (routiers, ferroviaires et fluvio-maritimes) • Services des Transports maritimes peu performants 	

	<p>Absence d'un plan d'amortissement et de renouvellement de la flotte des navires du COSAMA, LMDG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dématérialisation insuffisante des procédures et des processus opérationnels et absence d'un système d'information intégré et digitalisé • Inefficacité du dispositif de suivi médical et des conditions de vie des gens de mer • Insuffisance de l'offre de formation sur les métiers de l'économie bleue (transports maritimes, logistique portuaire, pétro-gazière, etc.) ; • Système de gestion de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement peu performant par rapport aux attentes de l'heure • Inadéquation du dispositif de gestion des Accidents maritimes (Bureau des Enquêtes maritimes) • Déficit de moyens pour un service hydrographique performant • Manque de célérité dans la procédure de ratification des conventions internationales et non-respect des engagements relatifs à (1) la contribution financière dans certaines organisations, (2) la mobilisation des ressources humaines et financières nécessaires à la mise en œuvre des actions • Absence de cadre juridique et programmes de développement du transport fluvial ; • Absence de zone d'extension du chantier naval • Déficit d'implication du secteur privé dans la mobilisation du financement des projets de développement des infrastructures maritimes et portuaires ; • Déficit de compétences dans la conduite des négociations et la mise en œuvre des conventions PPP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à la mise en place d'un Programme de développement des corridors, intégrant la réalisation de ports secs avec notamment, la construction d'entrepôts de stockage, d'aires de stationnement, de postes de contrôle juxtaposés, nécessaires à l'amélioration de la connectivité entre les ports et les pôles industriels, mais également avec l'hinterland et les autres pays limitrophes • Veiller à l'application et au respect des dispositions du règlement 14 de l'UEMOA portant sur le contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises • Veiller à la mise en œuvre des mesures ou Accords pour la facilitation des échanges transfrontaliers, avec la digitalisation des procédures et le déploiement du Système interconnecté de gestion des marchandises en transit (SIGMAT) • Développer l'activité de la SIRN en étendant le chantier vers le port de Ndayane, sur une superficie d'environ dix hectares afin de regrouper et optimiser l'ensemble des activités • Ajout d'un nouveau dock flottant afin d'optimiser les opérations et minimiser les pertes de temps. • Création d'un pôle spécialisé dans le démantèlement des navires en fin de vie. • Exécution du nouveau quai du mole 8 (SAIPEM) avec une capacité d'accueil de 4 à 5 occupants, permettant de rentabiliser pleinement l'assiette
Fonds marins	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Déficit de personnel spécialisé dans le domaine des fonds marins 	
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance dans l'application des textes législatifs et réglementaires 	

	<ul style="list-style-type: none">• Obsolescence de certains textes législatifs et réglementaires (Pêche continentale)• Absence d'efficacité, d'efficience et manque de transparence liés à la multiplicité des institutions intervenantes (services techniques et DAGE)	
--	---	--

Annexe 3 : Synthèse du cadre logique	
Vision : « Un secteur porteur de croissance durable, d'équilibre territoriale et de souveraineté alimentaire, à l'horizon 2029 »	
Orientations stratégiques :	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Développement durable de la pêche et de l'aquaculture 2. Développement des transports fluviomaritimes, des activités portuaires et de la logistique 3. Amélioration de la gouvernance du secteur 	
Objectif global : « Contribuer au développement des moteurs de croissance dans des pôles territoires compétitifs à travers une gestion durable des ressources maritimes et des infrastructures de connectivité »	
Programmes	Actions
Objectif spécifique 1 : Promouvoir une pêche et une aquaculture durables pour une souveraineté alimentaire soutenue et centrée sur les territoires	
Programme I : Pêche et Aquaculture	Action 1.1 : Régulation de l'accès à la ressource halieutique
	Action 1.2 : Aménagements des pêcheries
	Action 1.3 : Gestion des écosystèmes aquatiques
	Action 1.4 : Valorisation des produits halieutiques et aquacoles
	Action 1.5 : Intensification de l'aquaculture
Objectif spécifique 2 : Améliorer la performance des services des transports maritimes, des activités portuaires et de la logistique	
Programme II : Transports maritimes et Ports	Action 2.1 : Renforcement de la plateforme portuaire, des infrastructures et équipements maritimes
	Action 2.2 : Amélioration des services des transports maritimes portuaires et de la logistique
	Action 2.3 : Renforcement des ressources humaines et des conditions de travail et de vie dans les métiers maritimes, portuaires et de la logistique
	Action 2.4 : Renforcement de la sécurité, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin
	Action 2.5 : Amélioration du cadre de gouvernance et de financement dans les domaines des transports maritimes, des ports et de la logistique
Objectif spécifique 3 : Améliorer le pilotage et la coordination du secteur	
Programme III : Pilotage, gestion et coordination administrative	Action 3.1 : Développement des mécanismes innovants et durables de financement
	Action 3.2 : Réforme du cadre institutionnel, réglementaire et législatif
	Action 3.3 : Mise en place d'un système d'information et de communication digital et intégré
	Action 3.4 : Amélioration du dispositif de planification, du SE, du contrôle interne et de la gestion
	Action 3.5 : Institutionnalisation du genre
	Action 3.6 : Renforcement des capacités des ressources humaines
OBJECTIF SPECIFIQUE 4 : Assurer des investissements de soutien à la production durable et à la promotion des produits des pêches	
Programme IV : CEPIA	Action 4.1 : Appui aux structures des pêches
	Action 4.2 : Soutien à la valorisation des produits des pêches

Annexe 4 : Matrice du plan d'actions sommaire

Orientations stratégiques	Programmes	Objectifs spécifiques	Résultats attendus	Indicateurs de performance	Coût estimé 2025-2029
1. Développement durable de la pêche et de l'aquaculture	Programme I : Pêche et Aquaculture durables	Promouvoir une pêche et de l'aquaculture durables pour une souveraineté alimentaire soutenue et centrée sur les territoires	Une pêche et une aquaculture durables pour une souveraineté alimentaire soutenue et centrée sur les territoires sont accrues	- Production (T) pêche (artisanale et industrielle) - Production (T) aquacole Valeur ajoutée	96 343 188 002
2. Développement des transports fluviomaritimes, des activités portuaires et de la logistique	Programme II : Transports maritimes et Ports	Améliorer la performance des services des transports maritimes, des activités portuaires et de la logistique	La performance des services des transports maritimes, des activités portuaires et de la logistique est améliorée	Indice de Performance des Conteneurs et des Ports (rang)	75 526 220 508
3. Amélioration de la gouvernance du secteur	Programme III : Pilotage, gestion et coordination administrative	Améliorer le pilotage et la coordination du secteur	Le pilotage et la coordination du secteur sont améliorés	Nombre de réunions organisées	14 249 429 395
	Programme IV : CEPIA	Assurer des investissements de soutien à la production durable et à la promotion des produits des pêches	Des investissements de soutien à la production durable et à la promotion des produits des pêches sont assurés	Ratio d'investissement de soutien	17 500 000 00