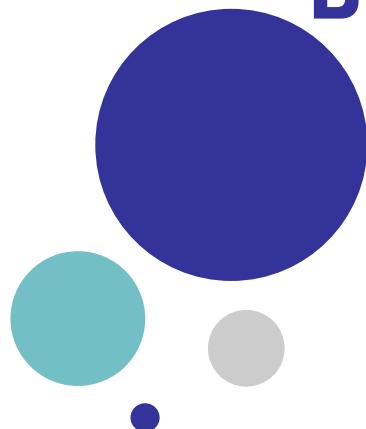




SECTEUR PORTUAIRE MAROCAIN : DE LA GOUVERNANCE A LA STRATEGIE



Juin 2015

Plan de la Présentation

1

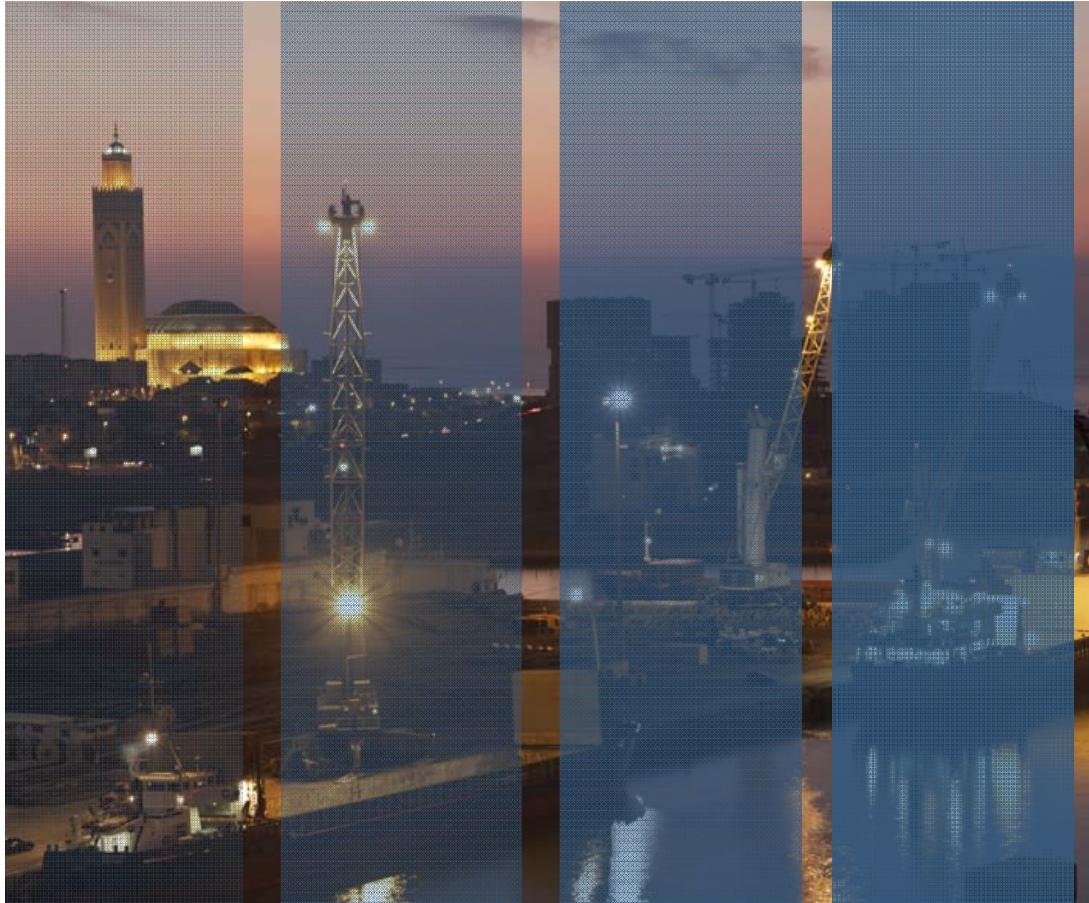
Présentation du secteur portuaire marocain

2

Mode de gouvernance du secteur :
Réforme portuaire

3

Stratégie portuaire 2030



1

Présentation du secteur portuaire marocain

ATOUTS GÉOGRAPHIQUES : UN CARREFOUR ENTRE LES DIFFÉRENTS CONTINENTS



- Une façade maritime de 3.500 km
- Une position au Détrroit de Gibraltar
- Un maillon logistique stratégique
- Un levier d'aménagement du territoire

OFFRE PORTUAIRE NATIONALE

Patrimoine portuaire actuel

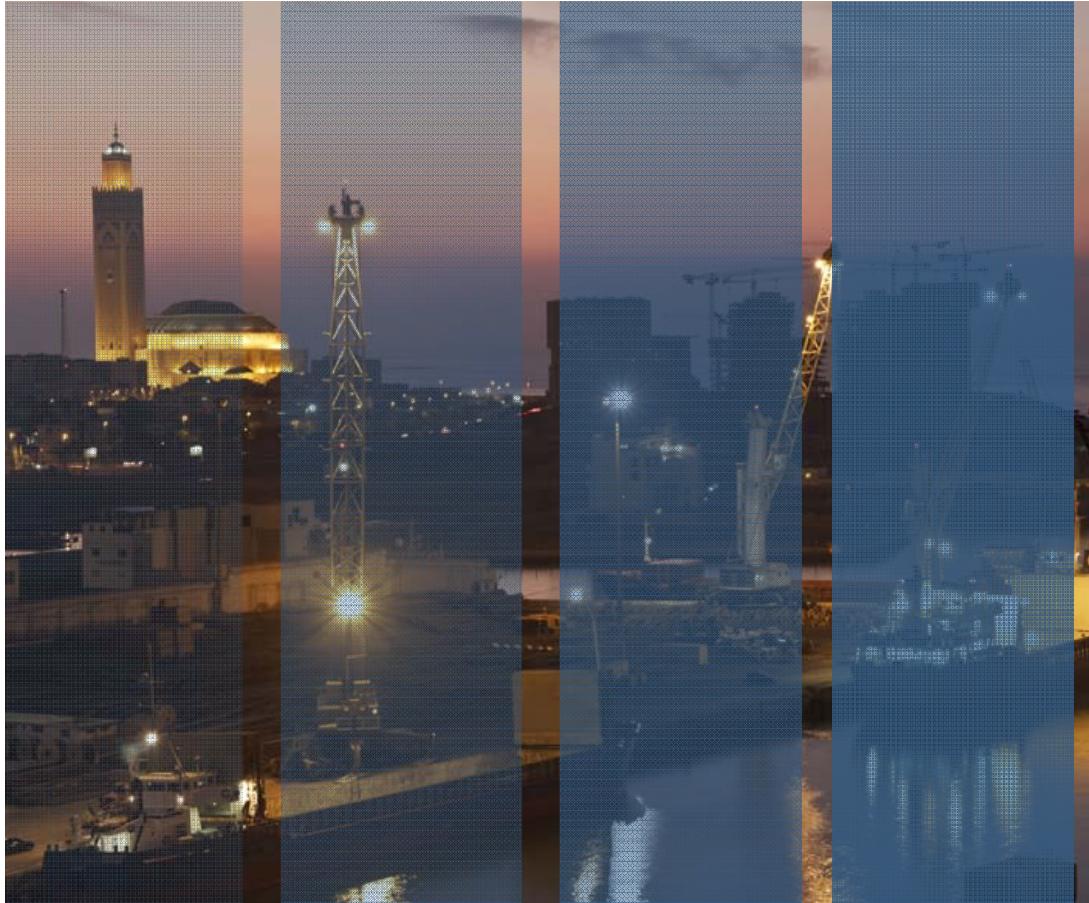
34 ports répartis sur toutes les côtes du Royaume avec des caractéristiques et des vocations différentes pouvant être classés en 4 Grands groupes :

- 12 Ports polyvalents
- 1 Port de transbordement
- 15 ports à dominante pêche
- 6 ports de plaisance



Trafics portuaires en 2014

- Trafic global : 115,1 Millions de tonne (+14,3%)
- Trafic domestique : 84,2 Millions de tonne (+ 4,5%)
- Trafic global conteneurs : 4,1 MEVP dont environ 1,1 MEVP (import-export)



2

Mode de gouvernance du secteur : Réforme portuaire



LE CONTEXTE PORTUAIRE : CONTRAINTES ENDOGÈNES

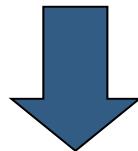
- Coûts de passage élevés et non transparents
- Monopole de la manutention à terre et Oligopole de la manutention à bord
- Congestion des infrastructures et attentes navires élevées
- Rendements non satisfaisants
- Confusion dans les responsabilités et les prérogatives
- Impossibilités de concilier entre les objectifs multiples et contradictoires (service public – rentabilité)
- Environnement non attractif pour les investisseurs dans le secteur
- Vide juridique relatif à l'organisation et à l'exercice des activités portuaires
- Situation critiquée par tous les stakeholders



Besoin de modernisation et d'amélioration
des performances du secteur portuaire

OBJECTIFS ET LEVIERS DE LA RÉFORME

Les objectifs



Une Réforme Globale du Secteur Portuaire La Loi 15/02

Institutionnelle

Organisationnelle

Economique

Sociale

Objectifs

- Rehausser le niveau de la compétitivité des ports marocains
- Doter le secteur portuaire d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions futures
- Adapter l'offre des services portuaires aux besoins de l'économie et aux attentes des usagers
- mettre à la disposition de l'économie un outil portuaire permettant de contribuer à l'amélioration de la compétitivité globale

SYSTÈME DE GOUVERNANCE DU SECTEUR PORTUAIRE

Le secteur portuaire Marocain régi par la loi 15-02 relative aux ports qui définit :



Les trois niveaux
d'intervenants



- L'Etat : mission de planification stratégique et réglementation
- L'ANP: Autorité de Police portuaire et de Régulation du secteur
- Les Opérateurs : Activités et prestations commerciales



Les leviers

REFONTE DU MODE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DES PORTS

→ *Clarification des rôles et des missions*

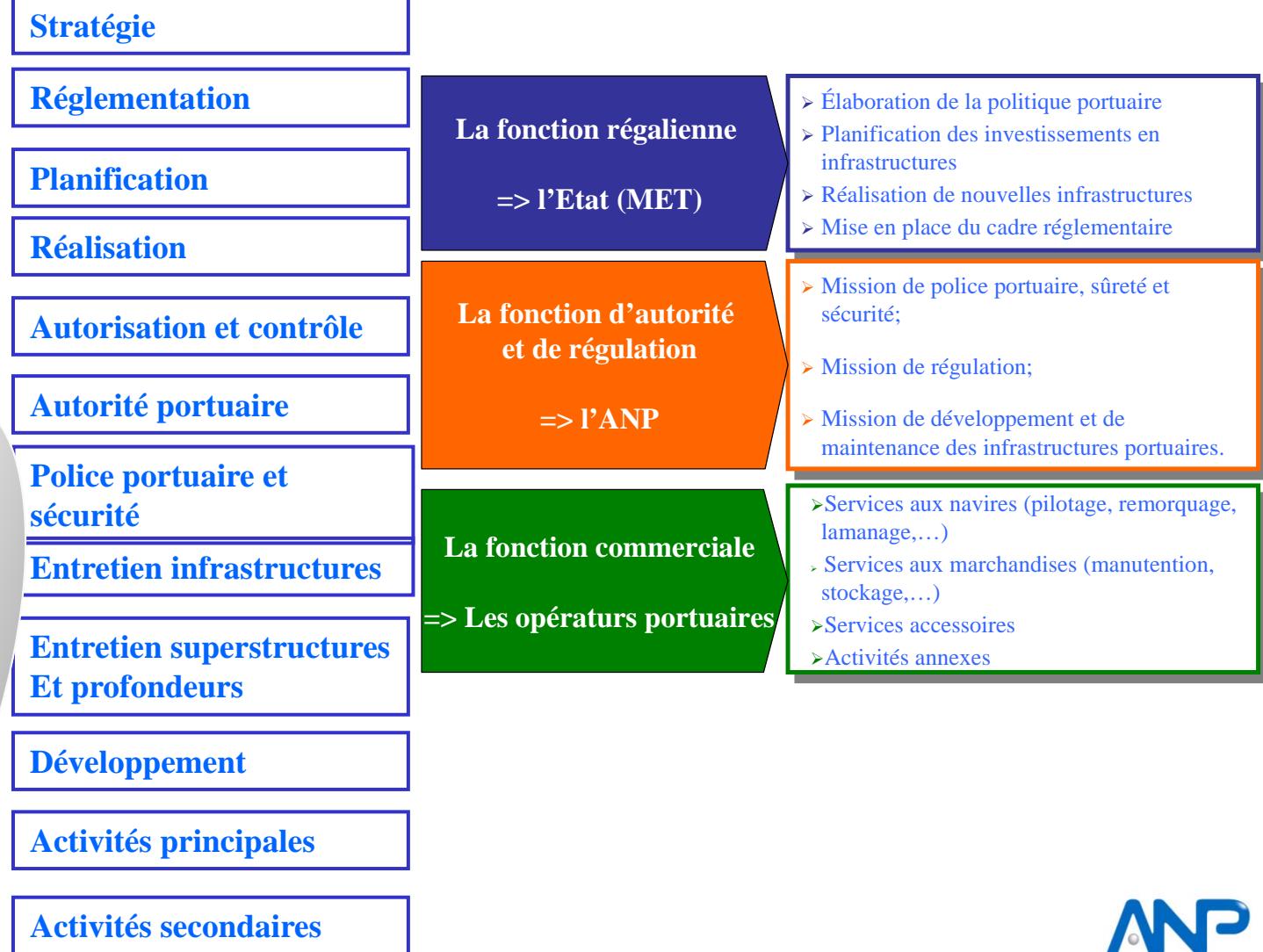
→ *Unicité dans la chaîne de manutention*

→ *Introduction de la concurrence et encouragement du secteur privé dans le financement, la gestion et l'exploitation de ports*

→ *Définition d'un cadre juridique et réglementaire*

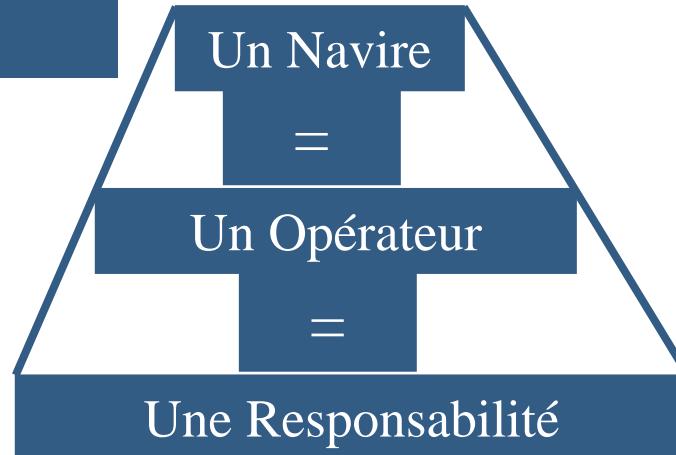


Clarification des rôles





Unicité de la manutention



- Une Loi
- Des textes d'applications
- Des conventions de concessions avec des cahiers de Charges
- Des dispositions de contrôle et de régulation



- Suppression de la rupture de responsabilité bord / terre
- Maîtrise de la chaîne de manutention
- Optimisation des moyens humains et matériel
- Introduction de nouvelles technologies de manutention

MISSIONS DE L'ANP

Mission régulation des activités et des opérateurs

- Définition des besoins, octroi des autorisations et concessions
- Contrôle des respects des engagements des opérateurs
- Veille au respect de la concurrence loyale entre opérateurs
- Arrête et contrôle le respect des tarifs publics plafonds
- Élaboration des règlements d'exploitation des ports et veille sur leurs respects

Mission développement et préservation du patrimoine portuaire

- Entretien des ouvrages de protection
- Entretien des infrastructures et des superstructures portuaires
- Maintient des profondeurs des bassins et des chenaux (dragage, dévasage, etc.)
- Gestion des réseaux
- Élaboration des plans d'aménagement des ports

Mission sécurité, sûreté et protection de l'environnement en milieu portuaire

- Exercice de la police portuaire
- Sécurité et la sûreté dans les ports (Code ISPS, etc.)
- Protection de l'environnement en milieu portuaire

REGIME D'EXERCICE DES ACTIVITES PORTUAIRES

Le régime de la concession

- Gestion d'un port;
- Exploitation des terminaux et de quais;
- Exploitation de l'outillage portuaire public;
- Exploitation de l'outillage portuaire privé, bord à quai
- Manutention portuaire.

⇒ Une durée de 30 ans, qui peut être prorogée de 20 ans

Une convention de concession & un cahier des charges

Le régime de l'autorisation

- Pilotage, Remorquage et lamanage;
- Magasinage, entreposage portuaire;
- Exploitation des TP, hangars et autres;
- Exploitation de l'outillage portuaire privé avec obligation de service public;

Une durée de 20 ans renouvelable

Une décision d'autorisation & un cahier des charges

Le régime de l'OTDP

- Occupation temporaire du domaine public portuaire.

Une durée de 20 ans maximum

Une décision d'autorisation & un cahier des charges



Création par la loi d'un organe de régulation et de contrôle : ANP

IMPACTS ET RETOMBÉES DE LA RÉFORME

En terme de compétitivité

Avec l'introduction de l'unicité de la manutention, la productivité au port enregistre des améliorations de 40 à plus de 100%. A titre d'exemples, les rendements moyens sont aujourd'hui pour :

➤ le conteneur : 27 Mvt/heure/portique (Casablanca)

(alors qu'on parlait de 12 à 15)

➤ les céréales: 9.000 T/N/J (contre 3500 à 4500) (Casablanca)

➤ Les billettes : 4.400 T/N/J (contre 500 à 700) (Casablanca)

➤ Soufre : 2.200 T/N/J (Safi)

➤ Barytine : 3.700 T/N/J (Safi)

➤ Clinker : 3.600 T/N/J (Safi)

➤ Sable : 8.500 T/N/J (Laâyoune)

- ✓ Introduction de la concurrence dans les activités et services portuaires



En terme de Gain, de simplification et de Transparence Tarifaire

- Facturation de la totalité de la prestation de manutention par l'opérateur à l'agent maritime
- Simplification du mode de facturation (suppression de l' over-time pour les conteneurs, les céréales, le remorquage)
- Réductions substantielles des coûts globaux du passage portuaire (réduction entre 25 et 40% des tarifs plafonds conteneurs et rouliers , réductions des séjours des navires, baisse des attentes des navires...)



Exemple de la baisse des tarifs de manutention

Comparaison des tarifs plafonds autorisés pour les conteneurs avec les tarifs appliqués avant la réforme portuaire.

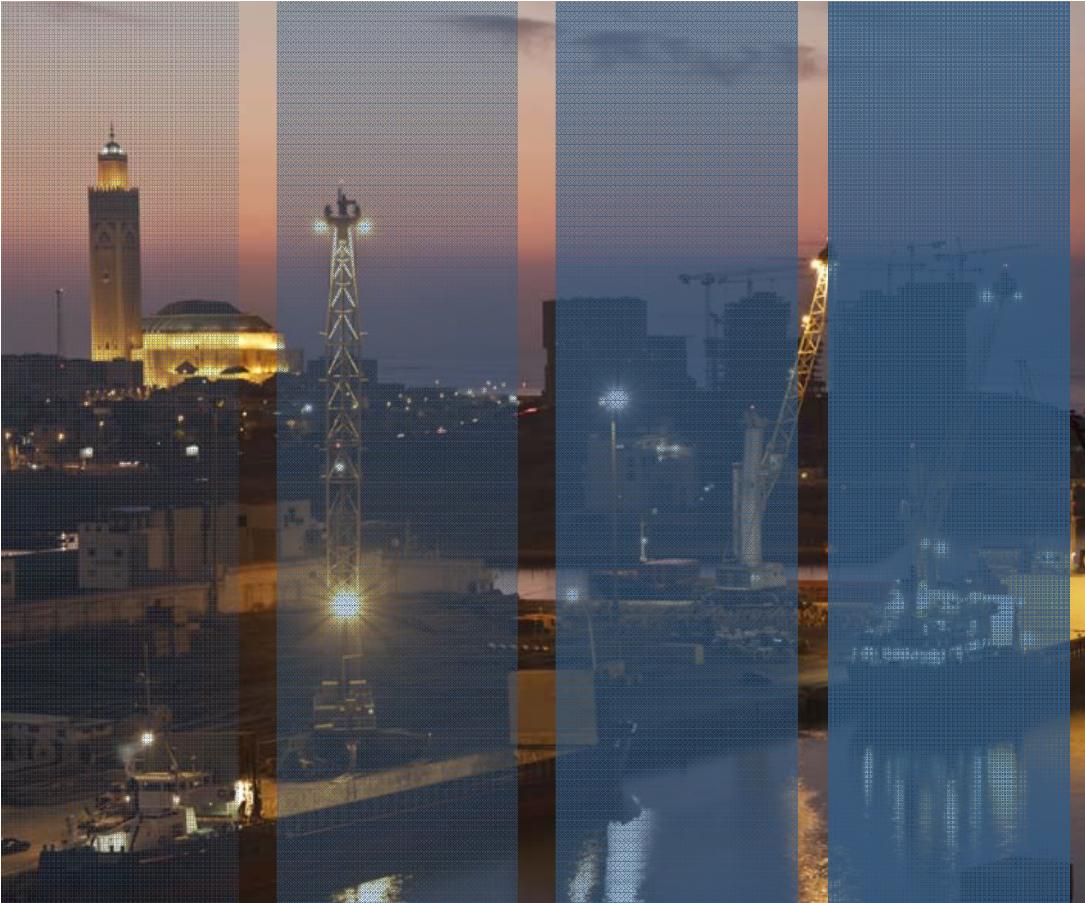
Tarif	Cahiers des Tarifs			Tarif Total	Tarif moyen appliqué après ristourne	Tarif Public: Plafond autorisé
	Aconage	stevedore	grutage			
20' plein imp	1000	500	73	1573	1216	995
40' plein imp	1700	700	105	2505	2104	1575
20' plein exp	900	500	73	1473	1033	890
40' plein exp	1530	700	105	2335	1800	1415

Les facteurs clés de succès

- ✓ Le partage du projet
- ✓ L'adhésion des dépositaires d'enjeux et leur implication
- ✓ Le maintien des acquis sociaux
- ✓ La planification de l'implémentation
- ✓ Le coût de la restructuration

Les défis

- ✓ La mise en conformité des opérateurs par rapport au nouveau cadre réglementaire
- ✓ Le maintien de la continuité de l'exploitation des terminaux portuaires



3

Stratégie portuaire 2030

STRATÉGIE PORTUAIRE 2030 : VISION ET OBJECTIFS

Avoir des ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale, moteurs du développement régional du territoire et acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plateforme logistique du bassin méditerranéen



Soutenir les dynamiques économiques

Renforcer la présence du Maroc sur ses deux façades maritimes et saisir une part du marché du commerce et du tourisme international maritime entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Afrique

Contribuer aux équilibres régionaux du Royaume et favoriser le développement social et humain

DEMANDE / OFFRE PORTUAIRE

Prévisions d'évolution des trafics
2030

De 290 à 370
millions de tonnes

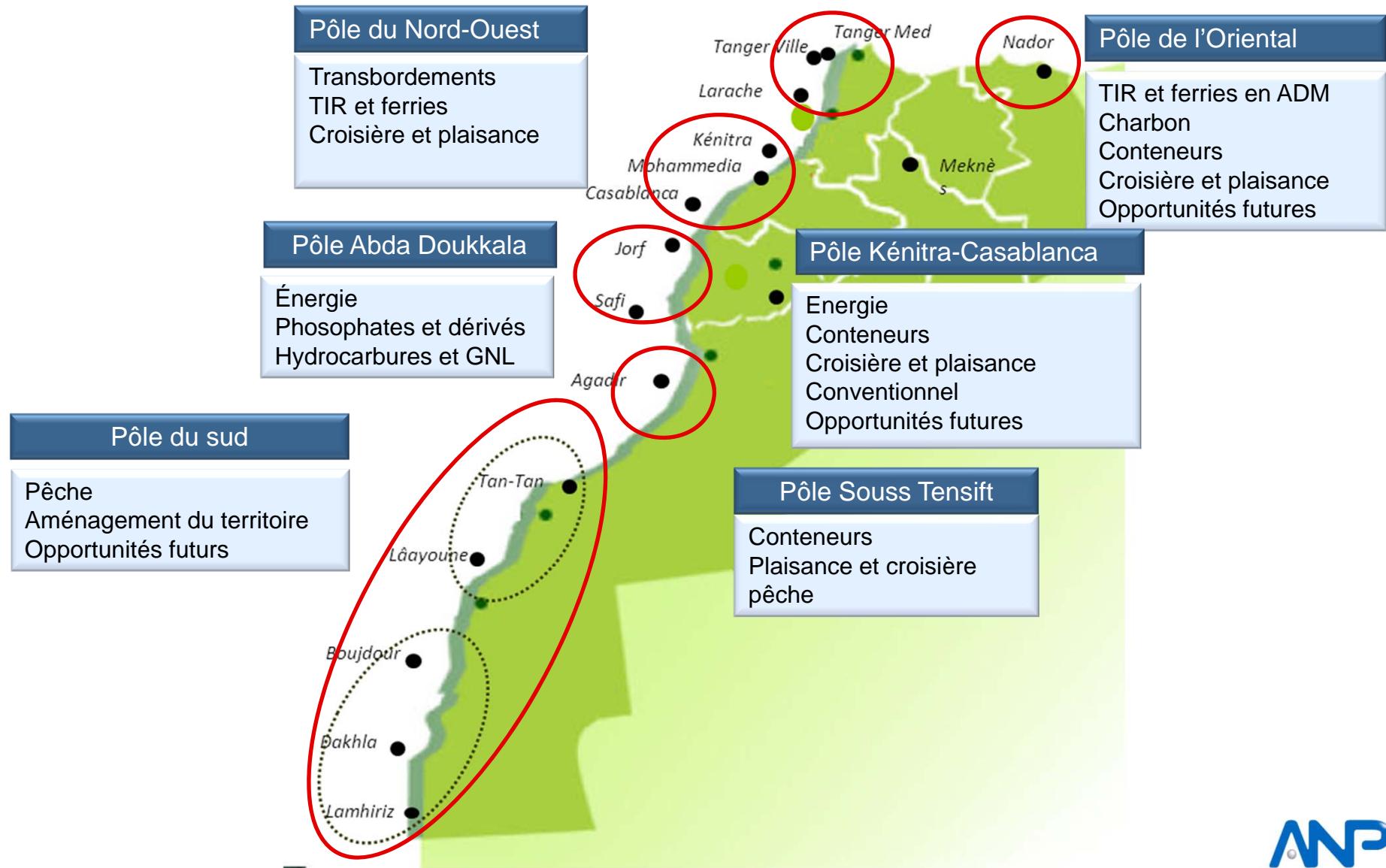
Capacité des ports

140 millions de
tonnes

Renforcement et adaptation de l'offre portuaire
aux développements que connaît le secteur
du transport maritime

Répartition équilibrée des infrastructures
portuaires le long du littoral marocain, afin de
faire face à l'évolution du trafic

LES PÔLES PORTUAIRES ET LEURS VOCATIONS



LES PRINCIPAUX AXES DE LA STRATÉGIE PORTUAIRE À L'HORIZON 2030

- Port de Mohammedia
- Port de Casablanca
- Port de Jorf Lasfar
- Port d'Agadir
- Port de Tarfaya

Grandes extensions

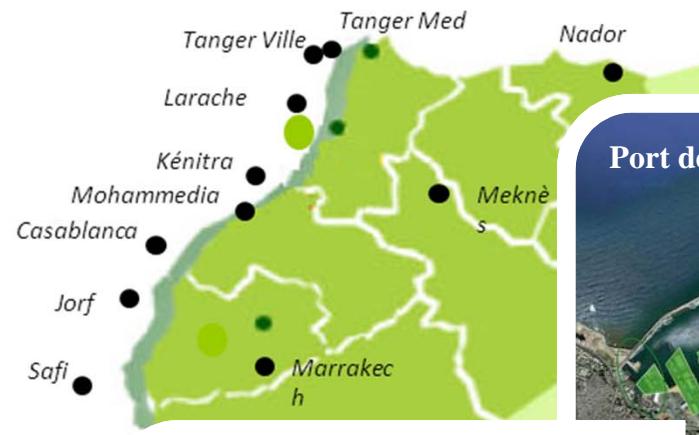
- Tanger-ville
- Kénitra-ville
- Casablanca
- Safi-ville

Intégration des ports dans le milieu urbain

- Port de Nador West Med
- Port de Kénitra Atlantique
- Port gazier de Jorf Lasfar
- Nouveau port vraquier de Safi
- Port de Dakhla Atlantique

Construction de nouveaux ports

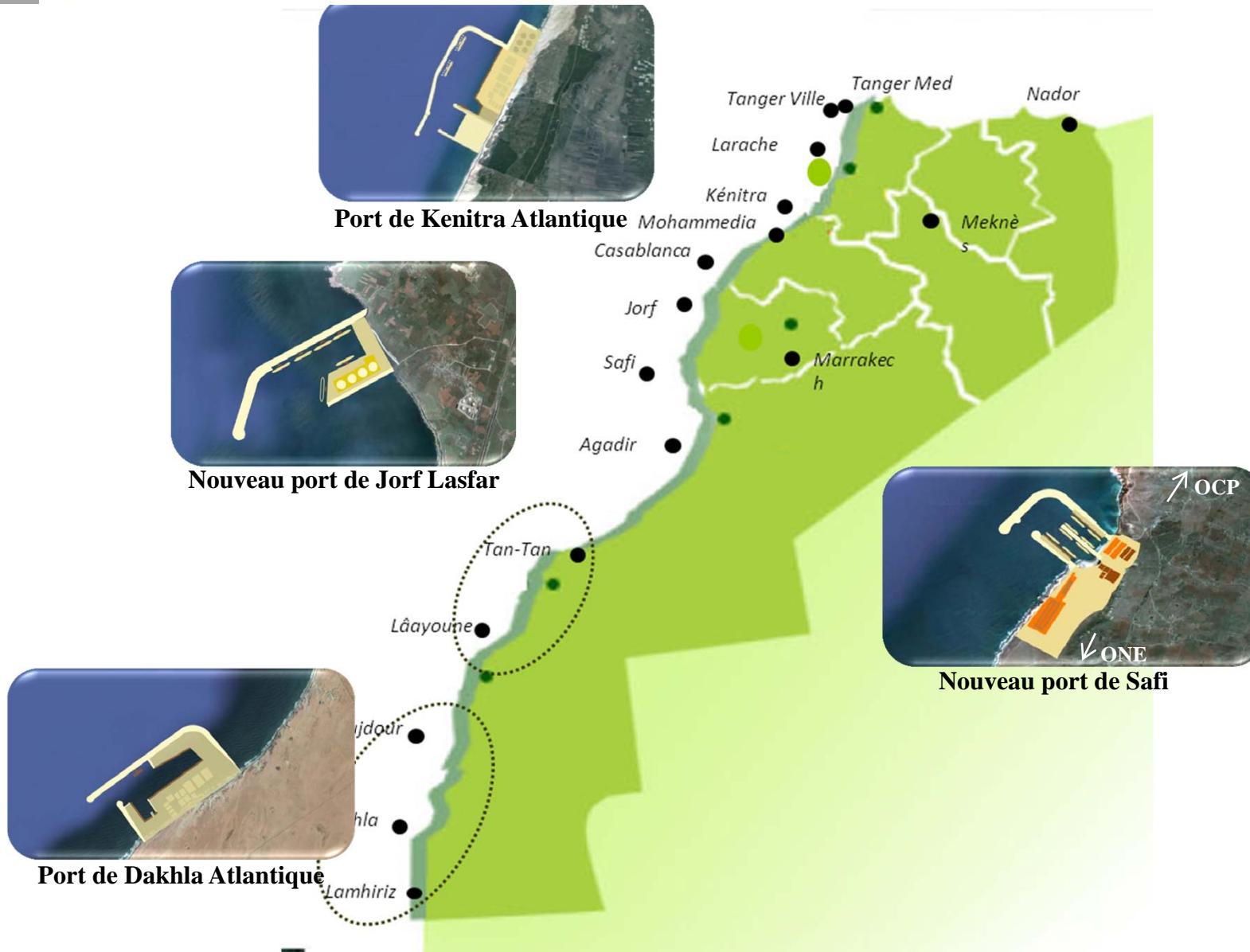
GRANDES EXTENSIONS

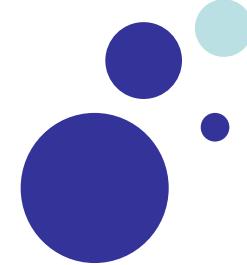


INTÉGRATION DES PORTS DANS LE MILIEU URBAIN

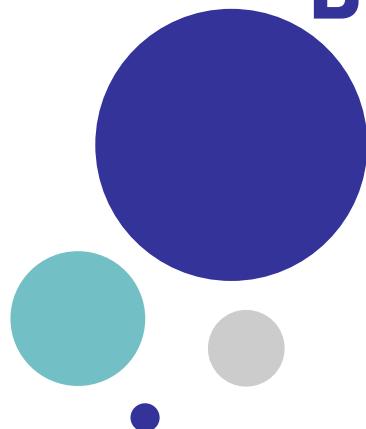


CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PORTS





SECTEUR PORTUAIRE MAROCAIN : DE LA GOUVERNANCE A LA STRATEGIE



Juin 2015