VOL. 2 – N°2/2019

LA PASSERELLE

LE BULLETIN BIMESTRIEL DE L'AGENCE NATIONALE DES PORTS

Editorial

Où réside la faiblesse d'un conteneur ? *(suite et fin).*

[...] Le retour à vide... est donc un vrai cauchemar. Prenons l'exemple de faits réels qui est celui de deux puissances économiques mondiales : 100% des conteneurs entrants aux Etats-Unis, depuis l'Asie, sont pleins mais la moitié des conteneurs sortants vers l'Asie sont vides. Plus encore : les conteneurs qui arrivent sur la côte Ouest des Etats-Unis sont pleins et ceux qui reviennent sur la côte Est sont vides. Il faut donc déplacer ces milliers de conteneurs d'une côte à l'autre, et qui dit déplacement (ou repositionnement), veut dire aussi coûts opérationnels, émission de CO^2...

En effet, à défaut d'un équilibre naturellement chronique des échanges commerciaux, les ports chinois comptent aujourd'hui le moins de conteneur inactif, car les exportations chinoises et les boites disponibles coulent à flux tendu. Ce n'est pas le cas pour plusieurs d'autres ports.

Et puis si, dans un monde utopique, tous les ports décident de ne pas renvoyer les conteneurs vides aux ports chinois ? Comment les exportations chinoises vont être acheminées vers leurs différents destinataires ? La réponse est simple : on fabriquera des nouveaux. C'est toujours rentable. Surtout qu'un conteneur sur deux fabriqué dans le monde sort d'une usine chinoise qui est, d'ailleurs, le leader mondial dans la fabrication de ces boites métalliques inventées par les américains, soit plus de 300.000 conteneurs par an... à méditer.

Pour cadrer en bref, plusieurs tentatives dans la recherche et développement ont été faites pour effacer le revers de la médaille du Conteneur. Nous consacrerons dans le prochain numéro un éclairage sur des solutions novatrices à la problématique de cette faiblesse du conteneur : le vide.

LA PASSERELLE

ELECTION. ANP élue membre du Conseil d'Administration de l'AIVP.



Le 6 Juin 2019 à Riga en Lettonie, le Conseil d'Administration de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP), dont l'ANP est membre, a tenu son Assemblée Générale annuelle pour approuver son programme d'activités, ses budgets, ainsi que pour élire le nouveau bureau de l'Association. L'Agence Nationale des Ports a été élue en tant que membre du collège « Autorités Portuaires ». Ce rendez-vous de Riga a, aussi, été mis à profit pour la signature, par l'ANP, de l'Agenda AIVP 2030 (ici) ... *suite : encadré Page 2.*



LES MEMBRES DU C.A DE L'AIVP

EQUIPEMENTS. Le nouveau portique de la darse du port de Laâyoune.



LE NOUVEAU PORTIQUE DE 250 Tonnes

L'Agence Nationale des Ports continue son élan dans l'équipement des ports par des infrastructures et des superstructures dédiées à la réparation navale. Lesdits investissements sont réalisés soit directement par l'ANP soit dans le cadre de concession d'exploitation octroyées par cette Agence. Durant la première semaine de Juin 2019, la darse du Port de Laâyoune a été équipée par un nouveau portique à sangles d'une capacité de 250 tonnes. Cette nouvelle installation n'est autre qu'une série de toute un programme de nouveaux chantiers navals (Ras Kebdana, Safi, Essaouira, Sidi Ifni...). Nous reviendrons sur cette nouvelle génération de chantiers navals dans les numéros prochains.

A travers la signature de l'Agenda AIVP 2030, l'Agence Nationale des Ports adhère, pour sa part, aux 10 objectifs qui y sont fixés et ayant été présentés lors de la 16ème Conférence Mondiale Villes et Ports à Québec en Juin 2018. En tant que Directrice Générale de l'ANP et Présidente de l'Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique (UAPNA), Madame Nadia LARAKI a pris part, lors du rendez-vous de Riga en Juin 2019, à la table ronde sous le thème *« Capital humain : des villes portuaires relevant le défi d'une nouvelle dynamique sociale »*. Ce thème découle de deux des objectifs de l'Agenda AIVP 2030 visant à investir dans le capital humain (Objectif n°5) et à valoriser la culture et l'identité propres aux villes portuaires (Objectif n°6).

FINANCE. Sans recourir à la garantie de l'Etat, l'émission obligataire de l'ANP a reçu un grand succès à la souscription.

L'Agence Nationale des Ports (ANP) conforte sa position sur le marché obligataire à l'occasion de sa 2ème émission d'un montant d'un Milliard de DHS souscrite durant la période allant du 29 au 31 Mai avec un taux de souscription important de de 76,2%.

SURETE. Quelles sont ces nouvelles mesures entreprises par le comité local de sûreté du port de Casablanca au service de la communauté portuaire ?

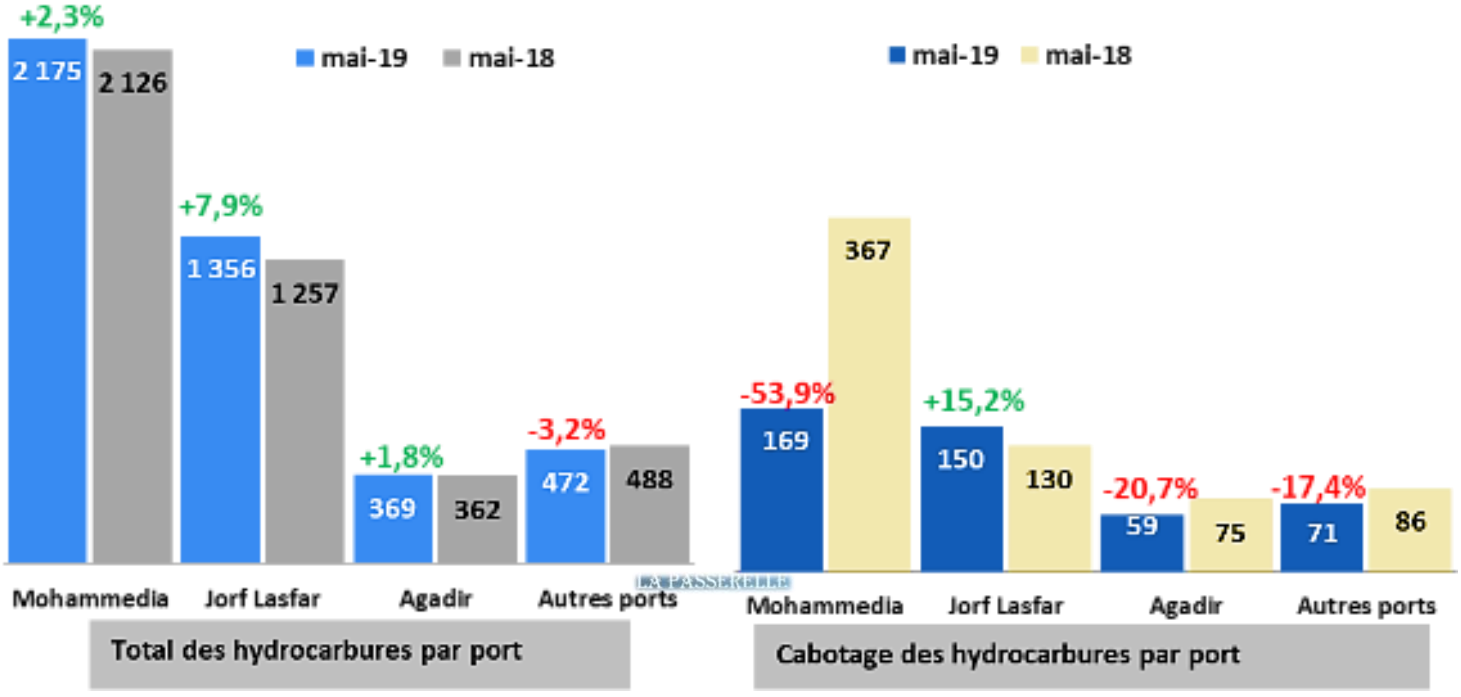
Le comité local de sûreté du port de Casablanca composé de l'Agence Nationale des Ports (ANP), l'Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII), la Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN), la Gendarmerie Royale, la Protection Civile, et le District du Port ont entrepris les mesures nécessaires en vue d'organiser et de fluidifier le passage des marchandises au port de Casablanca.

En tant qu'autorité portuaire, l'Agence Nationale des Ports a, pour sa part, accompagné ces nouvelles mesures en menant plusieurs actions, notamment, la mise en place d'un 5ème scanner afin d'améliorer la qualité des services offerts aux usagers du port, de renforcer les opérations de contrôle mais aussi, afin de fluidifier les la circulation au sein du port.

A cet effet, les usagers du port sont invités à synchroniser leurs opérations d'entrées et de sorties des marchandises au port durant les différentes plages horaires (24/7), et à contribuer activement pour la concrétisation des actions menées par l'ensemble de la communauté portuaire.

Consulter les nouvelles mesures entreprises par le Comité Local de sûreté du Port de Casablanca : ***ici.***

HYDROCARBURES. Comment se comporte la filière dans les ports *sous flag* ANP ?



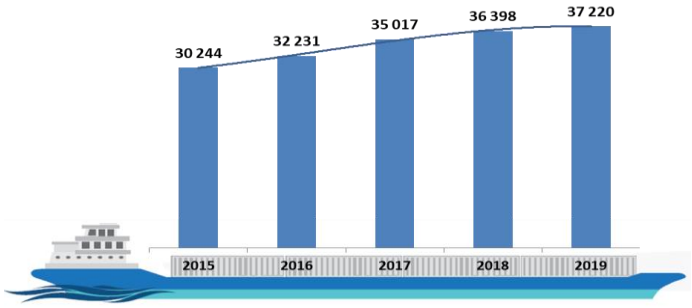
En gros, la filière des hydrocarbures a atteint 4,4 millions de tonnes à fin Mai 2019, soit une hausse de 3,2% par rapport à la même période de l'année écoulée. Cette activité a été marquée par des variations quasiment positives dans la majorité des ports gérés par l'ANP. Pour ce qui est du cabotage des hydrocarbures, ce dernier a enregistré une baisse de 31,7%, due essentiellement à la régression du trafic du Fuel Oil au port de Mohammedia (-74%), en plus de la baisse de la production de la centrale thermique de Mohammedia. Cette baisse de production d'électricité est compensée par les stations de Jerrada et Safi qui ont substitué le Fuel Oil par le charbon.

ACTIVITE PORTUAIRE MAI 2019

TRAFIC GLOBAL

Un volume global de 37.2 MT, en hausse de 2,3 %

Au terme des cinq premiers mois de l'année 2019, le trafic transitant par les ports gérés par l'ANP a atteint un volume global de 37,2 millions de tonnes, contre 36,4 MT en 2018, marquant ainsi une hausse de 2,3%. Le graphique ci-après présente l'évolution des volumes de l'activité des ports gérés par l'ANP pour les cinq dernières années.



Taux-d'évolution-moyen : 4,2%

TRAFIC PAR NATURE DE FLUX

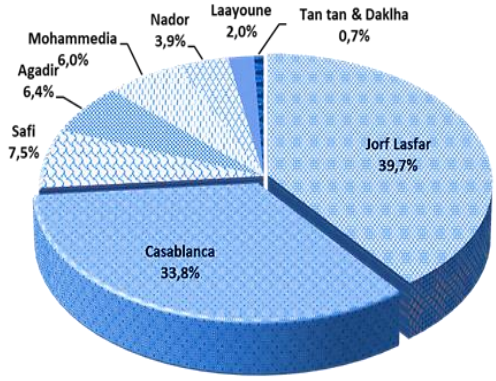
Par nature de flux, les évolutions enregistrées se présentent comme suit :

Une hausse de 5,2% des importations avec un volume de 23,1 MT, due notamment à l'évolution positive du trafic du charbon et coke (+19,9%), du soufre (+19,9%), des hydrocarbures (+9,7%) et des produits sidérurgiques (+51%);

Une baisse de 1,7% des exportations avec un volume de 12,8 MT. Sous l'effet combiné de l'évolution des principaux trafics suivants : les phosphates (-19,2%), les engrais (+3,9%) et l'acide phosphorique (+25,8%) avec des volumes respectifs de 3.726.945 tonnes, 3.362.638 tonnes et 1.767.788 tonnes ;

Un repli de 7,5% des volumes de Cabotage, avec un trafic de 1,3 MT, induit essentiellement par la baisse du trafic des hydrocarbures (-31,7%).

TRAFIC PAR PORT



La répartition du trafic par port fait ressortir que le port de Jorf Lasfar occupe la première position en termes de volume, avec une quote-part de 39,7% du trafic global. L'analyse des principales évolutions enregistrées par port se présente comme suit :

Jorf Lasfar : + 10,7%

Chiffré à 14,8 millions de tonnes à fin mai de l'année 2019, le trafic transitant par le port de Jorf Lasfar a connu une hausse de 10,7% par rapport à la même période de l'année 2018. Cette variation à la hausse est la résultante de : (i) L'évolution positive des importations du charbon et coke de 30,2% en raison de l'augmentation des capacités de production de la centrale thermique de Jorf Lasfar ;

(ii) La hausse des volumes des produits de l'OCP, notamment les engrais (+2%), le soufre (+19,3%) et l'acide phosphorique (+42,8%).

Safi : + 21,8%

Ce port a enregistré un volume de 2.784.018 tonnes, soit une hausse de 21,8%. Cette variation s'explique par le rebond des exportations de l'acide phosphorique (+11%), du gypse (+127,4%) et des engrais (+30,4%) et des importations du soufre (+21,9%), avec des volumes respectifs de 834.515 tonnes, 309.554 tonnes, 285.480 tonnes et 672.230 tonnes.

Mohammedia : +2,8%

Avec un volume de 2.237.371 tonnes, l'activité de ce port a enregistré une hausse de 2,8%, due particulièrement à l'augmentation des importations du gasoil (+12,1%) et du butane (+21,3%).

Nador : -7,8%

Avec un volume de 1.443.172 tonnes enregistré à fin mai 2019, l'activité de ce port a connu une baisse de 7,8% qui s'explique par le repli des importations du charbon et coke (-17,1%) et des céréales (-45,1%). Par ailleurs, les importations des produits sidérurgiques ont connu un fort rebond de 176,7%.

Casablanca : -3,8%

Représentant environ 33,8% du trafic global, le port de Casablanca a assuré le transit de 12,6 MT à fin mai 2019. Par rapport à la même période de l'année dernière, ce port a enregistré une baisse de 3,8%, induite particulièrement par la régression des exportations du phosphate (-16,1%) et des importations des céréales (-13,2%).

Agadir : -6,5%

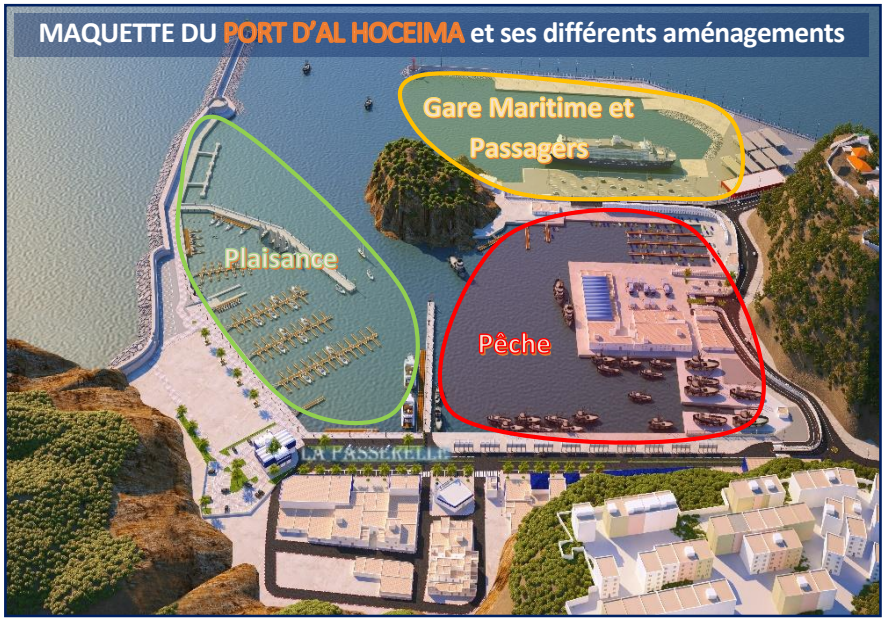
Le port d'Agadir a enregistré, à fin mai 2019, un volume de 2.375.270 tonnes, marquant ainsi une baisse de 6,5%. Cette diminution est la résultante de la baisse des importations des aliments de bétail (25,1%) et des céréales (-7,5%). Par ailleurs les trafics des hydrocarbures à l'import et du clinker à l'export ont enregistré des augmentations respectives de 7,7% et 25,6%

Laâyoune : -32,9%

Avec 737.453 tonnes ayant transité par le port de Laâyoune à fin mai 2019, le trafic de ce port a enregistré une baisse de 32,9%, due principalement au recul des exportations du phosphate (-46,6%) et des importations des hydrocarbures (-11,5%).

PORT D'AL HOCEIMA : AU POURTOUR MEDITERRANEEN

Décliné du mot Al Khouzama, la ville d'Al Hoceima disposait déjà en **1925** de son débarcadère sommaire sur la plage Quemado. En **1930,** la construction d'un môle fut achevée, ainsi que des terre-pleins et des quais de 8 mètres de profondeur. Le port fût ouvert officiellement au commerce en **1931** et recevait l'escale du courrier hebdomadaire de Sebta et Melilia ainsi que des navires-à-vapeurs de Marchandises. Depuis lors, le port d'Al Hoceima a fait l'objet d'extensions successives. En **1947**, une contre-digue reliant les 3 rochers fût construite. A partir de **1956**, le cabotage de carburant (8000 tonnes par an) et de ciment de Tétouan (30 000 tonnes par an), devinrent sa principale activité pour les produits débarqués.





Le môle de pêche fut construit en **1968** et la halle aux poissons l'année suivante.

En **1997**, La jetée principale a fait l'objet d'un prolongement de 550 mètres linéaires pour un coût estimé à 50 millions MAD. Avec la mise en service d'une nouvelle gare maritime en juillet **2003,** et de deux quais, de 7 mètres en profondeur, dédiés aux passagers en **2005**, le trafic passager est devenu l'un des leviers principaux pour le développement du trafic commercial.

En Juillet **2016**, l'Agence Nationale des Ports a doté le port d'une nouvelle zone de plaisance.

LA ZONE DE PLAISANCE DU PORT

OBJECTIFS

Disposer d'une zone de plaisance pour saisir les opportunités offertes par le marché de la plaisance dans le pourtour méditerranéen.

Coût du projet
142 MDHS

Avancement
ACHEVÉ ET MIS EN SERVICE



LA ZONE DE PLAISANCE DU PORT

OFFRE PORTUAIRE

En plus d'un plan incliné et des appontements flottants, cette nouvelle zone de plaisance dispose :

- d'une digue principale de 189 mètres ;
- d'une digue secondaire de 126 mètres ;
- de 180 unités de stationnement pour les navires de plaisance dont la longueur varie entre 6 et 35 mètres en plus de 13 unités de jet ski.

