

Edito

... Renforcement de la dynamique d'investissement

Le programme de développement de l'Agence Nationale des Ports pour le prochain quinquennat 2017-2021, tel qu'il a été présenté par le conseil d'administration porte sur une enveloppe de 6 Milliards de Dirhams. Ce programme est marqué particulièrement par la poursuite de la dynamique d'investissement initiée par l'Agence visant le renforcement de l'offre portuaire nationale, sa modernisation pour accompagner les mutations du commerce extérieur du Royaume, ainsi que l'amélioration de la compétitivité de l'activité Import-Export.

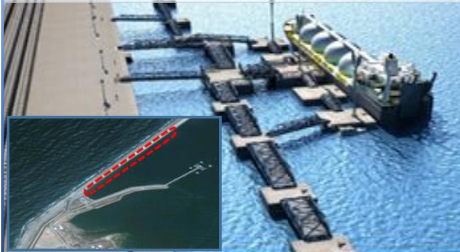
Sur un autre plan et en vue de booster la performance des services portuaires, le plan d'action de l'Agence fait également ressortir plusieurs actions relatives à la consolidation de la gouvernance du secteur à travers notamment la promotion du régime des concessions, le re-engineering des modes d'exploitation, la dématérialisation des processus, et l'opérationnalisation de l'observatoire de la compétitivité des ports, etc.

La session du Conseil d'Administration de l'ANP a été tenue le 28 décembre 2016 au siège du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, sous la présidence de Monsieur Mohamed BOUSSAID, en sa qualité de Ministre de l'Équipement du Transport et de la Logistique.

TAXE PORTUAIRE

Le conseil de la région Casa-Settat a statué sur le taux de la taxe portuaire fixé à 3% puis l'a unifié au niveau des ports que compte la région : Mohammedia, Casablanca, El Jadida et Jorf Lasfar.

Mohammedia : Chantier du nouveau Poste GPL



CAPITAINERIE

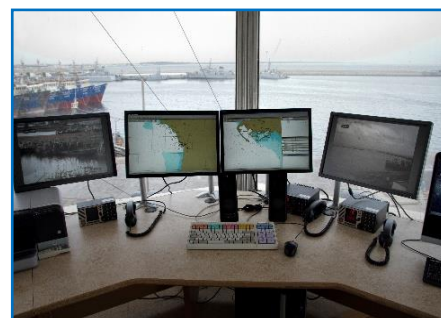
Après la capitainerie du port de Casablanca, le processus de certification des capitaineries relevant de la compétence de l'Agence Nationale des Ports se poursuit et cette fois-ci c'est l'entité du port de Mohammedia qui a été certifiée ISO 9001. Cette certification atteste le respect des normes internationales relatives à la qualité du processus du département Capitainerie, Sûreté, Sécurité et Environnement du Port leader au Royaume en traitement des hydrocarbures.

Une telle mise à niveau des capitaineries portuaires s'avère indispensable vis-à-vis des instances maritimes internationales et, aussi, de l'environnement concurrentiel au sein duquel les ports marocains sont appelés à opérer. Pour ce faire, il est primordial de renforcer la pérennité des missions et rôles de ces en-



tités chargées de l'application de la police des ports maritimes, notamment la régulation du trafic maritime, la gestion de la sécurité, de l'environnement et de la sûreté des ports et des navires.

Concrètement, le succès du management des capitaineries nécessite un système d'amélioration continue des performances sans omettre la satisfaction des besoins des stakeholders, à savoir clients, usagers, opérateurs, administrations... Ainsi, la certification, qui n'est en définitive que la reconnaissance par une tierce partie de cette "assurance qualité" (selon un modèle international en l'occurrence ISO 9001) s'avère l'étape ultime de parachèvement de ce processus.



Objectifs et Finalités de la Certification des Capitaineries

- Instaurer la transparence dans la gestion de la capitainerie, et plus particulièrement le perfectionnement de la qualité de service rendu aux navires et à la communauté portuaire ;
- S'assurer de la bonne traçabilité d'échange des documents en circulation en interne ou échangés avec les entités externes à la capitainerie ;
 - S'assurer du bon archivage des documents gérés par la capitainerie ;
 - Améliorer l'image de marque de la capitainerie ;
 - Instaurer une dynamique d'amélioration continue.

INVESTISSEMENT 2017. Plus de 2.9 Milliards de Dirhams

Le Conseil d'administration, de l'ANP lors de sa session de Décembre 2016, a pris note que l'année 2017 sera marquée par le lancement de nouveaux projets structurants de développement, plus particulièrement la réalisation d'un terminal polyvalent au port d'Agadir (480 MDH), la réalisation de l'ouvrage de raccordement de la composante maritime de la desserte nord du port de Casablanca (180 MDH), l'acquisition d'équipements de sécurité dans les ports...

Dans le même sens, l'ANP poursuivra la réalisation des projets structurants en cours d'exécution dont les 3 chantiers du projet Wessal-Casablanca-Port, la construction d'un poste GPL au port de Mohammedia et le confortement des ouvrages de protection et des infrastructures d'accostage dans les ports.

En tant qu'organe de régulation, l'Agence Nationale des Ports vise également le renforcement de la gouvernance du secteur portuaire marocain via plusieurs projets notamment l'opérationnalisation de l'observatoire de la compétitivité des ports marocains, la désignation d'un permissionnaire pour l'exercice de l'activité de remorquage au nouveau port de Safi et le lancement d'opération de mise en concession d'infrastructures portuaires.

En termes d'activité portuaire, l'ANP prévoit une tendance positive des volumes des échanges avec un taux de 3.8% soit un volume de 79.3 millions de tonnes.

Sur le plan financier, l'Agence prévoit un Chiffre d'affaire prévisionnel en hausse (+9.8%) soit 1.644,8 MDH par rapport aux prévisions de 2016.

Signature électronique

Dans le cadre du renforcement de ses processus et donner à la signature électronique toute la force probante, l'ANP a signé une convention avec Barid Al Marghib le 22 Novembre 2016. Cette action s'inscrit dans une approche globale et progressive de la dématérialisation.

Le manifeste à l'export

A partir du 16 Janvier 2017, une période provisoire de 30 jours a été accordée pour la dématérialisation du manifeste à l'export et la déclaration des droits de port sur marchandises et passagers. Cette Décision a été prise dans le cadre des actions de la dématérialisation des procédures portuaires menées par l'ANP via PortNet.

L'Agence Nationale des Ports vient d'adopter de nouvelles mesures liées à l'instauration des tarifs unifiés pour la manutention au port de Casablanca à partir du 15 janvier 2017.

En effet, l'ANP avait conduit un large processus de concertation avec les parties prenantes de l'écosystème portuaire en vue d'arrêter les tarifs publics plafonds liés à la manutention au port de Casablanca. Ce processus fait suite à l'entrée en vigueur du *Décret** fixant les horaires de travail dans les ports. La mise en place de cette nouvelle tarification vise la simplification des tarifs portuaires et la mise à disposition des opérateurs du commerce extérieur de tarifs précis leur permettant de maîtriser les coûts de leurs escales. Ce nouveau système tarifaire

unifié annule (i) l'application des tarifs over-time, (ii) la majoration des tarifs de manutention pendant les 3^{ème} shift, dimanches et jours fériés, ainsi que (iii) les forfaits supplémentaires payés par l'usager pour la mise à disposition des engins de manutention pendant ces périodes. La nouvelle tarification mise en place introduit une réduction du coût de passage portuaire, avec une baisse moyenne de 13% par rapport aux tarifs moyens incluant l'over-time, ce qui contribuerait davantage au renforcement de la compétitivité des opérations d'import et d'export via le port de Casablanca.

**Décret n° 2-15-304 du 27 Joumada I 1437 (7 mars 2016) fixant les horaires de travail dans les ports.*

PORT DE TANGER-VILLE, LA CROISIERE EN MOUVEMENT

Le 26 Novembre dernier à 7 heures du matin, le paquebot « MS Queen Elizabeth » a accosté au terminal croisière du port de Tanger-ville, avec à son bord 2000 croisiéristes de nationalité américaine. Le « MS Queen Elizabeth » a été mis en service le 12 Octobre 2010 par la compagnie maritime américaine CUNARD LINE. Il est le

sister-ship du « Queen Victoria » et remplace le « Queen Elizabeth 2 » qui a été désarmé et transformé en hôtel flottant. Rappelons que le trafic de croisière dans la Méditerranée en générale et au Maroc plus particulièrement, enregistre une hausse pendant la saison hivernale.

INFRASTRUCTURE

Comme cité dans la section « Dossier Croisière » du précédent numéro, la reconversion du port de Tanger-Ville est censée dynamiser le marché des croisières. Dans ce sens, le port de la capitale du détroit est sur le point de lancer une deuxième extension du terminal à croisières. Il s'agit de la construction d'un môle de 150 mètres qui prolongera l'actuel quai dédié à cette activité. La Société de gestion du port Tanger-ville (SGPTV), vient de publier un appel d'offres pour la mise en place de cette extension.

MS QUEEN ELIZABETH

Longueur **294** mètres
Tirant d'eau **7.9** mètres
Tonnage **92.400** TJB
Capacité **2092** Passagers
Equipe **1003** Personnes



LU POUR VOUS

Canal Panama VS Canal Suez

Selon la revue *Transport&Logistic*, Suez a des avantages indéniables parce que, même si Panama a été élargie, l'évolution du gigantisme des navires atteignant aujourd'hui les 20.000 EVP constitue une limite pour ce canal. Ces navires sont plus sur la route Asie-Europe et qui vont pouvoir continuer à le faire grâce à la capacité qu'offre le canal de Suez. L'impact qu'auront les nouvelles écluses de Panama se sentira certainement sur la route Amérique du Nord-Amérique du Sud, et pro-



bablement sur les trafics traversant par voies ferrées les côtes américaines Ouest et Est. Pour le trafic du transbordement, « On pourrait voir le traitement de transshipment se développer dans les Caraïbes mais, en termes du marché de la Méditerranée et de l'Europe, l'impact risque d'être beaucoup plus limité » déclare le conseiller principal de Canadian Pacific Consulting Services.

Maersk rachète Hamburg Süd

La consolidation du secteur du conteneur se poursuit. Maersk Line, le numéro un du secteur, vient d'annoncer le rachat de l'armement allemand Hamburg Süd, actuel 7ème mondial. Cette transaction va notamment permettre au géant danois de renforcer sa présence en Amérique du Sud et de passer sa part de capacité de 15.7 à 18.6%. Hamburg Süd vaut actuellement 130 porte-conteneurs et dispose d'une capacité de 625.000 EVP. En 2015, son chiffre d'affaires frôle 7 milliards de dollars.

Grosse fusion d'activité nippone ?

Les japonais Kawasaki Kisen (K-Line), Mitsui OSK (MOL) et Nippon Yusen (NYK) ont annoncé le 31 Octobre la décision de fusionner leur transport maritime par conteneurs et les terminaux étrangers associés. Cette décision vient suite à la résolution des conseils d'administration des trois entreprises et qui consiste en la création d'une nouvelle société le 1^{er} juillet 2017 et qui sera opérationnelle en avril 2018. Ceci dit, l'opération nécessite l'approbation réglementaire des autorités de la concurrence.

HAROPA à CASA



HAROPA - l'ensemble portuaire de l'axe Seine réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris- s'est rendu à Casablanca pour un meeting avec les décideurs marocains de transports et les représentants des sociétés portuaires, le 6 Décembre 2016.

Connectivité

D'après l'indice annuel LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) établi par la CNUCED et relatif à la connectivité des transports maritimes réguliers, le Maroc a réalisé 64,72 points en 2016, contre 68,28 en 2015. Malgré cette baisse, le pays arrive à garder une bonne place par rapport à ses voisins de la Méditerranée. Il reste aussi parmi les pays les plus animés du continent pour le commerce maritime.

- Au titre des onze premiers mois de 2016, la facture céréalière a atteint 16,5 MMDH, contre 12,6 MMDH en 2015.
- En 2016, Le port de Casablanca a fait transiter 59 % du trafic céréalière global du Royaume.
- 45 % du trafic de céréales au port de Casablanca a été traité par l'opérateur spécialisé MASS CEREALES.
- Le volume du Trafic céréalière devient de plus en plus structurant.

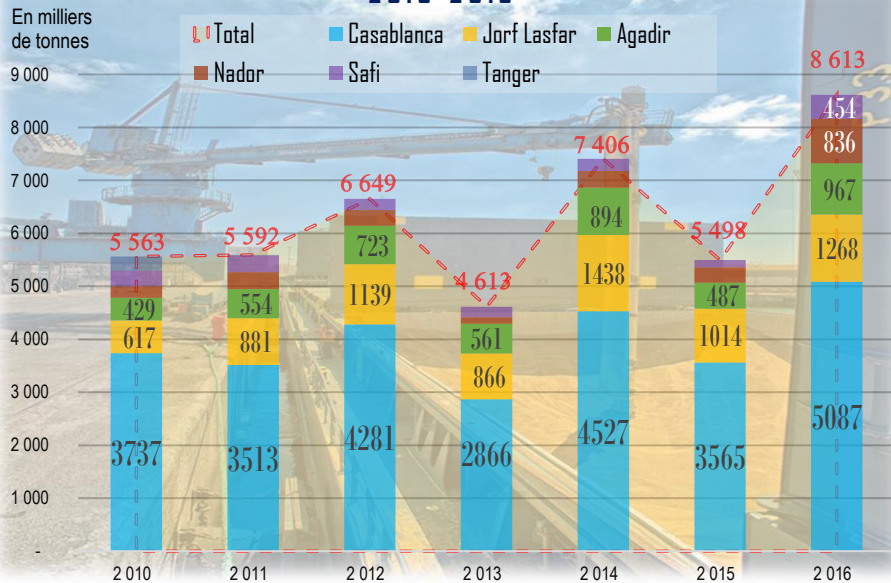
Le contexte mondial actuel est marqué par de profondes mutations sur les marchés céréalières. Le prix des céréales connaît un décroissement graduel avec des fluctuations et une volatilité croissante à cause d'une offre abondante et d'une demande atone selon la FAO.

La région MENA concentre chaque année environ 35 % des importations mondiales de céréales. Les faibles disponibilités en eau et en terre, ajoutées aux aléas climatiques, sont des contraintes majeures pour ces pays.

Au niveau des ports marocains, le trafic de céréales est passé de 5.6 Mt en 2011 à 8.6 Mt en 2016. Le Taux de Croissance Annuel Moyen (TCAM) sur la période précitée est de l'ordre de 9 %. L'évolution du TCAM devient moins volatile car le volume du trafic céréalière devient de plus en plus structurant. De ce fait, les importations en volume ont atteint une moyenne annuelle de 6.4 Mt entre 2011 et 2016.

Le port polyvalent de Casablanca est le Leader en traitement du trafic céréalière au Maroc. En 2016, 59 % du trafic céréalière global du Royaume a transité par ce port, soit l'équivalent de 5 Mt contre 3.5 Mt une

Evolution du Trafic Céréalière aux Ports Gérés par l'ANP 2010-2016



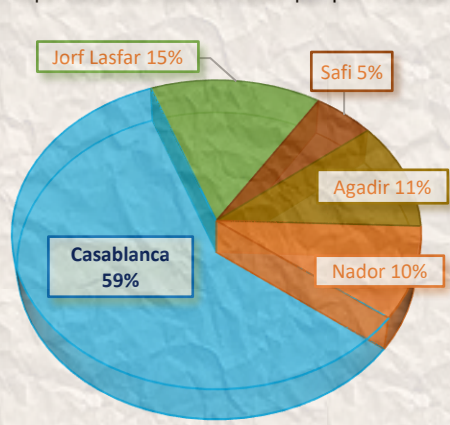
année auparavant. Certes que le volume traité en 2016 par rapport à 2015 a augmenté, néanmoins le port a perdu des points en terme de part de marché vu qu'en 2015 il a traité 62% du trafic global.

Sur une autre dimension, le trafic de céréales au port de Casablanca est passé

de 3.5 Mt en 2011 à 5 Mt en 2016. Le TCAM sur la période est de l'ordre de 8%. Dans ce segment, comme précité, les fluctuations pluviométriques influencent le TCAM en importation qui est de 3.9 Mt pour les années 2011 à 2016.

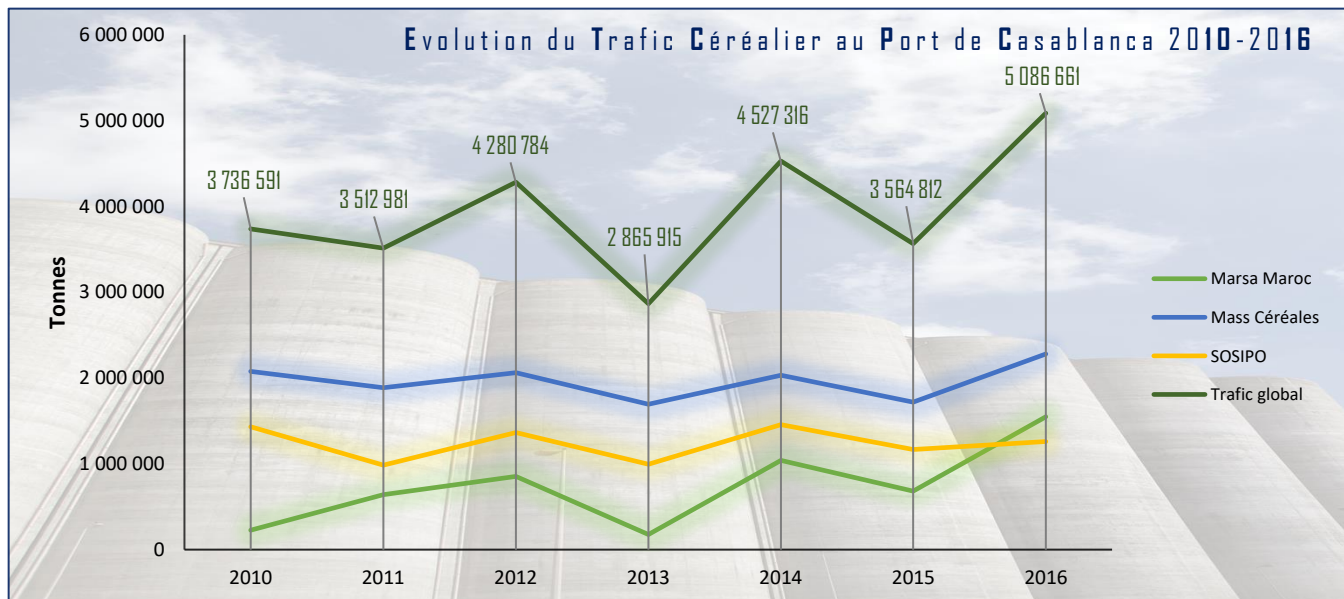
Trois opérateurs portuaires à Casablanca assurent le traitement des navires-céréalières à savoir Mass Céréales, Sosipo et Marsa Maroc.

Répartition du trafic céréalière par port en 2016



Selon l'Office des Changes, la facture céréalière a atteint 16,5 Milliards de Dirhams au titre des onze premiers mois de 2016, contre 12,6 Milliards de Dirhams un an auparavant, soit une hausse de 30,9%. En revanche les achats de maïs ont baissé de 0.1 Milliards de Dirhams. Le prix d'importation de blé a reculé de 23,5% passant de 2.018 Dirhams/Tonne en 2016 à 2.639 Dirhams/Tonne en 2015. Sur le marché international, le prix du blé se situe en moyenne à 145 Dollars/Tonne, alors qu'à fin Novembre 2015 ce prix était de 187,6 Dollars/Tonne.

Evolution du Trafic Céréalière au Port de Casablanca 2010-2016



Le port d'Agadir est le 1^{er} port polyvalent dans la région Sous-Massa. Il a connu plusieurs phases de développement depuis le début des années 1900 :

- Historiquement, le port d'Agadir n'a connu sa reconnaissance et la montée de sa renommée qu'à partir du 20^{ème} siècle, en devenant une base navale dès 1911.
- De 1917 à 1920, la digue de protection fut construite sur 206 m, puis des allongements successifs ont été réalisés jusqu'en 1952 pour atteindre 940 m.
- En 1930, pour mettre en valeur la richesse de la plaine du Souss, le port d'Agadir fut officiellement ouvert au commerce international.
- En 1950, Agadir a connu une grande activité avec la construction de la halle au poisson sur les terre-pleins du port et la construction de la cimenterie à proximité. Cette activité a conduit à de nouvelles extensions du port et du bassin.

Actuellement, le port d'Agadir est polyvalent et traite aussi bien les trafics d'agrumes et primeurs, céréales, minerais, marchandises diverses, pêche hauturière et côtière que plaisance et conteneurs.

La région dont fait partie le port d'Agadir est l'une des régions exportatrices par voie maritime vers l'Europe, le continent américain et l'Asie.

LE PORT EN CHIFFRE



De 8 à 15 Mètres en tirant d'eau
120 hectares en terre-pleins
Plus de 3.600 Mètres de quai



EVOLUTION DU TRAFIC AU PORT 2007-2016

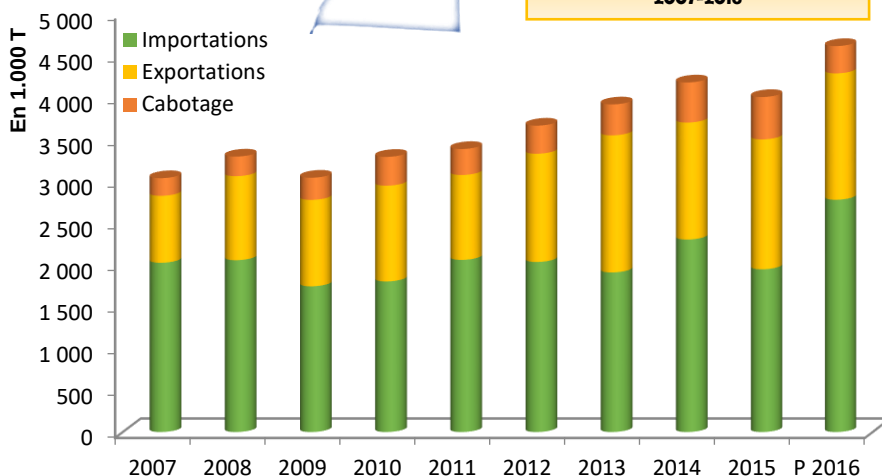


Figure : Les principaux Trafics ayant transités par le port d'Agadir en 2015



Commerce

- 1 Poste 17 et 18 : Silos des céréales, Croisières, Minerais
- 2 Le Nouveau Terminal à Conteneurs. (Opérationnel depuis Septembre 2016)
- 3 Quai Ouest avec deux postes (280ml) : Conteneurs, Agrumes, Croisière.
- 4 Poste 12, 13, 14 : Trafic Solide en vrac. Divers... Capacité théorique : 2.45 MT
- 5 Installations dédiées aux Hydrocarbures et Acides sulfuriques dans un quai de 66 ml. La Capacité Théorique du quai : 90k EVP, 240k PAX et 1 MT liquides

Pêche

- 6 Le Triangle de la pêche 920 Mètres linéaires de quai (Profondeur Max. 7 m.)
- 7 Quais de pêche avec des tirants d'eau de 4 à 6 mètres.
- 8 Au total, des quais de 483 mètres linéaires et 2 à 4 mètres en tirant d'eau.

Plaisance

- 9 Club nautique
- 10 Marina Agadir



LA PASSERELLE

Lotissement Mandarouna 300, lot n°8-Sidi Maârouf-Casablanca. Tél. : 05.20.12.13.14 / Fax : 05.22.78.68.34

www.anp.org.ma

