

La vision s'éclaircit

DOSSIER STRATÉGIE PORTUAIRE

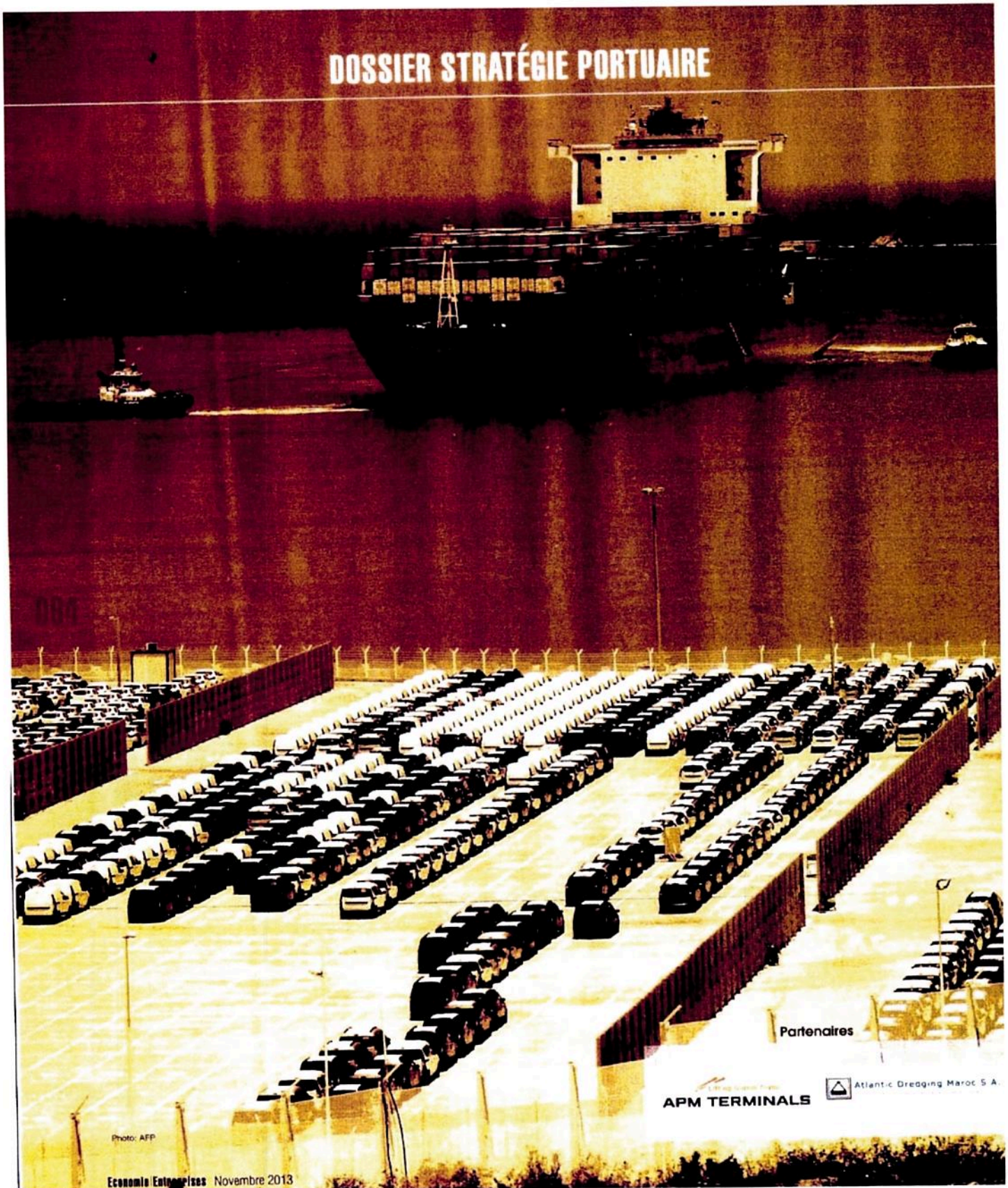


Photo: AFP

Economie Entreprises Novembre 2013

Partenaires

APM TERMINALS

Atlantic Dredging Maroc S.A.

La vision s'éclaircit

Aussi dans cette rubrique **068** Kénitra Atlantique, pourquoi faire? **070** Rebâtir le pavillon national, urgent! **072** Pôles portuaires complémentaires

La vision s'éclaircit

Régionalisation, spécialisation et complémentarité des ports, les mots d'ordre

Par Sabrina Belhouari

Le secteur portuaire marocain se retrouve dans une phase de développement où il n'est plus permis d'avancer à tâtons. Dans ce sens, la nouvelle vision proposée par le Plan de développement portuaire national (PDPN) pour les vingt prochaines années se fixe des échéances et un plan de financement, le tout décliné à l'horizon 2030. L'évaluation du potentiel portuaire par pôles et par filières révèle les stratégies possibles pour les filières: GNL (Gaz naturel liquéfié), phosphates, hydrocarbures, charbon, agrumes, céréales et conteneurs. «Pour la première fois, nous avons une vision claire à long terme sur la stratégie de développement des ports nationaux», assure un opérateur privé. Aujourd'hui, une nouvelle approche du fonctionnement des services portuaires s'impose, intégrant la performance et la compétitivité logistique au cœur des programmes d'aménagement des ports. Cette logique devrait apporter plus de valeur ajoutée aux opérateurs et plus de compétitivité à l'économie marocaine. Avec un système qui compte 33 ports répartis sur tout le littoral, la nouvelle stratégie vise la

spécialisation des ports dans le cadre de pôles portuaires complémentaires. Cette structure permettra aux régions de capitaliser sur les activités spécifiques à chacune, et ainsi d'en faire une activité en chef de file. Le PDPN a identifié ainsi six pôles: Oriental, Nord-Ouest, Kénitra-Mohammedia-Casablanca, Abda-Doukkala, Souss-Tensift et le pôle de ports du Sud. La tendance est surtout vers la spécialisation des entités portuaires. Les ports marocains étaient, jusqu'à ces derniers temps, des ports généralistes (Casablanca s'affirmant comme le mega-port polyvalent, en paie le prix aujourd'hui). Cette polyvalence était complétée par deux ports dédiés à l'industrie des hydrocarbures et de la chimie à Mohammedia, et de l'énergie et des phosphates à JorfLasfar. Avec le développement des terminaux de Tanger Med, dédiés aux conteneurs et au mode roulant (TIR, RoRo, ferries), une tendance à la spécialisation portuaire a vu récemment le jour. «Ce qui est important avec cette nouvelle stratégie c'est qu'elle ne laisse pas de place à l'approximatif, ce qui représente un grand pas. Il y a toutefois des lacunes concernant la séparation entre le transport maritime et portuaire et les ressources humaines», note un professionnel. Ce qui pourra constituer un grand handicap pour le secteur.

065

Tension sur les RH

En effet, la stratégie n'a pas abordé le volet des ressources humaines, qui reste un point crucial pour le développement de l'activité portuaire. Ce qui a été d'ailleurs un grand problème pour le port de Tanger Med, où les sociétés installées ont dû débaucher de la main-d'œuvre du port de Casablanca, et des autres ports avec ce que cela a engendré comme problèmes sociaux à l'époque. Sollicité à ce sujet, le ministère de l'Équipement et du Transport n'a pas donné les déclinaisons de la stratégie prévues dans ce sens. A la relance de la réforme portuaire de 2006, s'ajoute un souci de reconstruction du pavillon marocain maritime et de mettre à exécution le plan de mise à niveau infrastructurelle. Le potentiel attendu sur les 20 prochaines années. Les perspectives commerciales seront marquées par un changement d'échelle: de 71,1 millions de tonnes en 2009, la demande portuaire devrait atteindre, en 2030, 286 millions de tonnes (Mt), voire 369 Mt. Tandis que pour la croisière, l'augmentation pourrait être très forte et diversifiée si une stratégie nationale volontariste est adoptée et que les conditions notamment portuaires sont mises en place, comme elles semblent se dessiner aujourd'hui sur Tanger ville et sur Casablanca. De moins de 300.000 croisiéristes aujourd'hui, les flux devraient au minimum doubler à l'horizon 2030, voire quadrupler. En

La vision s'éclaircit

DOSSIER STRATÉGIE PORTUAIRE

effet, malgré une période de crise économique internationale difficile, depuis 2007, ce secteur a connu une poursuite de la croissance de par le monde. Avec ses atouts en matière de tourisme et des terminaux portuaires adaptés, voire dédiés, le Maroc doit prendre sa place dans cette croissance. Pour le secteur de la pêche, et avec le Plan Halieutis, qui prévoit l'augmentation du stock C sur la zone sud, il y aura un besoin incessant d'augmenter les capacités portuaires des régions du sud, et la création de nouveaux ports.

Pensée entre fonctionnaires

Si en termes de stratégie et de politique, les choses semblent plus ou moins s'accorder, c'est sur le niveau infrastructurel que tout se jouera. Les ports du Royaume vont devoir opérer une mutation infrastructurelle profonde afin d'adapter leur offre aux exigences des transports maritimes, aux attentes des opérateurs, aux stratégies sectorielles et à la mondialisation. Les ports étant aujourd'hui, à l'exception des plus récents comme Jorf Lasfar et Tanger Med, pour la plupart des ports de centre-ville, cela pose un problème colossal à gérer, en considérant qu'il y aura une mutation de certaines activités. La sortie de l'étude sur la réactualisation du plan directeur portuaire national a également remis sur scène des projets en stand-by. Mais la question est de savoir si la conjoncture actuelle justifie la création de nouveaux ports. Le plan est valable si, en parallèle, il y a développement d'une industrie (assurant à la fois l'entrée et la sortie

Port de Casablanca, un destin nouveau

Il devient nécessaire aujourd'hui d'assurer un développement maîtrisé du port de Casablanca, en cohérence avec les objectifs et contraintes du plan d'urbanisme de l'agglomération. Le port devrait, selon l'étude du ministère de tutelle, orienter son développement vers des activités qui lui permettront de tirer partie de son potentiel sans asphyxier la ville, tout en permettant au port de mettre en valeur un potentiel de développement adapté et efficient dans un contexte hyper-urbain contraignant. Ceci imposera une amélioration de la connectivité du port, avec l'intensification des liens (ferroviaires) entre les terminaux portuaires, les ports secs (Mita, Zenata) et les plateformes logistiques du pays. Pour ce faire, il faudrait privilégier les trafics portuaires à rotation rapide (conteneurs et roulier) et à forte valeur ajoutée. Cette option contribuera à maîtriser les flux portuaires sur les voiries urbaines. La stratégie permettra de maintenir la compétitivité de Casablanca et de donner au port sec de Zenata sa vraie vocation de port sec au service de la logistique nationale. L'extension du port par la création ultérieure et phasée d'un nouveau terminal à conteneurs tiendra compte à la fois de la pénétration de Tanger Med du marché domestique marocain et de la croissance entre 2010 et 2030 des trafics conteneurisés dans la région. Cette extension demeure piégée par l'extension urbaine sur la zone adjacente au port, qui était prédestinée au départ à réceptionner l'extension future mais qui a évolué autrement, au détriment du port de Casablanca. Pour contourner ce problème aujourd'hui, c'est une rocade qui est en construction le long de la rive, qui fera le lien avec le port sec de Zenata, ce qui est considéré comme une catastrophe écologique avec la destruction des plages de cette zone.

066

Manque de cohérence

C'est en 2006 que le Maroc a lancé sa réforme portuaire, un chantier structurant pour le développement du pays puisque 95% de ses échanges commerciaux passent par les ports. En fait, les évolutions intervenues depuis 2000, date de la dernière actualisation du Plan directeur portuaire national (PDPN) sur la politique nationale de développement portuaire, nécessitent qu'une réflexion en profondeur soit menée. Avec la multitude de stratégies nationales et sectorielles qui ont émergé entre temps, il a fallu tout intégrer pour avoir une stratégie cohérente avec les orientations stratégiques du pays. Cette réflexion sur le domaine portuaire a été financée par l'Union européenne à hauteur de 100 millions d'euros. Le Maroc devait en effet s'adapter aux normes européennes et internationales dans le domaine. En 2007, le paysage portuaire national a connu une profonde évolution institutionnelle avec la création de l'Agence nationale portuaire (ANP), autorité portuaire en charge de la gestion des ports et la dissolution de l'ancien Office d'exploitation des ports, ODEP, devenu Marsa Maroc, une société dédiée à la gestion de l'activité maritime. Depuis, la réforme avait du mal à définir des orientations claires et chiffrées. Les projets portuaires réalisés entre temps ont évolué séparément et sans concordance.

des flux commerciaux). C'est là où des professionnels formulent des reproches. En effet, même si la stratégie a le mérite d'être détaillée et cohérente dans sa globalité, elle n'a pas été élaborée en concertation avec les professionnels de l'activité maritime privés, mais uniquement réfléchi entre institutionnels. *«Le domaine maritime est un écosystème entier, où il faut prendre en considération aussi bien les infrastructures, les opérateurs que les activités. Tanger Med, Nador West Med, Tanger Croisières, Kénitra Atlantique, Grand Casa, Safi Grands vracs, Dakhla Atlantique: autant de nouveaux noms qui ressortent de cette vision, autant d'ambitions qui consolideront la mutation en cours du système portuaire marocain.»* ■

La vision s'éclaircit

DOSSIER STRATÉGIE PORTUAIRE

Kénitra Atlantique, pourquoi faire?

Difficile d'en préciser le rôle, voire même l'emplacement!



068

La création du nouveau port Kénitra Atlantique répond d'abord à une contrainte structurelle et fonctionnelle d'un autre port, celui de Casablanca. En effet, ce port devra assurer la maîtrise des trafics portuaires sur la conurbation de Casablanca-Mohammedia et de recentrer les flux issus d'un hinterland large vers ce nouveau port. Cet hinterland englobe le Grand Casablanca, le Gharb, le Sais (Région Fès-Meknès) et le Loukkos. Ceci pour régler la principale problématique liée au pré-acheminement et de la gestion des terminaux.

Quel vrac ?

Kénitra constituera également une offre portuaire pour la région du Nord-ouest du pays qui est dépourvue d'un port vraquier et conventionnel polyvalent. Le port de Kénitra Atlantique accueillera ainsi, outre un terminal hydrocarbures situé à proximité des centres de consommation (centrales ONE, industries), ainsi que l'ensemble des trafics de néo-vracs et de vracs secs ou liquides qui ne seront plus traités, selon la stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030, ni sur Casablanca ni sur Tanger. Théoriquement, grâce à des infrastructures nouvelles (embranchement avec le réseau autoroutier, voie ferrée, zones logistiques), ce port pourra desservir un hinterland très large et bénéficiera de la proximité immédiate d'un tissu industriel important, plus ou moins éloigné. Mais d'aucuns estiment que la per-

La fermeture du port de Kénitra a créé une grande polémique.

tinence de ce projet n'est pas en concordance avec la réalité des choses. «*Comment peut-on parler d'un tel projet alors que deux ports à proximité sont sensés assurer les mêmes rôles?*», s'interroge dans ce sens Najib Cherfaoui, expert portuaire. En effet, il faut se rappeler que les ports de charbon de l'ONEE à Safi, le port énergétique et probablement gazier à Jorf Lasfar sont déjà en construction. Il faut ajouter aussi que des silos à grain qui ont été inaugurés en 2010 au niveau du port du Grand Casablanca pour accueillir des importations de grains en vrac, avec une garantie qu'il n'y ait pas de silos sur un rayon de 200 km. Le port de Kénitra se trouve justement à 200 km de Casablanca. La question est de savoir quel type de vrac devrait recevoir Kénitra Atlantique sachant que le vrac de grain et de charbon, ainsi que du GNL ont déjà des destinations déterminées.

Quel emplacement ?

Plus encore, il y a un détail de taille en défaveur de la réalisation de Kénitra Atlantique. Bien que l'appel d'offres pour l'étude d'avant-projet pour la construction du port de Kénitra Atlantique soit lancé le 24 octobre, la problématique liée à l'emplacement reste en première ligne. La situation géographique de la zone littorale de la ville n'est pas propice pour accueillir un port d'une telle taille. Pour l'instant, il y a deux sites potentiels pouvant abriter Kénitra Atlantique qui ont été identifiés en tenant compte des caractéristiques de la proximité de l'autoroute longeant le littoral et la disponibilité de terrains suffisants à terre. «*La topographie du littoral allant de Kénitra jusqu'à Larache est caractérisée par la présence de falaises, la seule zone dégagée est celle de l'estuaire qui, elle, est une zone touristique, sachant que le port initial de Kénitra est fermé depuis juin de cette année à cause de l'ensablement*», explique Cherfaoui. Il est établi dans la stratégie en question que l'ancien port de Kénitra, qui est fluvial et dont les installations et équipements sont obsolètes et en mauvais état, trouvera une nouvelle vocation plus touristique et urbaine avec une requalification de ses espaces et de la rive gauche du fleuve Sebou. Visiblement, le débat autour du port Kénitra Atlantique est justifié, du fait que ni le rôle ni l'emplacement ne sont clairement établis ou justifiés. L'interrogation sur le réel intérêt d'avoir un tel port se justifie amplement. ■

La vision s'éclaircit

DOSSIER STRATÉGIE PORTUAIRE

Rebâtir le pavillon national, urgent!

Ce n'est pas une affaire facile mais le département Rabbah semble y croire.

Reconstituer sa flotte maritime marchande, le Maroc y a tout intérêt. Ce pavillon a en effet été marqué récemment par une série de saisies de bateaux passagers de la compagnie Comarit-Comanav Ferry. Et en l'espace d'une vingtaine d'années, il a perdu une vingtaine de bateaux, fret et passagers confondus. Ce qui reflète une situation de grande fragilité du modèle des compagnies nationales.

Les opérateurs sont sur une part de marché inférieure à 2% pour le fret et 40% pour les passagers.

marché inférieure à 2% pour le fret et à 30 à 40% pour les passagers. Ce qui explique en grande partie l'urgence de mettre rapidement sur pieds la flotte nationale, quitte à créer de nouvelles compagnies mieux structurées et mieux outillées pour ce secteur. Dans ce sens, et pour redonner des couleurs au pavillon national, la direction de la marine marchande du ministère de l'Équipement a lancé, le 3 octobre dernier, un appel à manifestation d'intérêt pour l'exploitation de lignes maritimes de transport de passagers ou transport mixte. Les lignes concernées relient le Maroc à l'Espagne, l'Italie et la France.

070

Flotte en disparition

C'est ainsi que la flotte sous pavillon marocain a baissé à 15 navires en activité contre 40 en 2000 et 66 en 1989, alors que le nombre de dessertes régulières de conteneurs a augmenté et est passé de 21 à 29 routes entre 2006 et 2011 en partie en raison du développement du commerce extérieur. Mais cette amélioration de la connectivité n'a pas empêché la perte de quelques lignes longue distance au profit du transbordement. En juillet dernier, le cabinet d'études ALG Transportation Infrastructure et Logistics, qui a remis un premier volet d'une étude sur le secteur commanditée par le ministère de l'Équipement a dressé un tableau alarmant sur la situation. En plus de la flotte vieillotte qui s'est réduite comme une peau de chagrin, le marché international n'a pas été clément vis-à-vis du secteur. La crise économique a engendré une baisse des affrètements à l'échelle internationale. L'activité fret a en effet baissé suite au contexte international de l'après-crise financière de 2009. «*L'excès de capacité dans la plupart des segments du marché international, particulièrement pour le fret, a fait baisser les prix de 50%, ce qui s'est répercuté sur les revenus des compagnies marocaines*», rappelle un opérateur national de fret. Cette situation s'est accompagnée de la hausse des coûts de carburant de 2010 qui a mis à genoux les plus grandes compagnies maritimes internationales. Le cabinet a noté également que la capacité fret des entreprises marocaines est plutôt basse par rapport à la moyenne internationale. L'étude en question a déduit qu'en fin de compte les opérateurs marocains sont actuellement sur une part de

Ouverture des plis

L'ouverture des plis devra s'effectuer le 21 novembre prochain mais le contenu de l'appel donne déjà une idée sur la conception de la structure que devrait avoir les compagnies maritimes éventuellement intéressées. Le ministère de tutelle, et afin de garantir la pérennité de ces lignes maritimes, prône en effet que les compagnies maritimes à créer doivent être de droit marocain au capital détenu à au moins 50% par des personnes physiques ou morales marocaines. Dans le détail, l'appel en question comprend cinq lots. Deux d'entre eux concernent les départs à partir de Tanger Med vers neuf destinations en Europe. Un autre lot concerne les lignes maritimes en partance de Tanger Ville vers Tarifa et Gibraltar. Un quatrième lot concerne les ports de Nador et Al Hoceima pour desservir six destinations en Europe. Et le cinquième pour assurer le trafic entre les ports du sud (Agadir, Terfaya et Laâyoune) et les Iles Canaries. L'appel à manifestation d'intérêt intervenant après la sortie de la stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 est caractérisé par deux conditions particulières: 1- un candidat ne peut soumissionner simultanément à plusieurs lots, et 2- les lots sont indivisibles. Parmi les axes sur lesquels devraient travailler les compagnies maritimes actuelles et les futures, l'adaptation du cadre professionnel à la concurrence internationale, à l'image de ce qui se passe à Tanger Med. Plus important encore, il faut mettre à jour les réglementations et les lois maritimes, en parallèle à l'implantation de mesures plus attractives pour l'investissement. ■

La vision s'éclaircit

DOSSIER STRATÉGIE PORTUAIRE

Pôles portuaires complémentaires

Le PDNP a, pour la première fois, défini des pôles portuaires regroupés par région et par activité.



Aziz Rabbah a le mérite de sortir un plan qui prend en considération les régions.

072

Le pôle de Kénitra-Mohammedia-Casablanca est celui où les perspectives de mutation fonctionnelle sont les plus précises. Casablanca s'orientera vers les produits unitarisés à forte valeur ajoutée (conteneur et roulant) et le port historique (zone de pêche, réparation navale, Tarik) évoluera dans une optique d'ouverture vers la ville avec notamment le môle Tarik qui deviendra un terminal de croisière en lien direct avec le centre-ville. Quant à l'activité non unitarisée (vracs, neo-vracs, conventionnels), elle sera transférée progressivement vers Mohammedia et vers le nouveau port de Kénitra atlantique. Le port de Mohammedia verra l'externalisation de son port historique intérieur inadapté aux conditions modernes du trafic maritime et traitant des produits dangereux à proximité du centre-ville, lui-même dédié ensuite à la plaisance et la pêche.

Le pôle des Ports du Sud regroupe trois ports principaux: Tan Tan où l'ONE pourrait construire une centrale thermique au charbon, Laâyoune qui reste un grand port de pêche mais également de commerce tourné vers les îles Canaries. L'OCP y dispose également d'infrastructures portuaires dédiées et Dakhla où le port actuel est en cours d'extension pour répondre à la demande immédiate à court terme. Boujdour et Dakhla constitueront les bases logistiques, industrielles et économiques de la filière pêche prévue dans le Plan Halieutis

Le pôle Abda-Doukkala restera un centre de l'industrie lourde avec, entre autres, l'OCP, l'ONE et la Sonasid ancrés sur Jorf Lasfar. Le projet d'une nouvelle raffinerie d'hydrocarbures sur Jorf amènera à envisager une extension portuaire de grande ampleur. Avec la croissance des besoins énergétiques et la nécessité d'améliorer la compétitivité de l'OCP, un nouveau port vraquier va être construit au sud de Safi, qui réunira à terme les flux de l'ONE et de l'OCP. Le port de Safi ville, maintenant ancré à la région de Marrakech par la régionalisation en cours, restera un port de commerce généraliste au service de son hinterland proche (céréales, conventionnel, conteneurs en feederling). Avec le départ des trafics industriels, il disposera d'un potentiel pour favoriser le développement du tourisme et de la pêche.

Le pôle Souss Tensift Le fort développement observé aujourd'hui au sein de l'hinterland du Souss-Tensift nécessite d'anticiper les évolutions du port d'Agadir, dont le désenclavement autoroutier et ferroviaire est programmé pour la conteneurisation ainsi que de la croisière.

Dans le pôle de l'Oriental, Nador-ville Il y aura une première activité au service de l'industrie et de l'économie locale et une deuxième avec un port rapide roulier en direction de l'Europe du Sud au service de l'ensemble du pays. Le port de Nador sera un point d'équilibre régional au nord du Royaume qui agira, à la fois en complémentarité et en concurrence avec les ports du pôle Kénitra-Casablanca.

Le pôle du Nord-Ouest verra Tanger ville se tourner résolument vers le tourisme et les services (croisière et plaisance), tandis que Tanger Med s'affirmera comme le port majeur sur le Détroit avec l'activité conteneurs en transbordement, roulier et ferry. ■