

Questions sur la stratégie portuaire

1. Q : La vision du paysage portuaire marocain proposée par le PDPN pour les vingt prochaines années, est basée sur une stratégie de développement portuaire de spécialisation.

A quel(s) secteurs(s) sera donnée la priorité ?

R : Effectivement, la stratégie portuaire a recommandé la spécialisation des ports quand cela est possible. La spécialisation permet une meilleure performance portuaire et des rendements optimaux des terminaux, ainsi qu'une meilleure maîtrise des chaînes logistiques. Le Maroc dispose déjà de plusieurs ports spécialisés qui assurent généralement des trafics proches des industries lourdes et des zones de production énergétiques (le port de Mohammedia pour les hydrocarbures, le port de Jorf Lasfar pour le charbon et produits de phosphates, le port de Safi pour les trafics minéraliers...)

Par ailleurs, l'élaboration de la stratégie a conduit à définir 6 pôles portuaires qui permettent de décider d'une implantation régionale stratégique des ports majeurs ayant un rôle structurant en termes d'aménagement du territoire et dans la mise en œuvre des stratégies sectorielles. Les rôles des autres ports du même pôle sont organisés en conséquence, soit dans une optique de complémentarité ou de spécialisation.

Ainsi, la stratégie portuaire couvre tous les secteurs générant des trafics maritimes de commerce (en import, en export ou en transbordement), en plus des activités de la pêche, la plaisance et la croisière.

Cette stratégie portuaire est conçue pour accompagner les autres stratégies sectorielles du pays (Halieutis, Maroc Vert, Energie, Emergence...) en mettant en place des ports modernes et compétitifs. Et c'est bien l'évolution effective des trafics générés par ces plans sectoriels qui définit les priorités.

2. Q : Les ports du Royaume vont devoir opérer une mutation infrastructurelle profonde afin d'adapter l'offre portuaire aux exigences des transports maritimes.

Est-ce que le rythme de mise à niveau infrastructurelle et de construction pourrait suivre sachant que le port de Tanger Med a eu du mal à concrétiser les terminaux programmés dans les délais, avec la crise financière de 2009.

R : La stratégie portuaire a tracé la feuille de route en matière d'infrastructures portuaires à l'horizon 2030. Tout en adoptant une programmation ouverte des investissements, permettant la réorientation de certains choix en fonction de l'évolution effective des besoins portuaires et des opportunités qui apparaîtront.

Quant au financement de ces projets d'investissements, le Ministère a opté pour le choix stratégique de privilégier le mode de financement basé sur le partenariat public privé. Cela permettra d'accélérer les investissements et de soulager le budget de l'Etat, qui continuera à investir dans ce domaine vital pour l'économie du pays.

3. Q : Pour le secteur de croisière, la stratégie prévoit un flux qui devrait au minimum doubler à l'horizon 2030, voir quadrupler. Or, les ports de plaisance ont aujourd'hui encore du mal à se remplir, particulièrement pour la rive méditerranéenne. Concrètement, qu'est ce qui est prévu pour ce secteur ?

R : Tout d'abord il est primordial de différencier entre la croisière et la plaisance, vu que l'appellation prête à confusion :

- La croisière est une activité importante de l'industrie touristique, très organisée au niveau mondial, qui propose des voyages touristiques en mer, où le navire accoste au niveau de plusieurs destinations touristiques intéressantes, ce qui permet aux passagers, à chaque nouvelle escale, de découvrir ces destinations.
- Alors que, la plaisance est une navigation pratiquée (souvent de manière individuelle et privée) pour le loisir ou le sport. Un port de plaisance est destiné à recevoir les bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre.

Selon la stratégie portuaire, le nombre de croisiéristes faisant escale aux ports marocains avoisine aujourd'hui les 453 000 sur l'ensemble du pays, et les flux devraient au minimum

doubler à l'horizon 2030. Avec sa position géographique idéale, ses atouts en matière de tourisme et des terminaux portuaires adaptés voire dédiés, le Maroc doit prendre sa place dans ce marché en pleine croissance, notamment dans le bassin méditerranéen.

A cet effet, la stratégie portuaire a prévu l'aménagement et la réalisation de nouveaux terminaux dédiés à la croisière au niveau des ports de Nador, Tanger Ville, Casablanca, Safi et Agadir. Tout cela en synergie avec le secteur touristique.

D'autre part, les activités de plaisance ne sont pas très développées au Maroc, mais c'est un secteur à forte potentialité de développement, et connaîtra une croissance dans les années avenir, grâce notamment au développement des marinas du plan Azur et à la stratégie sectorielle du tourisme.

Dans ce cadre, le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique a déjà identifié des sites potentiels qui peuvent abriter de nouveaux ports de plaisance, et un appel à manifestation d'intérêt sera lancé incessamment pour ouvrir la porte aux investisseurs privés qui souhaitent investir dans ce secteur.

4. Q : Développement du pôle Casablanca-Kenitra.

Le potentiel du port de Kenitra (plan gazier, hinterland, zone franche) est certain, mais est ce que la ville de Kenitra dispose d'un potentiel suffisant pour être complémentaire au port de Casablanca, sachant que ce dernier a toujours la possibilité de ?.

R : La création d'un nouveau port à Kenitra permettra d'assurer une maîtrise des trafics portuaires sur la conurbation de Casablanca-Mohammedia et de recentrer vers ce nouveau port les flux issus d'un hinterland large englobant le grand Casablanca, le Gharb, le Saïs (Région Fès-Meknès) et le Loukkos, pour lesquels les industriels et les chargeurs doivent aujourd'hui se rendre à Casablanca et subir des contraintes de pré-acheminement, de congestion des terminaux, etc.

Kenitra constituera une offre portuaire également pour le Nord-ouest du pays qui est dépourvu d'un port vraquier et conventionnel polyvalent. Le port de Kenitra Atlantique accueillera ainsi l'ensemble des trafics de neo-vracs et de vracs secs ou liquides qui ne seront plus traités sur Casablanca, ni sur Tanger. En plus de sa proximité immédiate d'un tissu

industriel important, plus ou moins éloigné (Atlantic Free Zone, Tanger Free Zones et parcs logistiques du Grand Casablanca).

Le port de Casablanca se développera en matière de trafic unitarisé, en plus de la croisière et du tourisme dans le cadre du projet structurant d'ouverture du port sur la ville.

5. Q : le pavillon marocain est une grande problématique. Qu'est ce que la stratégie a prévu dans ce sens ?

R : La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 définit un plan de développement des infrastructures portuaires en tenant compte de l'évolution de la demande eu égard aux différentes stratégies sectorielles génératrices de trafic et aux développements en matière de transport maritime.

La problématique du pavillon marocain est traitée au niveau d'une nouvelle étude en cours de réalisation actuellement, et qui permettra de définir une stratégie intégrée pour le développement et la pérennisation du pavillon marocain.

Par ailleurs, le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour octroyer les autorisations de transport de voyageurs à des investisseurs marocains pour régler le déficit en la matière et avoir l'équilibre vis-à-vis des compagnies européennes. Les résultats de l'AMI pourront être annoncés avant la fin de l'année en cours.