

6 POLES PORTUAIRES : UNE INTEGRATION GÉOGRAPHIQUE

- Accompagner la régionalisation.
- Tirer partie des grands projets structurants.
- Valoriser les avantages comparatifs de chaque région.



3 MODES D'INTERVENTION MAJEURS

Construction de nouveaux ports

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

Réalisation de grandes extensions

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

Intégration des ports dans leurs environnements urbains

- Port de Tanger-ville
- Port de Casablanca
- Port de Safi-ville
- Port de Kénitra-ville



DES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS ET DES MONTAGES FINANCIERS ADAPTES

Investissement prévu en 20 ans	60 milliards de dirhams (3 milliards de dirhams par an)
Infrastructures portuaires en cours d'étude et de réalisation	20 milliards de dirhams

Ces investissements seront financés par l'Etat, les agences portuaires et les opérateurs du secteur (dans le cadre de concessions ou de partenariats public-privé).

UNE PLANIFICATION OUVERTE

Pour tenir compte de :

- l'évolution des stratégies sectorielles tant nationales qu'internationales ;
- l'évolution des stratégies des opérateurs nationaux et internationaux ;
- l'évolution de la demande portuaire effective ;
- les opportunités qui s'offriront au Maroc.

Moyennant :

- des scénarii d'interventions possibles par site ;
- des indicateurs de prise de décision à temps.

DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Mise à jour du code de commerce maritime ;
- Développement d'un pôle de formation portuaire et maritime ;
- Constitution des réserves foncières pour des extensions futures et des zones logistiques annexes ;
- Amélioration de la connectivité des ports aux zones logistiques et aux réseaux de communication ;
- Elaboration d'une stratégie intégrée pour le développement du secteur du transport maritime national ;
- Encouragement de l'implantation des industries de réparation et de construction navales ;
- Mise en place d'une politique incitative pour l'investissement et les partenariats public-privé.

STRATEGIE PORTUAIRE NATIONALE A L'HORIZON 2030

Les PORTS DU ROYAUME...

- un maillon clé de la chaîne logistique
- un levier de développement économique et social





LES ENJEUX INTERNATIONAUX

DES OPPORTUNITES INTERNATIONALES À SAISIR

Un trafic maritime mondial important

- 90% des échanges commerciaux mondiaux passent par la mer ;
- 7,5 milliards de tonnes de marchandises passent par an par les ports ;
- possibilité de capter 1,2 millions de croisiéristes à l'horizon 2030 (450 000 actuellement).

Une ouverture sur la méditerranée

- 20% à 25% du commerce mondial d'hydrocarbures passe par le bassin méditerranéen ;
- 20% du commerce conteneurisé passe par la méditerranée.

Des autoroutes de la mer (ADM)

Les ADM transméditerranéennes deviennent partie intégrante de l'organisation logistique de la chaîne de transport et leur mise en œuvre est devenue indissociable de l'amélioration des ports et des plateformes et services logistiques intermodaux. Ce qui implique des terminaux adaptés et dédiés (*).

(*) Commission Européenne



Terminal à conteneur de Casablanca

UN CONTEXTE INTERNATIONAL EN EVOLUTION

Un secteur en mutation permanente

- Le développement de la conteneurisation ;
- l'évolution rapide de la taille des navires.

Un cadre juridique d'ouverture

Le Maroc développe ses échanges et relations commerciales à travers la conclusion d'Accords de Libre échange, au niveau bilatéral et régional.

Une concurrence mondiale exigeante

L'économie marocaine doit développer ses atouts pour bénéficier des effets positifs de la mondialisation, tout en se protégeant des risques qui y sont associés.

UN POSITIONNEMENT GÉOSTRATÉGIQUE DU MAROC AU CROISEMENT DES PRINCIPALES ROUTES MARITIMES



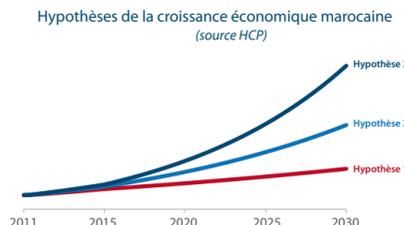
Port de pêche de Safi

LES ENJEUX NATIONAUX

SOUTENIR L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PRÉVISIONNEL

Volume de la demande multiplié par 3 à l'horizon 2030

Traffic en 2011	Prévisions d'évolution des trafics à l'horizon 2030
96 MT	Hypothèse basse : 290 MT Hypothèse haute : 370 MT



Trafic actuel (2011) et prévisionnel (2030) par filière

	2011	Progression 2010/2030
Céréales	5 586	x 1,4
Hydrocarbures (brut+raffiné)	14 782	x 2,8
Charbon (sans gaz)	5 815	x 5,1
Phosphate et dérivé	22 900	x 2,4
Agrumes (en conventionnel)	151	x 11,5
Conteneurs import-export	7 838	x 9,9
Conteneurs transbordement	22 263	x 2,8
Ro-Ro	4 153	x 3,6
Passagers hors croisière	3 593	x 2,1
Pêche	908	x 1,8



Port de Tanger Med. Terminal à conteneur

ACCOMPAGNER LES STRATÉGIES SECTORIELLES



Plan Halieutis



Plan Emergence



Plan Maroc Vert



MAROC Développement touristique



Développement de la compétitivité logistique



Groupe OCP



Ministère de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

- La volonté du Maroc de mettre en place une régionalisation avancée.
- Le contexte de la régionalisation et du développement durable, qui vise, d'une part, l'émergence de nouveaux pôles économiques et, d'autre part, l'éloignement des activités jugées polluantes des zones urbaines.
- La politique d'aménagement du territoire du pays, qui intègre la dimension spatiale dans la programmation des grands projets d'investissement.

UNE STRATÉGIE QUI PRÉSERVE L'AVENIR

HORIZON 2030

Afin de :

- anticiper suffisamment à l'avance la demande en infrastructures portuaires ;
- converger avec l'horizon des prévisions économiques du pays et des stratégies sectorielles ;
- tenir compte des délais, relativement longs, nécessaires pour la réalisation des projets portuaires.

VISION

« 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. »

VISION 2030

Objectifs

Projets portuaires

OBJECTIFS

- Pour saisir une part du marché du commerce international maritime et des croisières et intégrer le système portuaire dans le réseau de transport régional.
- Pour contribuer aux équilibres régionaux du Royaume et favoriser le développement social et humain.
- Pour soutenir la compétitivité de l'activité économique.



Port fluvial de Kénitra



Port de pêche de Safi



Maquette du port de plaisance de Tanger-ville