

***Projet EuroMed - Contrat Principal –  
« Séminaire de Formation sur la Réforme Portuaire »  
Marseille, 26-30 septembre 2005***

**Réforme du secteur portuaire  
au Maroc**

***Présenté par Mme. Nadia LARAKI  
Ministère de l'Équipement et du Transport  
Maroc***



# Introduction

- Les ports marocains sont d'une importance primordiale pour l'économie du Maroc.
- La quasi totalité du commerce extérieur transite par les ports (environ 98% des échanges extérieurs).
- Des investissements très importants ont été réservés au cours des vingt dernières années pour améliorer et diversifier l'infrastructure portuaire.
- Actuellement, le Maroc dispose de 29 ports dont 12 de commerce, 12 de pêche et 5 de plaisance.



# Pourquoi une réforme portuaire ?

- **Contraintes exogènes :**
  - Libéralisation des échanges commerciaux (conventions de libre échange avec UE, USA, Turquie et Pays Arabes et adhésion du Maroc à l'OMC).
- **Contraintes endogènes :**
  - Opérateurs plus exigeants sur la qualité des services et sur la vérité des prix,
  - Intérêt du privé dans la gestion du service public,
  - Évolutions technologiques rapides qui nécessitent des adaptations systématiques et en temps réel.



# Pourquoi une réforme portuaire ? (Suite)

- **Contraintes propres au secteur :**
  - Interférence dans les missions des différents entités concernées du Ministère
  - Manque d'homogénéité entre les ports
  - Pas de perspectives de développement du secteur dans le cadre de son organisation actuelle
  - Manque de visibilité stratégique pour le secteur



# Insuffisances et Contraintes

## Juridiques et Réglementaires

- Caducité du cadre juridique et réglementaire
- Décalage entre les textes en vigueur et la réalité du terrain
- Vide juridique dans l'organisation des activités portuaires
- Aucun lien légal ni contractuel entre la main d'œuvre dockers et les employeurs
- Vide juridique dans la définition des concepts
- Vide juridique dans les modes d'octroi et de contrôle des autorisations et des concessions

## Organisationnel et Opérationnel

- Critiques des instances nationales et internationales
- Monopole de fait de l'ODEP et oligopole organisationnel des sociétés de manutention de bord
- Dualité dans les opérations qui renchérit les coûts, freine la compétitivité, la modernisation et l'ouverture
- Forte demande de la vérité des prix
- Forte protestation des opérateurs au niveau des coûts et des prestations



# Conséquence de l'organisation Actuelle

## Incompatibilité avec :

- Les exigences de l'ouverture économique;
- Les engagements des pouvoirs publics;
- Les exigences de la mise à niveau et de la compétitivité de l'économie;
- Les exigences pour une ouverture du secteur à de nouveaux opérateurs;
- Les exigences pour la préparation à la confrontation de la concurrence notamment celle du port de Tanger Med;
- La volonté d'encouragement de l'investissement privé dans la réalisation, la gestion et l'exploitation des infrastructures portuaires;
- La volonté de renforcement de la concurrence.





# LE PROJET DE REFORME

**Globale**

**Institutionnelle**

**Organisationnelle**

**Financière**

**Réglementaire**

**Touche :**

**L'Administration**

**Les Opérateurs Publics**

**Les Opérateurs Privés**



# Objectifs de la réforme

- **Objectif** : Doter l'économie marocaine d'un outil performant à même de répondre à l'ambition et à la vocation du pays d'arrimer son développement économique aux marchés européen et méditerranéen



# Objectifs de la Réforme

**Elle vise :**

- **L'Actualisation et la mise à niveau de l'arsenal juridique**
- **La clarification des rôles et des missions des différents intervenants publics et privés**
- **La clarification et la séparation des missions Régaliennes, de Régulation et contrôle et Commerciales**
- **L'assainissement de la situation juridique des intervenants dans le secteurs**
- **La mise en place d'un cadre réglementaire claire et transparent pour l'octroi et l'exercice de toute activité portuaire**
- **La création d'un environnement propre, encourageant et attractif pour l'investissement privé**
- **Le maintien et la pérennité des équilibres financiers du secteur pour assurer son développement**
- **La définition des modes de gestion et d'exploitation des ports**
- **La souplesse nécessaire pour l'opérateur public lui permettant de se préparer et de renforcer sa capacité concurrentielle**



# Axes de la réforme

1. **Création de l'agence nationale des ports reprenant les missions du service public de l'ODEP: autorité portuaire propriétaire**
2. **Création de la société nationale d'exploitation portuaire à partir des activités commerciales de l'ODEP**
3. **Ouverture des activités portuaires à la concurrence pour le bénéfice des compagnies maritimes**
4. **Unicité de la chaîne de manutention**



# Agence Nationale des Ports (ANP)

## Missions :

- Police portuaire,
- Régulation,
- Octroi et suivi des concessions et des autorisations d'exercice des activités portuaires,
- Maintenance, développement et modernisation des infrastructures et des superstructures
- Gestion du domaine public portuaire.
- Accompagnement de la politique du Gouvernement en matière de renforcement de l'introduction du secteur privé dans la gestion portuaire, de garantie du service public et du libre jeu de la concurrence.



# Société d'Exploitation des Ports (SODEP)

- La société d'exploitation des ports sera chargée des missions commerciales exercées actuellement par l'ODEP (manutention, magasinage,...)
- Son capital serait ouvert par la suite au privé.
- La SODEP opérera dans un *cadre concurrentiel* avec d'autres entités privées ou publiques autorisées par l'ANP par le biais de licences, autorisations, concessions...



# Unicité de la manutention

Elle vise :

- La maîtrise de la chaîne de manutention par la suppression de la rupture de charge Bord/Terre
- L'optimisation des moyens humains et matériels
- L'optimisation des coûts de passage portuaire
- L'amélioration de la productivité globale



# Mise en œuvre la réforme

- **Établissement du projet de loi sur la réforme du secteur portuaire : approuvé en Conseil des Ministres en décembre 2004, par le Parlement en juin 2005 et par la chambre des conseillers en juillet 2005**
- **Mise à niveau des entités portuaires (Administration, ODEP, sociétés de stevedoring) : en cours.**
- **Mise en place du cadre légal et réglementaire;**
- **Mise en place de la concurrence qui sera de toute manière effective avec la mise en service du port de Tanger Méditerranée prévue en juin 2007**





**MERCI DE  
VOTRE ATTENTION**



Ministère  
de l'Équipement et du Transport