

Partenariat Public-Privé dans le secteur portuaire

Jeudi 09 Octobre 2008

Plan de la présentation

1

Présentation du secteur portuaire marocain

Importance stratégique du secteur

Offre portuaire

2

Évolution de l'organisation du secteur portuaire avant la réforme

Limite de l'organisation du secteur avant la réforme

Mode de gouvernance actuel: Principaux apports

3

Partenariat Public-Privé

Objectifs et stratégies

Formules et schéma de partenariat public-privé dans le secteur portuaire

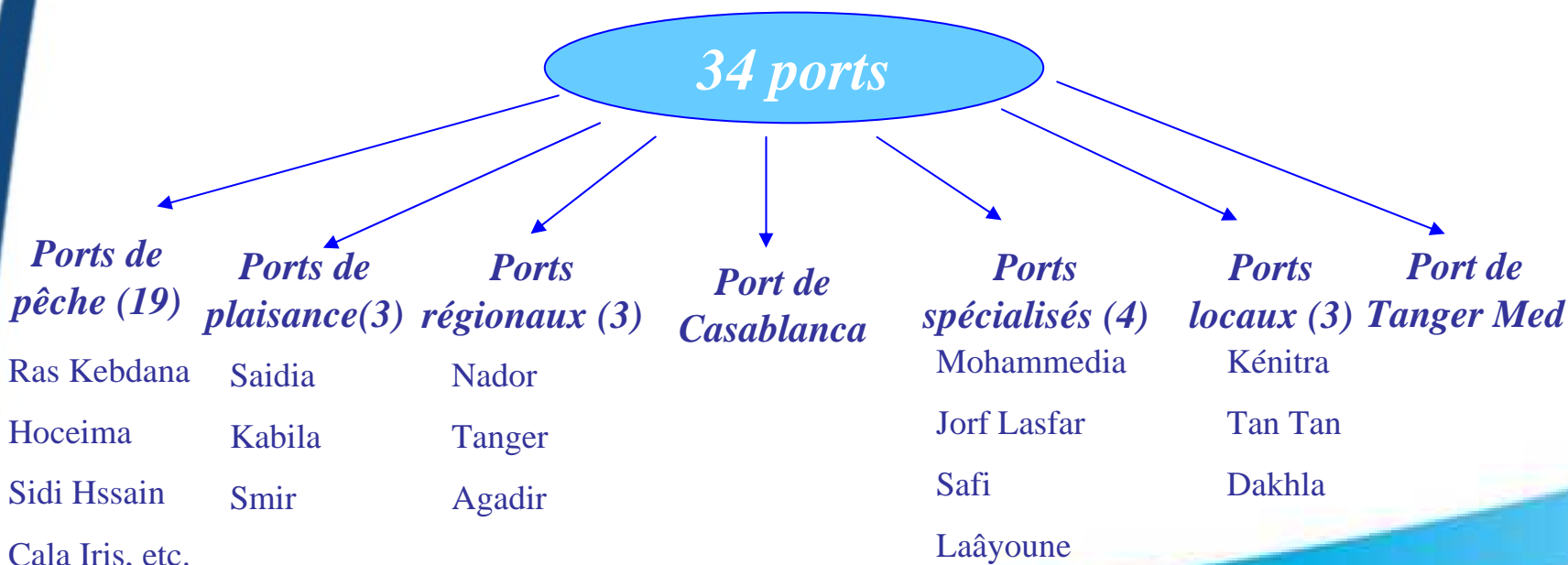
Partenariat public-privé : Quelques illustrations

Rôle stratégique des ports marocains

- ✓ *Une situation géographique exceptionnelle du pays*
 - *Une façade maritime de 3 500 km*
 - *Positionnement au détroit de Gibraltar*
 - *Croisement des grands axes de communication du monde*
- ✓ *Importance particulière des échanges commerciaux dans l'économie nationale*
 - *98% des échanges passent par les ports*
 - *Approvisionnement du pays en produits stratégiques*
 - *Point de sortie des exportations*
- ✓ *Importance économique des activités liées aux produits de la mer*

L'offre portuaire actuelle

- ☞ 34 ports, dont 13 ouverts au commerce extérieur,
- ☞ Environ 40 km de quais dont 54% sont destinés au commerce,
- ☞ Plus de 1.000 hectares de terre-pleins.



Plan de la présentation

1

Présentation du secteur portuaire marocain
Importance stratégique du secteur
Offre portuaire

2

Évolution de l'organisation du secteur portuaire avant la réforme

Limite de l'organisation du secteur avant la réforme
Mode de gouvernance actuel: Principaux apports

3

Partenariat Public-Privé

Objectifs et stratégies

Formules et schéma de partenariat public-privé dans le secteur portuaire
Partenariat public-privé : Quelques illustrations

Limites et contraintes de l'organisation de 1984

- ✓ *Absence d'une réelle concurrence dans les activités portuaires*
 - *Une situation de monopole de fait de l'ODEP*
 - *Un oligopole des sociétés privés de stevedoring*

- ✓ *Dualité d'intervention*
 - *Gisements importants pour l'amélioration de la productivité non exploités*
 - *Rupture de responsabilité*

- ✓ *Mode de gestion de la main d'œuvre des dockers*
 - *Absence de lien juridique avec l'employeur*
 - *Gestion de la M.O par une association*

- 7
- ✓ *Environnement non attractif pour les investissements privés :*
 - *Fort engagement de l'Etat dans le financement des investissements portuaires*
 - *Désengagement du privé.*

 - ✓ *Confusion dans les responsabilités et les prérogatives*
 - *Ecart entre les missions officielles et les attributions réellement exercées.*
 - *Une interférence dans les mission des différents intervenants*

 - ✓ *Vide juridique relatif à l'organisation et à l'exercice des activités portuaires*

Mode de gouvernance actuel : Principaux apports (Loi 15-02)

Objectifs de la réforme portuaire

- ☞ Rehausser le niveau de compétitivité des ports marocains aux standards internationaux ;*
- ☞ Adapter l'offre des services portuaires à la demande du trafic ;*
- ☞ Mettre à la disposition des opérateurs économiques et des entreprises nationales des infrastructures et des équipements pour l'amélioration de leur propre compétitivité.*

La réforme du secteur portuaire est une réforme globale intégrant les dimensions juridique, institutionnelle, organisationnelle, économique, financière et sociale.

Principaux leviers (Apports de la loi 15-02)

- ☞ *Clarification des rôles et des missions ;*
- ☞ *Unicité dans la chaîne de manutention ;*
- ☞ *Introduction de la concurrence et encouragement du secteur privé dans le financement, la gestion et l'exploitation de ports.*

Plan de la présentation

1

Présentation du secteur portuaire marocain

Importance stratégique du secteur

Offre portuaire

2

Évolution de l'organisation du secteur portuaire avant la réforme

Limite de l'organisation du secteur avant la réforme

Mode de gouvernance actuel: Principaux apports

3

Partenariat Public-Privé

Objectifs et stratégies

Formules et schéma de partenariat public-privé dans le secteur portuaire

Partenariat public-privé : Quelques illustrations

Partenariat public-privé dans le secteur portuaire

Objectifs

↳ *L'introduction de nouveaux opérateurs privés au sein du secteur (avec concurrence) est un instrument puissant pour obtenir une amélioration durable des performances*



↳ Améliorer la qualité et l'efficacité économique des services d'infrastructures et contribuer de la sorte à la compétitivité internationale du pays

↳ Réduire le poids de ces secteurs sur les finances publiques (rétablir l'équilibre budgétaire)

Stratégies possibles

☞ *L'ouverture des grandes infrastructures portuaires au secteur privé peut acquérir des réformes structurelles importantes*

✓ *Promouvoir la participation privé sans restructurer le secteur :*

☞ *Situation dite de monopole naturel (eau, électricité...)*

☞ *Structure sectorielle monopolistique*

☞ *Défis importants pour la régulation*

☞ *Non adapté aux secteurs avec un potentiel de concurrence entre les opérateurs*

✓ *Restructurer le secteur tout en l'ouvrant au privé*

☞ *Ouverture au privé sans concurrence au sein du marché*

☞ *Démonopolisation et mise en concurrence des opérateurs*

Formes de partenariat public-privé dans les ports

Partenariat « Vertical »

Partenariat « Vertical »

- Intervention de l'entreprise privée sans participation de l'autorité portuaire



Formes juridiques

- Le BOT ou concession
- L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public
- L'autorisation d'exercice d'activités portuaires avec ou sans obligation de service public

✓ *Le BOT*

- ⇒ *Réalisation et exploitation d'équipement*
- ⇒ *Concessionnaire prioritaire pendant la durée de la concession*
- ⇒ *Retour des équipements à l'autorité concédante au terme de la durée de la concession*
- ⇒ *Imposition au permissionnaire des obligations de service public*

✓ *L'Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public*

- ⇒ *Activité exercée à titre privatif*
- ⇒ *Obligation d'opérer d'autres trafics que ceux du titulaire*

✓ *L'Autorisation d'exercice d'activité portuaire avec ou sans obligation de service public*

- ⇒ *Choix par l'autorité de l'organisation qui permet la plus grande efficacité et répondre aux attentes des usagers*

Partenariat « Horizontal »

Partenariat « Horizontal »

- L'autorité portuaire en plus de sa mission de puissance publique se met à niveau de l'entreprise privée pour les questions opérationnelles
- Véritable association encadrée par un acte décrivant les engagements, les obligations et les droits de chaque partie



Formes

- Association contractuelle : véritable contrat
- Association structurelle : création d'une entité avec participation de l'autorité portuaire

Partenariat « Concession globale au privé »

✓ *Sous concession*

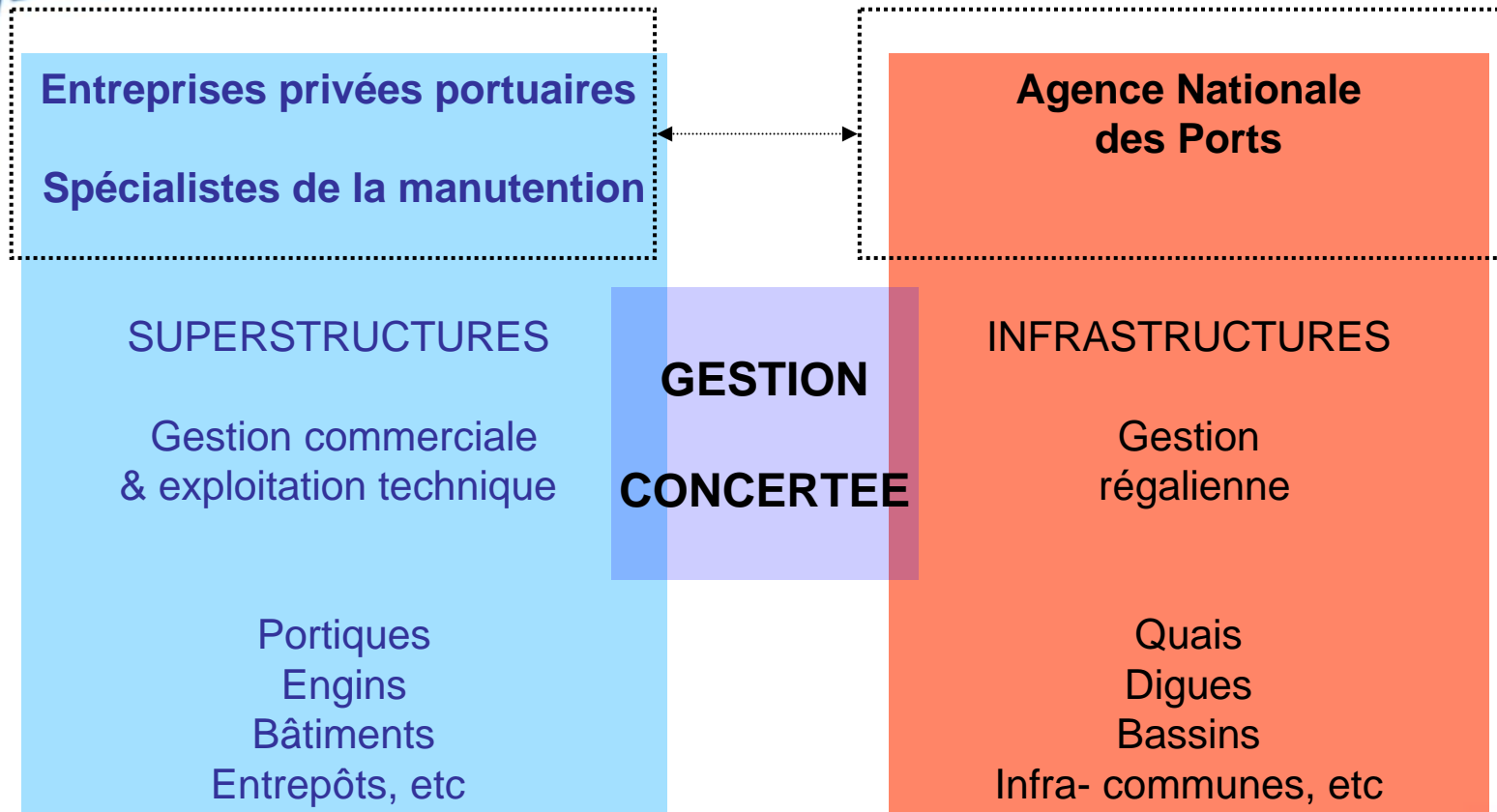
✓ *Octroi des autorisations d'exercice des activités*

✓ *Octroi des autorisations d'occupation temporaire du domaine public*

Toutefois

L'autorité portuaire joue son rôle en matière de police et prononce les sanctions à leurs manquements

Le schéma d'intervention du privé dans le secteur portuaire



Un nouveau marché s'ouvre au privé : Métier de « Concessionnaires portuaires »

Cette démarche a permis de :

- ↳ Attirer des financements privés et de minimiser l'impact du nécessaire développement portuaire sur les budgets publics
- ↳ Mettre le dynamisme du secteur au service de l'intérêt général
- ↳ Améliorer la productivité des prestations portuaires

Modèles d'intervention du privé dans le secteur portuaire (d'après la loi 15-02)

- Gestion d'un port
- Exploitation portuaire

1

Régime de la
concession

2

Régime de
l'autorisation

*Nécessité de la régulation afin de garantir
la sauvegarde de l'intérêt public*

Régime de la Concession

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DES DOCUMENTS DE CONCESSION:

- ★ **Techniques:** régime de biens de l'établissement; obligation d'investissement; standards de performance; normes en matière d'entretien des ouvrages; régime d'exploitation; sécurité, etc.
- ★ **Economiques:** obligations de service public; limitations de champ d'activité.
- ★ **Financiers:** contrôle des tarifs; redevances; équilibre économique et financier de la concession.

Principales dispositions de la convention de concession

OBJET:

- ▶ Définition précise de l'activité principale et des services accessoires connexes à la concession.

PÉRIMÈTRE DE LA CONCESSION :

- ▶ Définition du contour de la surface à l'intérieur duquel le concessionnaire réalise l'objet de la concession .

ACTIVITÉ PORTUAIRE CONCÉDÉE :

- ▶ Définition de l'activité objet de la concession (Manutention, exploitation de l'outillage, ..etc.)

DURÉE ET MODALITES DE PROROGATION :

- ▶ Délai de la concession et conditions de prorogation fixés selon les dispositions de la loi 15-02 . (30 ans prorogeable pour une durée supplémentaire de 20 ans).

TARIFS DU CONCESSIONNAIRE:

- ▶ Régime de tarifs maximum approuvés par le concédant; conditions de révision; devoir de publication et divulgation des tarifs.

REDEVANCES:

- ▶ **Deux composants:** une partie fixe en fonction du périmètre de la concession (valeur fixe pour chaque mètre linéaire de longueur de quai et mètre carré de terre-plein) et une autre partie variable en fonction du volume de trafic (valeur décroissante par unité de cargaison);
- ▶ **Conditions de révision:** mise à jour sur la base d'un taux annuel;

EXPIRATION:

- ▶ Accord préalable du concédant sur tout projet d'investissement dépassant la durée de la concession;
- ▶ Obligation de communication trois ans avant l'expiration de la convention des marchés et engagements en cours;
- ▶ Apurement des comptes liés à la concession;
- ▶ Biens de reprise; biens de retour; bien propres.

RESILIATION :

- ▶ Conditions de résiliation, de rachat et de déchéance .

Principales dispositions du cahier des charges

OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION :

- ▶ Définition des activités concédées, le périmètre de la concession et la consistance des biens concédés.

ASSIETTES DE LA CONCESSION :

- ▶ Régime juridique des biens de retour, des biens de reprise et des biens propres

EXPLOITATION :

- ▶ Les conditions d'exploitation et les niveaux de performance à respecter par le concessionnaire .

DEVOIR D'INFORMATION :

- ▶ Le cahier des charges dispose d'une clause générique qui permet l'accès à des informations pour examiner la performance du service.

ENTRETIEN :

- ▶ Les conditions d'entretien des ouvrages, équipements, infrastructures et superstructures portuaires .

REGIME DE RESPONSABILITE ET ASSURANCES :

- ▶ Responsabilités et des parties et assurances.

Régime de l'autorisation

La liste des différentes activités connexes soumises au régime de l'autorisation, est comme suit :

Activités liées à la marchandise	Activités liées au navire	Activités liées aux passagers
<ul style="list-style-type: none"> ☞ Pointage ☞ Surveillance et contrôle ☞ Gerbage des marchandises à l'arrière 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Shipchandler ☞ Gardiennage ☞ Soutage des navires ☞ Collecte des hydrocarbures ☞ Dégazage et déballastage ☞ Récupération des eaux mazouteuses ☞ Nettoyage des ordures, récupération des détritrus 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Dépannage et assistance

Exercées dans le cadre de cahiers des charges « Type » par activité

Partenariat public-privé : Quelques illustrations

2^{ème} Terminal à conteneurs SOMAPORT

➡ Mise à niveau initial des infrastructures du 2^{ème} Terminal à conteneurs :

- ✓ Capacité : 300.000 EVP / Capacité globale du port : 1.000.000 EVP
- ✓ Coût : 62 MDH

➡ Equipements de levage :

- ✓ Coût : 360 MDH

➡ Investissements globaux (2007-2036) :

- ✓ Coût : 1,3 Milliard de DH



Terminal à Divers/ SOMAPORT

☞ Mise à niveau initial des infrastructures du Terminal Tarik du port de Casablanca :

✓ Coût : 10 MDH

☞ Equipements de levage :

✓ 2 grues 38 T & 2 grues 14 T

✓ Coût : 140 MDH

☞ Investissements globaux (2007-2036) :

✓ Coût : 500 MDH

Terminaux céréaliers/ Mass Maghreb

	Terminal Casablanca	Terminal Jorf Lasfar
Capacité de stockage (en tonnes)	64.000	45.000
Cadence nominale de déchargement des navires par 24 heures (en tonnes)	28.800	24.000
Montant de l'investissement (en Millions de Dh)	313	192

Terminal Casablanca



Terminal Jorf Lasfar



Port de Saidial FADESA



Coût : 558 MDH



3^{ème} Terminal à Conteneurs

☞ Construction d'un troisième terminal à conteneurs au port de Casablanca (ANP) :

- ✓ Capacité : 600.000 EVP/
- ✓ Capacité globale du port : 1,6 M.EVP
- ✓ 520 ml de quais et 30 ha de TP,
- ✓ Montant : 800 MDH
- ✓ Mise en service : 4^{ème} trimestre 2010



☞ Investissements privés en superstructures :

- ✓ Coût : 900 MDH

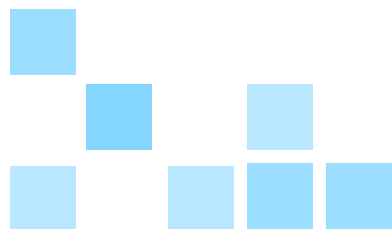
Autres projets

- ☞ Terminal à charbon/ JLEC
 - ✓ Coût : 336 MDH

- ☞ Manutention au port de Kenitra:
 - ✓ Aconiers privés

- ☞ Services de pilotage & de remorquage

- ☞ Activités connexes



Merci de votre attention

