

Agence Nationale des Ports – ANP

NOTE D'INFORMATION

EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

Montant global de l'emprunt : 1 milliard de dirhams

	Tranche A	Tranche B
Plafond global de l'opération	1 000 000 000 MAD	
Plafond par tranche	300 000 000 MAD	700 000 000 MAD
Nombre maximum de titres par tranche	3 000	7 000
Valeur nominale en dirhams	100 000	
Maturité	10 ans	15 ans
Taux	<u>Révisable annuellement</u> en référence au taux plein 52 semaines déterminé sur la base de la courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT publiée par Bank Al-Maghrib le 15 Mai 2019, augmenté d'une prime de risque. Pour la 1ère année, le taux est de 2,32% augmenté de la prime de risque soit un taux compris entre 3,02% et 3,12%	<u>Fixe</u> calculé à partir de la courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT publiée par Bank Al-Maghrib le 15 Mai 2019 de maturité 15 ans (avec modalités de remboursement linéaire constant). Le taux est de 3,01% augmenté de la prime de risque soit un taux compris entre 3,91% et 4,01%
Prime de risque	[70-80 pbs]	[90-100 pbs]
Négociabilité des titres	De gré à gré (hors bourse)	
Mode de remboursement	Amortissement linéaire constant	
Mode d'allocation	Adjudication à la française avec possibilité de transvasement entre les deux tranches	

**Souscription réservée aux investisseurs qualifiés de droit marocain
tels que listés dans la note d'information**

Période de souscription : Du 29 au 31 mai 2019 inclus
avec possibilité de clôture anticipée le 30 Mai 2019

Organisme Conseil et Coordinateur Global	Organisme chargé du placement	Etablissement domiciliaire assurant le service financier de l'émetteur
		

Visa de l'Autorité Marocaine du Marché des Capitaux

Conformément aux dispositions de la circulaire de l'AMMC, prise en application de l'article 14 du Dahir portant loi n° 1-93-212 du 21 septembre 1993 tel que modifié et complété, l'original de la présente Note d'information a été visé par l'AMMC le 22 Mai 2019 sous la référence VI/EM/006/2019

SOMMAIRE

Abréviations	5
Définitions	7
Avertissement	9
Préambule	10
Partie I. Attestations et coordonnées	11
II. Les auditeurs indépendants de l'ANP	13
III. le conseiller financier	19
IV. Le conseiller juridique	20
V. Le responsable de l'information et de la communication financière	21
Partie II. Présentation de l'opération	22
I. Cadre de l'opération	23
II. Objectifs de l'émission obligataire	24
III. Structure de l'offre	26
V. Calendrier de l'opération	31
VI. Intermédiaires financiers	31
VII. Modalités de souscription	32
VIII. Modalités de traitement des ordres et allocation	34
IX. Modalités de règlement livraison des titres	35
X. Modalités de publication des résultats de l'opération	36
XI. Fiscalité	37
XII. Charges relatives à l'opération	39
Partie III. Présentation générale de l'ANP	40
I. Renseignements à caractère général	41
II. Renseignements sur le fonds de dotation de l'ANP	43
III. Statut juridique de l'ANP	44
IV. Présentation de l'actionnaire de référence	45
V. Marché des titres de l'émetteur	45
VI. Notation	46
VII. Contribution de l'anp au budget de l'état	46
VIII. Contrôle financier de l'ANP par l'actionnaire de référence	47
IX. Organes d'Administration	49
X. Organes de Direction	52
XI. Gouvernement d'entreprise	59
Partie IV. Secteur d'activité de l'ANP	61
I. Activité portuaire mondiale	62
II. Secteur portuaire marocain	67

Partie V.	Activité de l'ANP	90
I.	Faits marquants	91
II.	Filiales de l'ANP	94
III.	Organisation de l'ANP	101
IV.	Présentation des métiers de l'ANP	103
V.	Cadre Contractuel de l'ANP	105
VI.	Concessions, autorisations et otdp	106
VII.	Activité de l'ANP	107
VIII.	Politique de tarification adoptée par l'ANP	126
IX.	Politique de recouvrement des créances dues	127
X.	Principaux clients de l'ANP	127
XI.	Politique de Gestion des Risques & d'Assurance	127
XII.	Dispositif de contrôle interne	129
XIII.	Politique de maintenance	130
XIV.	Politique d'achat et de sous-traitance	131
XV.	Ressources Humaines	132
XVI.	Système d'information et de Gestion	138
XVII.	Politique Qualité, Sécurité et Environnement	142
XVIII.	Politique d'investissement de l'ANP	145
XIX.	Politique de financement de l'ANP	146
Partie VI.	Situation financière sociale de l'ANP	147
I.	Principales méthodes de comptabilisation propres à l'ANP	148
II.	Analyse de l'Etat des Soldes de Gestion	149
III.	Analyse du bilan	165
IV.	Tableau des emplois et ressources	182
Partie VII.	Situation financière consolidée de l'ANP	184
I.	principes comptables et méthodes d'évaluation	185
II.	Analyse du compte de produits et de charges consolidé	186
III.	Analyse du bilan consolidé	188
IV.	Analyse du tableau de flux de trésorerie consolidé	190
Partie VIII.	Perspectives de développement	192
I.	Vision stratégique de l'ANP	193
II.	Objectifs stratégiques globaux	193
III.	Perspectives de l'ANP	195
IV.	Objectifs de résultats	200
Partie IX.	Facteurs de risque	201
I.	Risque économique	202
II.	Risque réglementaire	202

III.	Risque de force majeure	202
IV.	Risques liés à l'environnement.....	202
V.	Risque de défaut des clients	202
VI.	Risques liés à la couverture des polices d'assurance contractées par l'ANP ou ses concessionnaires	203
VII.	Risques liés à la maîtrise d'ouvrage	203
VIII.	Risques liés à l'état des biens de retour dans le cadre des concessions	203
IX.	Risque lié à l'accès au financement.....	203
X.	Risque de change.....	204
XI.	Risque lié aux covenants breach	204
Partie X.	Faits exceptionnels.....	205
Partie XI.	Litiges et affaires contentieuses	207
Partie XII.	Annexes	209

ABRÉVIATIONS

AFD	Agence Française de Développement
AGO	Assemblée Générale Ordinaire
AMMC	Autorité Marocaine du Marché des Capitaux
AMO	Assurance Maladie Obligatoire
ANP	Agence Nationale des Ports
APRAM	Association Professionnelle des Agents Maritimes, Consignataires de Navires et Courtiers d'Affrètement du Maroc
ATADM	Association Des Transitaires Agréés En Douane Au Maroc
BCP	Banque Centrale Populaire
BDT	Bons du Trésor
BERD	Banque Européenne Pour La Reconstruction Et Le Développement
BNR	Régime du bénéfice net réel
BNS	Régime du bénéfice net simplifié
CA	Chiffre d'affaires
CDC	Cahier des charges
CDG	Caisse de Dépôt et de Gestion
CDT	Confédération démocratique du travail
CGI	Code Général des Impôts
CIN	Carte d'identité nationale
CLSP	Comités Locaux de Sûreté Portuaire
CNESTEN	Centre National De L'énergie, Des Sciences Et Techniques Nucléaires
CNOPS	Caisse Nationale des Organismes de Prévoyance Sociale
DNSSI	Directive Nationale de la sécurité des systèmes d'information
EMSA	European Maritime Safety Agency - Agence européenne pour la sécurité maritime
EVP	Equivalent Vingt (20) Pieds
FCP	Fonds communs de placement
GDH	Milliards de dirhams
GNV	Grandi Navi Veloci- compagnie maritime italienne
HT	Hors taxes
IMDG	International Maritime Dangerous Goods –Code international du transport de marchandises dangereuses par voie maritime
IR	Impôt sur le Revenu
IS	Impôt sur les Sociétés
ISPS	International Ship and Port Facility Security – Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
JAC	Journal d'annonces légales
LPEE	Laboratoire Public d'Essais et d'Etudes
MAD	Dirham marocain
MARPOL	Marine pollution – Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires
MDH	Millions de dirhams

MODEP	Mutuelle de l'office d'Exploitation des ports
MT	Millions de tonnes
NTIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
OCP	Office Chérifien des Phosphates
ODEP	Office d'Exploitation des Ports
ONEE	Office National de l'Électricité et de l'Eau potable
ONICL	Office National Interprofessionnel des Céréales et Légumineuses
OPCVM	Organisme de Placements Collectif en Valeurs Mobilières
OTDP	Occupation Temporaire du Domaine Public
PFSO	Port facility security officer – Agent de sûreté de l'installation portuaire
PI/P.I	Par Intérim
PME	Petite et moyenne entreprise
PMO	Project Management Office
PS	Projet Sommaire
RCAR	Régime Collectif d'Allocation de Retraite
RH	Ressources Humaines
RoRo	Roll-on/Roll-off – navire roulier utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès
SAPT	Société d'Aménagement pour la Reconversion de la Zone Portuaire de Tanger
SGMB	Société Générale Marocaine de Banque
SGPTV	Société de Gestion du Port de Tanger Ville
SI	Système(s) d'information
SICAV	Sociétés d'investissement à capital variable
SM2S	Système de Management de la Sûreté et la Sécurité des ports de l'ANP
soCPF	Shell Overseas Contributory Pension Fund
SODEP	Société d'Exploitation des Ports
SOLAS	Safety Of Life At Sea - Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer
T	Tonne(s)
TM2 SA	Tanger Med II SA
TMPA	Tanger Med Port Authority
TMSA	Agence Spéciale Tanger Méditerranée
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen
TIR	Transport International Routier
TTC	Toute taxe comprise
UMT	Union marocaine du travail
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
VTs	Vessel Traffic System
VVH	Vrac, Véhicules et Hydrocarbures

DEFINITIONS

Ad Valorem	Tarif complémentaire rémunérant un service portuaire et calculé sur la base d'un pourcentage de la valeur de la marchandise.
Armateur	Propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréter.
ATD	Avis à Tiers Détenteur
Ballastage	Opération qui consiste à remplir les ballasts pour assurer la stabilité du navire et modifier son assiette ou sa gîte.
Cabotage	Echanges commerciaux entre ports marocains.
Cahiers des tarifs	Le Cahier des Tarifs présente les tarifs, des droits de ports sur les marchandises et les passagers, des droits de ports sur les navires les services rendus aux navires ainsi que les tarifs des diverses autres prestations portuaires
Cargaison	Mot désignant l'ensemble des marchandises chargées à bord d'un navire
Cavalier	Engin de manipulation et d'arrimage des conteneurs sur parcs des terminaux à conteneurs,
Conteneurisation	C'est un conditionnement qui consiste à transporter des marchandises diverses en conteneur.
Déballastage	Action de déballaster.
Déballaster	Vider les citernes à eau de mer des navires (ballasts).
Dépotage/dépoter	Opération consistant à vider un conteneur de son contenu
Docker	Ouvrier travaillant dans les entreprises de manutention pour effectuer les opérations de déchargement et de chargement des navires.
DNSSI	Directive Nationale de la sécurité des systèmes d'information
EVP	Abréviation française pour désigner Equivalent Vingt pieds. Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20'.
Hinterland	Région de production ou de consommation, qui est desservie par un port.
IMDG	International Maritime Dangerous Goods –Code international du transport de marchandises dangereuses par voie maritime
ISPS	International Ship and Port Facility Security – Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
Note d'information	La présente note d'information
Opération	L'émission obligataire de l'ANP, conformément à la présente Note d'information.
Pilotage	Service consistant à mettre à disposition du commandant du navire un pilote pour l'assister dans les manœuvres de mise à quai, d'entrée et de sortie du port.
Portique à conteneurs	Engins de levage permettant de charger et décharger des conteneurs entre le bord du navire et le quai.
RoRo- Roulier	Roll-on/Roll-off – navire roulier utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès
Surestaries	(En français : au-delà des jours de planche) représentent des indemnités dues lorsque l'affréteur dépasse les délais impartis de location du navire pour les opérations de chargement et de déchargement. Chaque jour de dépassé entraîne une augmentation de la taxation.
SM2S	Système de Management de la Sûreté et la Sécurité des ports de l'ANP
Tarifs over time	Tarifs majorés appliqués lorsque les prestations portuaires sont effectuées en dehors des heures normales et des jours ouvrés.

Tirant d'eau	Distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire dans l'eau.
Trafic conventionnel	Regroupe les trafics autres que les vracs, les conteneurs, le TIR et le RoRo (produits métallurgiques, produits forestiers, colis lourds etc.)
Trafic domestique	Trafic import-export et cabotage, lié à l'économie nationale. Il exclut le trafic de transbordement qui est un trafic international non destiné à l'économie marocaine.
Trafic gateway	Trafic import-export.
Transbordement	Opération consistant à déplacer la marchandise d'un navire sur un autre directement ou en passant par le quai.

AVERTISSEMENT

Le Visa de l'AMMC n'implique ni approbation de l'opportunité de l'opération ni authentification des informations présentées. Il a été attribué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée dans la perspective de l'opération proposée aux investisseurs.

L'attention des investisseurs potentiels est attirée sur le fait qu'un investissement en obligations est soumis au risque de non remboursement. Cette émission obligataire ne fait l'objet d'aucune garantie si ce n'est l'engagement donné par l'émetteur.

L'AMMC ne se prononce pas sur l'opportunité de l'opération d'émission d'obligations ni sur la qualité de la situation de l'émetteur. La Visa de l'AMMC ne constitue pas une garantie contre le risque de non remboursement des échéances de l'émission d'obligations objet de la présente note d'information.

La présente note d'information ne s'adresse pas aux personnes dont les lois du lieu de résidence n'autorisent pas la souscription des obligations, objet de ladite note d'information.

L'organisme chargé du placement ne proposera les obligations, objet de la présente note d'information, qu'en conformité avec les lois et règlements en vigueur dans tout pays où il fera une telle offre.

Ni l'AMMC, ni l'émetteur, n'encourent de responsabilité du fait du non-respect de ces lois ou règlements par l'organisme chargé du placement.

PREAMBULE

En application des dispositions de l'article 14 du Dahir portant loi n° 1-93-212 du 21 septembre 1993 tel que modifié et complété, la présente note d'information porte, notamment, sur l'organisation de l'émetteur, sa situation financière, l'évolution de son activité, ses perspectives ainsi que sur les caractéristiques et l'objet de l'opération envisagée.

Ladite note d'information a été préparée par CDG CAPITAL de concert avec l'ANP conformément aux modalités fixées par la Circulaire de l'AMMC prise en application des dispositions de l'article précité.

Le contenu de cette note d'information a été établi sur la base d'informations recueillies, sauf mention spécifique, des sources suivantes :

- Les commentaires et analyses du management de l'ANP, recueillis par CDG CAPITAL, notamment lors des due diligences effectuées auprès de celui-ci ;
- Les rapports de gestion de l'ANP relatifs aux exercices clos au 31 décembre 2015, 2016 et 2017 ;
- Les liasses comptables et fiscales de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2016, 2017 et 2018 ;
- Les rapports complets des auditeurs indépendants sur les comptes sociaux de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2016, 2017 et 2018 ;
- Les rapports complets des auditeurs indépendants sur les comptes consolidés de l'ANP pour l'exercice clos au 31 décembre 2017 et 2018 ;
- Les procès-verbaux des réunions du Conseil d'Administration de l'ANP relatives aux trois derniers exercices et à l'exercice en cours ;
- Les procès-verbaux des comités de l'ANP ;
- L'analyse des principaux contrats et conventions de l'ANP.

En application des dispositions de l'article 13 du Dahir portant loi n° 1-93-212 du 21 septembre 1993 tel que modifié et complété, la présente note d'information doit être :

- Remise ou adressée sans frais à toute personne qui en fait la demande ou dont la souscription est sollicitée ;
- Tenue à la disposition du public selon les modalités suivantes :
 - ✓ Elle est disponible à tout moment dans les lieux suivants :
 - Siège social de l'émetteur (ANP) : 300, lotissement Mandarona, Sidi Maarouf, 2027 Casablanca. Tél. : (212) 5 20 12 13 14 et sur le site internet de l'Agence www.anp.org.ma
 - Siège social de CDG Capital : Tour Mamounia, Place Moulay Hassan – Rabat – Maroc Tél. : +212 5 37 66 52 52
 - ✓ Elle est disponible sur le site de l'AMMC (www.ammc.ma) ;

PARTIE I. ATTESTATIONS ET COORDONNÉES

I. LA DIRECTRICE GENERALE

Dénomination ou raison sociale	L'Agence Nationale des Ports
Représentant légal	Mme Nadia LARAKI
Fonction	Directrice Générale
Adresse	300, lotissement Mandarona, Sidi Maarouf, 2027 Casablanca
Numéro de téléphone	(212) 5 20 12 13 14
Numéro de télécopieur	(212) 5 22 78 61 02
Adresse électronique	N_LARAKI@anp.org.ma

Attestation

La Directrice Générale atteste que, à sa connaissance, les données de la présente note d'information dont elle assume la responsabilité, sont conformes à la réalité. Elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives de l'Agence Nationale des Ports, ainsi que sur les droits rattachés aux titres proposés. Elles ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

Par ailleurs, la Directrice Générale s'engage à respecter l'échéancier de remboursement selon les modalités décrites dans la note d'information.

Mme Nadia LARAKI

Directrice Générale

II. LES AUDITEURS INDEPENDANTS DE L'ANP

Prénoms et noms :	Ahmed BENABDELKHALEK	Abdelaziz ALMECHATT
Dénomination ou raison sociale	Deloitte Audit	Coopers Audit Maroc
Adresse	228, Bd Zerktouni, Casablanca	83, avenue Hassan II, Casablanca
Numéro de téléphone	05 22 22 47 34	05 22 42 11 90
Numéro de télécopieur	05 22 22 47 59	05 22 27 47 34
Adresse électronique	abenabdelkhalek@deloitte.com	abdelaziz.almechatt@pwc-cl.com
Premier exercice soumis au contrôle	2013	2013
Date d'expiration du mandat	Exercice 2018	Exercice 2018

Attestation des auditeurs indépendants sur les informations comptables et financières relatives aux comptes sociaux des exercices clos le 31 Décembre 2016, le 31 Décembre 2017 et le 31 Décembre 2018.

Nous avons procédé à la vérification des informations comptables et financières contenues dans la présente note d'information, en effectuant les diligences nécessaires et compte tenu des dispositions légales et réglementaires en vigueur. Nos diligences ont consisté à nous assurer de la concordance desdites informations avec les états de synthèse annuels audités relatifs aux exercices clos le 31 Décembre 2016, le 31 Décembre 2017 et le 31 Décembre 2018.

Sur la base des diligences ci-dessus, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la concordance des informations comptables et financières, données dans la présente note d'information, avec les états de synthèse annuels de l'Agence Nationale des Ports tels qu'audités par les soins de COOPERS AUDIT MAROC et DELOITTE AUDIT au titre des exercices clos le 31 Décembre 2016, le 31 Décembre 2017 et le 31 Décembre 2018.

Les auditeurs indépendants

DELOITTE AUDIT

Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

COOPERS AUDIT MAROC

Abdelaziz ALMECHATT
Associé

Attestation des auditeurs indépendants sur les informations comptables et financières relatives aux comptes consolidés des exercices clos le 31 Décembre 2017 et le 31 Décembre 2018.

Nous avons procédé à la vérification des informations comptables et financières contenues dans la présente note d'information, en effectuant les diligences nécessaires et compte tenu des dispositions légales et réglementaires en vigueur. Nos diligences ont consisté à nous assurer de la concordance desdites informations avec les états de synthèse consolidés annuels audités relatifs aux exercices clos le 31 Décembre 2017 et le 31 Décembre 2018.

Sur la base des diligences ci-dessus, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la concordance des informations comptables et financières, données dans la présente note d'information, avec les états de synthèse annuels consolidés de l'Agence Nationale des Ports tels qu'audités par les soins de COOPERS AUDIT MAROC et DELOITTE AUDIT au titre des exercices clos le 31 Décembre 2017 et le 31 Décembre 2018.

Les auditeurs indépendants

DELOITTE AUDIT

Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

COOPERS AUDIT MAROC

Abdelaziz ALMECHATT
Associé

Rapport d'audit sur les états financiers sociaux

Exercice du 1er janvier au 31 décembre 2016

Nous avons effectué l'audit des états de synthèse ci-joints de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS « ANP » comprenant le bilan, le compte de produits et charges, l'état des soldes de gestion, le tableau de financement, et l'état des informations complémentaires (ETIC) relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2016. Ces états de synthèse font ressortir un montant de capitaux propres et assimilés de 3 747 210 415,12 MAD dont un bénéfice net de 214 786 586,65 MAD.

Responsabilité de la direction

La Direction est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces états de synthèse, conformément au référentiel comptable admis au Maroc. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des états de synthèse ne comportant pas d'anomalie significative, ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces états de synthèse sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes de la Profession au Maroc. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique, de planifier et de réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les états de synthèse ne comportent pas d'anomalie significative.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états de synthèse. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation du risque que les états de synthèse contiennent des anomalies significatives. En procédant à ces évaluations du risque, l'auditeur prend en compte le contrôle interne en vigueur dans l'entité relatif à l'établissement et la présentation des états de synthèse afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états de synthèse.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion sur les états de synthèse

À notre avis, les états de synthèse donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS au 31 décembre 2016, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable admis au Maroc.

Casablanca, le 27 avril 2017

Les auditeurs indépendants

Deloitte Audit
Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

Coopers Audit Maroc
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

Rapport d'audit sur les états financiers sociaux

Exercice du 1er janvier au 31 décembre 2017

Nous avons effectué l'audit des états de synthèse ci-joints de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS « ANP » comprenant le bilan, le compte de produits et charges, l'état des soldes de gestion, le tableau de financement, et l'état des informations complémentaires (ETIC) relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2017. Ces états de synthèse font ressortir un montant de capitaux propres et assimilés de 4 255 776 045,75 MAD dont un bénéfice net de 144 695 630,63 MAD.

Responsabilité de la direction

La Direction est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces états de synthèse, conformément au référentiel comptable admis au Maroc. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des états de synthèse ne comportant pas d'anomalie significative, ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces états de synthèse sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes de la Profession au Maroc. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique, de planifier et de réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les états de synthèse ne comportent pas d'anomalie significative.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états de synthèse. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation du risque que les états de synthèse contiennent des anomalies significatives. En procédant à ces évaluations du risque, l'auditeur prend en compte le contrôle interne en vigueur dans l'entité relatif à l'établissement et la présentation des états de synthèse afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états de synthèse.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion sur les états de synthèse

À notre avis, les états de synthèse donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS au 31 décembre 2017, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable admis au Maroc.

Casablanca, le 27 avril 2018

Les auditeurs indépendants

Deloitte Audit
Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

Coopers Audit Maroc
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

Rapport d'audit sur les états financiers sociaux

Exercice du 1er janvier au 31 décembre 2018

Nous avons effectué l'audit des états de synthèse ci-joints de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS « ANP » comprenant le bilan, le compte de produits et charges, l'état des soldes de gestion, le tableau de financement, et l'état des informations complémentaires (ETIC) relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018. Ces états de synthèse font ressortir un montant de capitaux propres et assimilés de 4 529 908 739,85 MAD dont un bénéfice net de 147 062 694,10 MAD.

Responsabilité de la direction

La Direction est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces états de synthèse, conformément au référentiel comptable admis au Maroc. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des états de synthèse ne comportant pas d'anomalie significative, ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces états de synthèse sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes de la Profession au Maroc. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique, de planifier et de réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les états de synthèse ne comportent pas d'anomalie significative.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états de synthèse. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation du risque que les états de synthèse contiennent des anomalies significatives. En procédant à ces évaluations du risque, l'auditeur prend en compte le contrôle interne en vigueur dans l'entité relatif à l'établissement et la présentation des états de synthèse afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états de synthèse.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion sur les états de synthèse

À notre avis, les états de synthèse donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS au 31 décembre 2018, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable admis au Maroc.

Casablanca, le 15 avril 2019

Les auditeurs indépendants

Deloitte Audit
Adnane FAOUZI
Associé

Coopers Audit Maroc
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

Rapport des auditeurs indépendants sur les états financiers consolidés

Exercice du 1er janvier au 31 décembre 2017

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS et de ses filiales (Groupe ANP) comprenant le bilan au 31 décembre 2017, ainsi que le compte de résultat consolidé, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, et des notes contenant un résumé des principales méthodes comptables et d'autres notes explicatives. Ces états financiers consolidés font ressortir un montant de capitaux propres consolidés de 4 365,2 Millions de dirhams compte tenu d'un bénéfice consolidé de 155,4 millions de dirhams.

Responsabilité de la Direction

La Direction est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces états financiers consolidés, conformément aux normes nationales en vigueur. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des états financiers consolidés ne comportant pas d'anomalie significative, ainsi celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Responsabilité de l'Auditeur

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes de la Profession au Maroc. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique, de planifier et de réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalie significative.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation du risque que les états financiers consolidés contiennent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En procédant à ces évaluations du risque, l'auditeur prend en compte le contrôle interne en vigueur dans l'entité relatif à l'établissement et la présentation des états financiers consolidés afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion sur les états de synthèse

À notre avis, les états financiers consolidés, cités au premier paragraphe ci-dessus donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière du Groupe ANP au 31 décembre 2017, ainsi que de la performance financière et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes et principes comptables décrits dans l'état des informations complémentaires consolidé.

Casablanca, le 29 Juin 2018

Les auditeurs indépendants

Deloitte Audit
Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

Coopers Audit Maroc
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

Rapport des auditeurs indépendants sur les états financiers consolidés

Exercice du 1er janvier au 31 décembre 2018

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de l'AGENCE NATIONALE DES PORTS et de ses filiales (Groupe ANP) comprenant le bilan au 31 décembre 2018, ainsi que le compte de résultat consolidé, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, et des notes contenant un résumé des principales méthodes comptables et d'autres notes explicatives. Ces états financiers consolidés font ressortir un montant de capitaux propres consolidés de 4 661 Millions de dirhams compte tenu d'un bénéfice consolidé de 169 millions de dirhams.

Responsabilité de la Direction

La Direction est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces états financiers consolidés, conformément aux normes nationales en vigueur. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des états financiers consolidés ne comportant pas d'anomalie significative, ainsi celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Responsabilité de l'Auditeur

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes de la Profession au Maroc. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique, de planifier et de réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalie significative.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation du risque que les états financiers consolidés contiennent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En procédant à ces évaluations du risque, l'auditeur prend en compte le contrôle interne en vigueur dans l'entité relatif à l'établissement et la présentation des états financiers consolidés afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion sur les états de synthèse

À notre avis, les états financiers consolidés, cités au premier paragraphe ci-dessus donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière du Groupe ANP au 31 décembre 2018, ainsi que de la performance financière et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes et principes comptables décrits dans l'état des informations complémentaires consolidé.

Casablanca, le 26 Avril 2019

Les auditeurs indépendants

Deloitte Audit
Adnane FAOUZI
Associé

Coopers Audit Maroc
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

III. LE CONSEILLER FINANCIER

Organisme conseil	CDG CAPITAL
Représentant légal	Oussama LACHHAB
Fonction	Directeur Debt Capital Markets
Adresse	Tour Mamounia, Place Moulay Hassan – Rabat
Numéro de téléphone	05 37 66 51 04
Numéro de télécopieur	05 37 66 52 56
Adresse électronique	Oussama.lachhab@cdgcapital.ma

Attestation

La présente note d'information a été préparée par nos soins et sous notre responsabilité. Nous attestons avoir effectué les diligences nécessaires pour nous assurer de la sincérité des informations qu'elle contient.

Ces diligences ont notamment concerné l'analyse de l'environnement économique et financier de l'Agence Nationale des Ports à travers :

- Les commentaires et analyses du management de l'ANP, recueillis par CDG CAPITAL, notamment lors des due diligences effectuées auprès de celui-ci ;
- Les rapports de gestion de l'ANP relatifs aux exercices clos au 31 décembre 2015, 2016 et 2017 ;
- Les liasses comptables et fiscales de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2016, 2017 et 2018 ;
- Les rapports complets des auditeurs indépendants sur les comptes sociaux de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2016, 2017 et 2018 ;
- Les rapports complets des auditeurs indépendants sur les comptes consolidés de l'ANP pour l'exercice clos au 31 décembre 2017 et 2018 ;
- Les procès-verbaux des réunions du Conseil d'Administration de l'ANP relatives aux trois derniers exercices et à l'exercice en cours ;
- Les procès-verbaux des comités de l'ANP ;
- L'analyse des principaux contrats et conventions de l'ANP.

Nous attestons avoir mis en œuvre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'objectivité de notre analyse et la qualité de la mission pour laquelle nous avons été mandatée.

Oussama LACHHAB
Directeur Debt Capital Market
CDG Capital

IV. LE CONSEILLER JURIDIQUE

Dénomination ou raison sociale	HDID Consultants
Représentant légal	Hdid Mohamed
Fonction	Associé-Gérant / Expert-Comptable DPLE
Adresse	4, Rue MAATI JAZOULI (Ex rue FRIOL), Casablanca
Numéro de téléphone	05 22 39 78 51/52
Numéro de télécopieur	05 22 39 78 50
Adresse électronique	m.hdid@hdid.ma

Attestation

L'opération, objet de la présente note d'information, est conforme aux dispositions légales régissant l'Agence Nationale des Ports.

Cette attestation est délivrée pour servir et faire valoir ce que de droit.

Mohamed HDID
Associé-Gérant
HDID Consultants

V. LE RESPONSABLE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION FINANCIERE

Dénomination ou raison sociale	Agence Nationale des Ports
Représentant légal	Abdellatif LHOUAOUI
Fonction	Directeur des Finances et Comptabilité
Adresse	Lotissement Mandarona 300, lot n°8 Sidi Maarouf- Casablanca
Numéro de téléphone	00 212 5 20 20 07 32
Numéro de télécopieur	00 212 5 22 78 61 03
Adresse électronique	LHOUAOUI@anp.org.ma

PARTIE II. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

I. CADRE DE L'OPERATION

Après avoir pris acte du besoin en financement additionnel, le Conseil d'Administration de l'ANP lors de sa session du 06 Juillet 2018 a autorisé l'Agence à émettre un ou plusieurs emprunts obligataires en une ou plusieurs tranches jusqu'à concurrence de Un Milliard (1 000 000 000) de dirhams, et a décidé de limiter le ou les emprunts obligataires aux montants des souscriptions reçues lors de l'émission ou des différentes émissions.

Le conseil délègue à la Directrice Générale tous pouvoirs à l'effet de procéder à l'émission du ou des emprunts obligataires aux dates qu'elle jugera convenables, de fixer toutes les conditions et les modalités définitives du ou des emprunts obligataires jusqu'à concurrence du montant global de Un Milliard (1 000 000 000) de dirhams et de prendre, lors des émissions, toutes les décisions et mesures nécessaires, le tout dans le cadre des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Suite à l'autorisation et à la délégation précitées, le Conseil d'Administration donne tous pouvoirs à la Directrice Générale à l'effet d'établir les documents d'information, représenter l'ANP en vue de demander les autorisations et visas des Autorités compétentes et effectuer toutes les formalités requises par la loi et nécessaires à la réalisation de l'émission ou des émissions en une ou plusieurs tranches.

Aussi, en date du 15 Août 2018, le Ministre des Finances a autorisé l'ANP à lever ledit emprunt destiné au financement d'une partie du programme d'investissement de l'ANP sur la période 2018-2022. Par ailleurs, la Direction des Entreprises Publiques et de la Privatisation (DEPP) a marqué son accord, en date du 24 Octobre 2018, pour la réalisation de l'opération selon l'échéancier jugé opportun par l'Agence.

Enfin, en date du 17 Mai 2019, la Directrice Générale de l'ANP a arrêté les conditions et caractéristiques dudit emprunt obligataire, telles que présentées dans la présente Note d'Information. Par ailleurs, ces caractéristiques ont été validées par la DEPP en date du 9 Mai 2019.

II. OBJECTIFS DE L'EMISSION OBLIGATAIRE

L'ANP en tant qu'Autorité portuaire, veille sur la mise en place et la pérennité d'un dynamisme constant permettant de transformer les plates-formes portuaires en un noyau logistique performant et compétitif. Cet objectif implique la mise en place par l'ANP de tout un programme visant :

- Le développement de l'outil portuaire et la promotion des places portuaires ;
- La police, sûreté et sécurité dans les ports ;
- La régulation du secteur portuaire ;
- L'ouverture sur l'environnement pour la mise à niveau de l'éco système portuaire.

La mise en œuvre de tous ces leviers pour l'amélioration de la compétitivité portuaire nécessite la consolidation des capacités financières de l'Agence permettant de poursuivre son action et d'inscrire ses choix en alignement avec les orientations fixées par le Gouvernement, particulièrement celles en rapport avec la stratégie de développement du secteur portuaire à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, l'ANP projette de réaliser un programme d'investissement pour la période 2019-2021, d'un montant de 3,1 milliards de DHS TTC, comportant d'importants projets d'investissement et dont la réalisation demeure tributaire de la mobilisation en conséquence des financements à la fois internes et externes

L'ANP compte diversifier ses sources de financement en optant pour une émission obligataire en vue de saisir les opportunités qu'offre actuellement le marché obligataire et permettre ainsi de :

- Capitaliser sur la réussite de la première émission ;
- Profiter d'un effet de levier favorable à la rentabilité des fonds propres ;
- Optimiser le coût d'endettement en profitant de la baisse des taux ;
- Renforcer le haut du bilan par un complément de la dette à long terme ;
- Limiter l'exposition au risque de change en renforçant sa quote-part de dettes en Dirhams.

Tableau récapitulatif des principaux projets du programme d'investissement :

Le programme d'investissement 2019-2021 comprenant à la fois des infrastructures et équipements, s'élève à 3 157,5 Millions de DHS TTC sur la période considérée.

Principaux projets	Coût global du projet TTC en MDHS
Confortement des ouvrages de protection au Port de Nador	204
Extension Desserte nord : Voiries et réseaux de distribution au port de Casablanca	120
Travaux de réalisation de pipe-lines d'hydrocarbures liquides et de leurs installations annexes au port de Jorf Lasfar	120
Construction du siège de l'ANP	120
Approfondissement du chenal d'accès et bassins au port de Nador	72
Travaux de construction des bâtiments de la nouvelle ZCN au port de Casablanca	72
Travaux d'extension du port de Jebha : Ouvrages d'accostage et terre-pleins	70.8
Fourniture, installation et mise en service de deux passerelles télescopiques pour le nouveau terminal des croisières au port de Casablanca	68.4
Extension Desserte Nord : Travaux d'Aménagement du Port Sec de ZENATA par tranches	60
Travaux de renforcement des digues de protection au port de Casablanca	60
Construction d'une gare maritime et passerelle fixe au port de Casablanca	60
Construction du bâtiment communautaire : Lot 2	60
Travaux de protection, par les tétrapodes abandonnés au port, du talus côté mer du terre-plein de la zone extra-muros du port située au niveau de l'accès nord du port de Jorf Lasfar	54
Autres projets	2 016.3
TOTAL	3.157,5

Source : ANP

Les ressources permettant de financer le programme d'investissement seront sous la forme d'autofinancement et des financements externes notamment l'emprunt obligataire.

Le programme d'investissement sera financé selon des quotités préservant les équilibres financiers de l'ANP, arrêté comme suit :

- 68 % par financement externe, soit 2 150 Millions de DHS ;
- 32 % par autofinancement de l'ANP projetées sur la période 2019-2021.

III. STRUCTURE DE L'OFFRE

L'emprunt obligataire objet de la présente Note d'Information sera émis en deux tranches

Une tranche A, à taux révisable avec une maturité de 10 ans

Ladite tranche négociable de gré à gré, sera remboursable par amortissements constants sur une durée de 10 ans et portera sur un montant maximum de 300 000 000 MAD avec une valeur nominale de 100 000 MAD par obligation.

Le taux est révisable annuellement, en référence au taux plein 52 semaines (taux monétaire) déterminé sur la base de la courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT.

Pour la 1ère année, le taux d'intérêt facial afférent à cette tranche est le taux plein monétaire des Bons de Trésor 52 semaines calculé sur la base de la courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT publiée le 15 Mai 2019, soit 2,32% augmenté d'une prime de risque comprise entre 70 et 80 points de base soit un taux compris entre 3,02% et 3,12%.

Pour les années suivantes, et ce 5 jours ouvrés avant la date de paiement du coupon, le taux de référence 52 semaines (base monétaire) sera déterminé sur la base de la dernière courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT telle que publiée par Bank Al Maghrib. Le taux de référence ainsi obtenu sera augmenté de la prime de risque retenue lors de l'adjudication

Une tranche B, à taux fixe avec une maturité de 15 ans

Ladite tranche négociable de gré à gré, sera remboursable par amortissements constants sur une durée de 15 ans et portera sur un montant maximum de 700 000 000 MAD avec une valeur nominale de 100 000 MAD par obligation.

Le taux d'intérêt facial est fixe, calculé à partir de la courbe des taux de référence du marché secondaire des Bons de Trésor telle que publiée par Bank Al Maghrib le 15 Mai 2019, de maturité 15 ans (avec modalités de remboursement linéaire constant), soit 3,01%, augmenté d'une prime de risque comprise entre 90 et 100 points de base soit un taux compris entre 3,91% et 4,01%. (Cf. annexe pour la méthodologie de calcul du taux de référence retenu).

Le montant total à allouer au titre des deux tranches susmentionnées ne pourra en aucun cas dépasser le montant de 1 000 000 000 MAD.

Le montant de l'opération sera réparti à hauteur de 300 000 000 de dirhams pour la tranche A et 700 000 000 de dirhams pour la tranche B avec une règle de transvasement entre les deux tranches :

- Si le nombre d'obligations souscrites de la Tranche A est inférieur à l'offre correspondante, le reliquat est attribué à la tranche B afin d'atteindre le montant total à lever de 1 000 000 000 de dirhams.
- De même, si le nombre d'obligations souscrites de la Tranche B est inférieur à l'offre correspondante, le reliquat est attribué à la Tranche A afin d'atteindre le montant total à lever de 1 000 000 000 de dirhams.

Par ailleurs, si le montant souscrit est inférieur à 1 000 000 000 MAD, l'émission serait limitée aux souscriptions effectivement reçues

La présente émission est réservée aux investisseurs qualifiés de droit marocain listés dans la présente note d'information.

IV. RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX TITRES À ÉMETTRE

IV.1. CARACTERISTIQUES RELATIVES AUX TITRES DE LA TRANCHE A

Nature des titres	Obligations non cotées à la Bourse de Casablanca, dématérialisées par inscription en compte auprès des affiliés habilités et admises aux opérations de Maroclear.
Forme juridique	Au porteur
Plafond de l'opération	1 000 000 000 DH
Plafond de la tranche	300 000 000 DH
Nombre maximum de titres à émettre	3 000 titres
Valeur nominale unitaire	100 000 DH
Maturité	10 ans
Période de souscription	Du 29 au 31 Mai 2019 inclus avec possibilité de clôture anticipée le 30 Mai 2019
Date de jouissance	04 Juin 2019
Date d'échéance	04 Juin 2029
Prime de risque	Entre 70 et 80 pbs
Prix d'émission	Au pair, soit 100 000 DH
Mode d'allocation	Adjudication à la française avec possibilité de transvasement entre les deux tranches
Négociabilité des titres	De gré à gré (Hors bourse)
Taux d'intérêt facial	Révisable annuellement. Pour la première année, le taux d'intérêt facial est déterminé en référence au taux plein monétaire des Bons du Trésor 52 semaines calculé sur la base de la courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT telle que publiée par Bank Al Maghrib le 15 Mai 2019, soit 2,32%, augmenté d'une prime de risque comprise entre 70 et 80 points de base, soit un taux compris entre 3,02% et 3,12%. Le taux d'intérêt facial retenu sera publié le 04 Juin 2019 par l'ANP dans un journal d'annonces légales. Pour les années suivantes, et ce 5 jours ouvrés avant la date de paiement du coupon, le taux de référence 52 semaines (base monétaire) sera déterminé sur la base de la dernière courbe des taux de référence du marché secondaire des BDT telle que publiée par Bank Al Maghrib. Le taux de référence ainsi obtenu sera augmenté de la prime de risque retenue lors de l'adjudication. Le taux d'intérêt facial sera publié 3 jours ouvrés par l'émetteur avant la date d'anniversaire dans un journal d'annonces légales. Dans le cas où le taux de référence n'est pas observé directement sur la courbe des taux de référence du marché secondaire, la détermination du taux se fera par la méthode de l'interpolation linéaire en utilisant les deux points encadrant la maturité pleine 52 semaines (base monétaire). Cette interpolation se fera après la conversion du taux immédiatement supérieur à la maturité 52 semaines (base actuarielle) au taux monétaire équivalent selon la formule suivante : $(((\text{Taux actuariel} + 1)^{(k/n)} - 1) \times 360/k)$ Avec : k : maturité du taux actuariel à transformer (immédiatement supérieur à 52 semaines) et n : nombre de jours exact (365 ou 366 jours).

Agent de calcul du coupon	CDG capital
Paiement de coupon	Les intérêts seront servis annuellement aux dates anniversaires de la date de jouissance de l'emprunt, soit le 04 Juin de chaque année. Le paiement des intérêts interviendra le jour même où le premier jour ouvré suivant si celui-ci n'est pas ouvré. Les intérêts seront calculés sur une base monétaire, soit : [capital restant dû x taux facial x (nombre de jours exact / 360 jours)] Aucun report des intérêts ne sera possible dans le cadre de la présente émission.
Remboursement du principal	Amortissement annuel linéaire à chaque date d'anniversaire de la date de jouissance de l'émission soit le 04 juin de chaque année ou le 1^{er} jour ouvré suivant cette date si celle-ci n'est pas ouvrée. En cas de fusion, scission ou apport partiel d'actif de l'ANP intervenant pendant la durée de l'emprunt et entraînant la transmission universelle du patrimoine au profit d'une entité juridique distincte, les droits et obligations au titre des obligations seront automatiquement transmis à l'entité juridique substituée dans les droits et les obligations de l'Agence
Remboursement anticipé	L'Agence s'interdit de procéder au remboursement anticipé des obligations objet de la présente émission. Toutefois, l'Agence se réserve le droit de procéder à tout moment à des rachats d'obligations sur le marché secondaire, dans le respect des dispositions légales et réglementaires, ces rachats étant sans conséquences pour un souscripteur qui désirerait garder ses titres jusqu'à l'échéance normale et sans incidence sur le calendrier de l'amortissement normal. Les obligations rachetées seront annulées
Clause d'assimilation	Les obligations de la tranche A ne font l'objet d'aucune assimilation aux titres d'une émission antérieure. Dans le cas où l'Agence émettrait ultérieurement de nouvelles obligations jouissant à tous égards de droits identiques à ceux des obligations qui seront émises, elle pourra, sans requérir le consentement des porteurs des obligations anciennes, procéder à l'assimilation de l'ensemble des titres des émissions successives unifiant ainsi les opérations relatives à leur service financier et à leur négociation.
Rang/subordination	Les obligations de la Tranche A constituent des engagements directs, généraux, inconditionnels, et non subordonnés de l'Agence. Les obligations émises par l'Agence viennent au même rang entre elles et au même rang que toutes autres dettes de l'Agence, présentes ou futures, non assorties de sûretés et non privilégiées en vertu de la loi, à durée déterminée.
Notation	La présente émission n'a pas fait l'objet d'une demande de notation
Garantie de remboursement	Aucune garantie
Représentation des Obligataires	En attendant la tenue de l'Assemblée Générale des Obligataires, Monsieur Karim Mouttaki domicilié à Casablanca, est désigné en tant que mandataire provisoire. Cette décision prendra effet dès l'ouverture de la période de souscription. Etant précisé que le mandataire provisoire nommé est identique pour les tranches A et B de l'émission, lesquelles sont regroupées dans une seule et même masse. De plus, la Directrice Générale de l'ANP s'engage, à ce que l'assemblée générale des obligataires soit convoquée pour nommer le représentant définitif de la masse des obligataires, et ce dans un délai de 60 jours à compter de la date de jouissance.
Droit applicable	Droit marocain.
Juridiction compétente	Tribunal de Commerce de Casablanca

IV.1. CARACTERISTIQUES RELATIVES AUX TITRES DE LA TRANCHE B

Nature des titres	Obligations non cotées à la Bourse de Casablanca, dématérialisées par inscription en compte auprès des affiliés habilités et admises aux opérations de Maroclear.
Forme juridique	Au porteur
Plafond de l'Opération	1 000 000 000 DH
Plafond de la Tranche	700 000 000 DH
Nombre maximum de titres à émettre	7 000 titres
Valeur nominale unitaire	100 000 DH
Maturité	15 ans
Période de souscription	Du 29 au 31 Mai 2019 inclus avec possibilité de clôture anticipée le 30 Mai 2019
Date de jouissance	04 Juin 2019
Date d'échéance	04 Juin 2034
Prime de risque	Entre 90 et 100 pbs
Prix d'émission	Au pair, soit 100 000 DH
Mode d'allocation	Adjudication à la française avec possibilité de transvasement entre les deux tranches
Négociabilité des titres	De gré à gré (Hors bourse)
Taux d'intérêt facial	Taux fixe. Le taux d'intérêt facial est calculé à partir de la courbe des taux de référence du marché secondaire des Bons de Trésor telle que publiée par Bank Al Maghrib le 15 Mai 2019, de maturité 15 ans (avec modalités de remboursement linéaire constant), soit 3,01%, augmenté d'une prime de risque comprise entre 90 et 100 points de base, soit un taux compris entre 3,91% et 4,01%.
Mode de calcul du taux d'intérêt facial	Cf. Annexe sur la méthodologie de calcul du taux d'intérêt facial
Agent de calcul du coupon	CDG capital
Paieement de coupon	Les intérêts seront servis annuellement aux dates anniversaires de la date de jouissance de l'emprunt, soit le 04 Juin de chaque année. Le paiement des intérêts interviendra le jour même où le premier jour ouvré suivant si celui-ci n'est pas ouvré. Les intérêts seront calculés selon la formule suivante : [capital restant dû x Taux facial] Aucun report des intérêts ne sera possible dans le cadre de la présente émission.

Remboursement du principal	Amortissement annuel linéaire à chaque date d'anniversaire de la date de jouissance de l'émission soit le 04 Juin de chaque année ou le 1er jour ouvré suivant cette date si celle-ci n'est pas ouvrée. En cas de fusion, scission ou apport partiel d'actif de l'ANP intervenant pendant la durée de l'emprunt et entraînant la transmission universelle du patrimoine au profit d'une entité juridique distincte, les droits et obligations au titre des obligations seront automatiquement transmis à l'entité juridique substituée dans les droits et les obligations de l'Agence
Remboursement anticipé	L'Agence s'interdit de procéder au remboursement anticipé des obligations objet de la présente émission. Toutefois, l'Agence se réserve le droit de procéder à tout moment à des rachats d'obligations sur le marché secondaire, dans le respect des dispositions légales et réglementaires, ces rachats étant sans conséquences pour un souscripteur qui désirerait garder ses titres jusqu'à l'échéance normale et sans incidence sur le calendrier de l'amortissement normal. Les obligations rachetées seront annulées
Clause d'assimilation	Les obligations de la tranche B ne font l'objet d'aucune assimilation aux titres d'une émission antérieure. Dans le cas où l'Agence émettrait ultérieurement de nouvelles obligations jouissant à tous égards de droits identiques à ceux des obligations qui seront émises, elle pourra, sans requérir le consentement des porteurs des obligations anciennes, procéder à l'assimilation de l'ensemble des titres des émissions successives unifiant ainsi les opérations relatives à leur service financier et à leur négociation.
Rang/subordination	Les obligations de la Tranche B constituent des engagements directs, généraux, inconditionnels, et non subordonnés de l'Agence. Les obligations émises par l'Agence viennent au même rang entre elles et au même rang que toutes autres dettes de l'Agence, présentes ou futures, non assorties de sûretés et non privilégiées en vertu de la loi, à durée déterminée.
Notation	La présente émission n'a pas fait l'objet d'une demande de notation
Garantie de remboursement	Aucune garantie
Représentation des Obligataires	En attendant la tenue de l'Assemblée Générale des Obligataires, Monsieur Karim Mouttaki domicilié à Casablanca, est désigné en tant que mandataire provisoire. Cette décision prendra effet dès l'ouverture de la période de souscription. Etant précisé que le mandataire provisoire nommé est identique pour les tranches A et B de l'émission, lesquelles sont regroupées dans une seule et même masse. De plus, la Directrice Générale de l'ANP s'engage, à ce que l'assemblée générale des obligataires soit convoquée pour nommer le représentant définitif de la masse des obligataires, et ce dans un délai de 60 jours à compter de la date de jouissance.
Droit applicable	Droit marocain.
Juridiction compétente	Tribunal de Commerce de Casablanca

V. CALENDRIER DE L'OPERATION

Le calendrier de l'opération se présente comme suit :

Etapas	Date
Obtention du visa définitif de l'AMMC	22 Mai 2019
Publication de l'extrait de la note d'information dans un journal d'annonces légales	24 Mai 2019
Ouverture de la période de souscription	29 Mai 2019
Clôture anticipée éventuelle de la période de souscription	30 Mai 2019
Clôture de la période de souscription	31 Mai 2019
Allocation des titres	30 Mai ¹ ou 31 Mai 2019
Communication des résultats de l'opération aux souscripteurs par l'Organisme en charge du Placement	31 Mai ¹ ou 03 Juin 2019
Règlement / Livraison	04 Juin 2019
Publication des résultats de l'opération (y compris les taux retenus) dans un journal d'annonces légales par l'ANP	04 Juin 2019

VI. INTERMEDIAIRES FINANCIERS

Les intermédiaires financiers intervenant dans le cadre de la présente émission obligataire se présentent comme suit :

Type d'intermédiaire financier	Nom
	CDG CAPITAL
Conseiller financier	Tour Mamounia, Place Moulay Hassan – Rabat – Maroc Tél. : +212 5 37 66 52 52
	CDG CAPITAL
Organisme chargé du placement	Tour Mamounia, Place Moulay Hassan – Rabat – Maroc Tél. : +212 5 37 66 52 52
	CDG CAPITAL
Etablissement assurant le service financier des titres	Tour Mamounia, Place Moulay Hassan – Rabat – Maroc Tél. : +212 5 37 66 52 52
	CDG CAPITAL
Etablissement Centralisateur	Tour Mamounia, Place Moulay Hassan – Rabat – Maroc Tél. : +212 5 37 66 52 52

¹ En cas de clôture anticipée de la période de souscription

VII. MODALITES DE SOUSCRIPTION

VII.1. PERIODE DE SOUSCRIPTION

La période de souscription est ouverte auprès de l'organisme chargé du placement, du 29 au 31 mai 2019 inclus avec une possibilité de clôture anticipée le 30 Mai 2019 sous réserve que les demandes de souscription dépassent au moins deux fois le niveau de l'offre, toutes tranches confondues.

La clôture anticipée interviendrait sur recommandation du conseiller financier qui devra informer l'AMMC ainsi que l'ensemble des investisseurs qualifiés le jour même avant midi et ce par envoi de courriel électronique. Par ailleurs, un avis de clôture anticipée sera publié le cas échéant dans les mêmes délais sur le site internet de l'ANP.

VII.2. CATEGORIES DE SOUSCRIPTEURS

La souscription primaire des obligations, objet de la présente note d'information, est réservée aux investisseurs qualifiés de droit marocain listés ci-après :

- Les Organismes de Placement Collectif en Valeurs Mobilières (OPCVM) régis par le Dahir portant loi n°1-93-213 du Rabii II 1414 (21 septembre 1993) relatif aux organismes de placement collectif en valeurs mobilières sous réserve du respect des dispositions législatives, réglementaires ou statutaires et des règles prudentielles qui les régissent ;
- Les compagnies financières visées à l'article 20 de la loi n° 103-12 relative aux établissements de crédit et organismes assimilés sous réserve du respect des dispositions législatives, réglementaires ou statutaires et des règles prudentielles qui les régissent ;
- Les établissements de crédit visés à l'article premier du Dahir n°1-14-193 précité sous réserve du respect des dispositions législatives, réglementaires ou statutaires et des règles prudentielles qui les régissent ;
- Les entreprises d'assurance et de réassurance agréées et telles que régies par la loi n° 17-99 portant Code des Assurances sous réserve du respect des dispositions statutaires, législatives, ou réglementaires, et des règles prudentielles qui les régissent ;
- La Caisse de Dépôt et de Gestion sous réserve du respect des dispositions législatives, réglementaires ou statutaires et des règles prudentielles qui la régissent ;
- Les organismes de retraite et de pension sous réserve du respect des dispositions législatives, réglementaires ou statutaires et des règles prudentielles qui les régissent.

Les souscriptions sont toutes en numéraire, quelle que soit la catégorie des souscripteurs.

La limitation de la souscription aux investisseurs qualifiés a pour objectif de faciliter la gestion des souscriptions sur le marché primaire. Il reste entendu que tout investisseur désirant acquérir les obligations pourra s'en procurer sur le marché secondaire.

VII.3. IDENTIFICATION DES SOUSCRIPTEURS

Préalablement à la réalisation de la souscription des obligations de l'ANP par un souscripteur, l'organisme chargé du placement s'assure :

- que le représentant bénéficie de la capacité à agir soit en sa qualité de représentant légal, soit au titre d'un mandat dont il bénéficie ;
- doit s'assurer de l'appartenance du souscripteur à l'une des catégories définies ci-dessous. A cet effet, il doit obtenir une copie du document qui l'atteste et la joindre au bulletin de souscription.

Pour chaque catégorie de souscripteurs, les documents d'identification à produire se présentent comme suit :

Catégorie	Documents à joindre
OPCVM	Pour les fonds communs de placement (FCP), le numéro du certificat de dépôt au greffe du tribunal et photocopie de la décision d'agrément ; Pour les SICAV, le numéro du registre de commerce et photocopie de la décision d'agrément.
Investisseurs qualifiés de droit marocain autres que les OPCVM	Modèle des inscriptions au registre de commerce comprenant l'objet social faisant ressortir leur appartenance à cette catégorie.

VII.4. MODALITES DE SOUSCRIPTION

Les souscripteurs peuvent formuler une ou plusieurs demandes de souscriptions en spécifiant le nombre de titres, le montant, la tranche et le taux souscrit en pourcentage par palier de 1 point de base.

Les demandes de souscription sont cumulatives quotidiennement par montant et par tranche, et les souscripteurs pourront être servis à hauteur de leur demande et dans la limite des titres disponibles pour chaque tranche.

Les souscripteurs adressent leurs demandes de souscription directement à CDG Capital, entité chargée du placement.

Il n'est pas institué de plancher ou de plafond de souscription au titre de l'émission d'obligations, objet de la présente note d'information, dans la limite du montant de l'opération, soit 1 000 000 000 dirhams.

Les ordres de souscription sont irrévocables au terme de la clôture de la période de souscription. Tout bulletin de souscription doit être signé par le souscripteur ou son mandataire et transmis à l'Organisme Chargé du Placement. Toutes les souscriptions doivent être faites en numéraire et doivent être exprimées en nombre de titres, en faisant référence à la tranche souhaitée.

Chaque souscripteur a la possibilité de soumissionner pour la Tranche A et/ou la Tranche B.

CDG Capital est tenue de recueillir les ordres de souscription datés, à l'aide de bulletins de souscription, fermes et irrévocables après la clôture de la période de souscription, dûment remplis et signés par lesdits investisseurs, selon le modèle joint en annexe.

Dans le cas d'un mandat de gestion de portefeuille, comportant une clause expresse le permettant, le mandataire peut procéder à la souscription en lieu et place du mandant.

Par ailleurs, CDG Capital s'engage à ne pas accepter de souscriptions collectées par une entité non chargée du placement, ou tout ordre collecté en dehors de la période de souscription ou ne respectant pas les conditions et les modalités de souscription.

Chaque souscripteur devra :

- formuler son (ses) ordre(s) de souscription en spécifiant le nombre de titres demandé, le montant de sa souscription, la (les) tranche(s) souhaitée(s), ainsi que les taux.

- remettre préalablement à la clôture de la période de souscription, à l'organisme en charge du placement (CDG Capital), contre accusé de réception, un bulletin de souscription dûment signé, ferme et irrévocable².

Toutes les souscriptions ne respectant pas les conditions et les modalités susmentionnées seront frappées de nullité.

VIII. MODALITES DE TRAITEMENT DES ORDRES ET ALLOCATION

VIII.1. MODALITES DE CENTRALISATION DES ORDRES

Au cours de la période de souscription, un état récapitulatif des souscriptions enregistrées dans la journée sera préparé par CDG Capital.

En cas de non souscription pendant la journée, l'état des souscriptions devra être établi avec la mention « Néant ».

A la clôture de la période de souscription, soit le 31 Mai 2019 à 12h00 (ou le 30 Mai 2019 à 15h30 en cas de clôture anticipée), l'Organisme centralisateur devra établir un état récapitulatif définitif, détaillé et consolidé des souscriptions qu'il aura reçues.

Il sera procédé, le 31 Mai 2019 à 15h00 (ou le 30 Mai 2019 à 17h00 en cas de clôture anticipée), à :

- L'annulation des demandes qui ne respectent pas les conditions et les modalités de souscription susmentionnées ;
- La consolidation de l'ensemble des demandes de souscription recevables, c'est-à-dire, toutes les demandes de souscription autres que celles frappées de nullité ;
- l'allocation selon la méthode définie dans la sous-partie « Modalités d'allocation » ci-après.

VIII.2. MODALITES D'ALLOCATION

Le montant adjugé pour les deux tranches confondues ne pourra, en aucun cas, dépasser 1 000 000 000 de dirhams pour l'ensemble de l'émission.

Le montant de l'opération sera réparti à hauteur de 300 000 000 de dirhams pour la tranche A et 700 000 000 de dirhams pour la tranche B avec une règle de transvasement entre les deux tranches :

- Si le nombre de titres souscrits de la Tranche A est inférieur à l'offre correspondante, le reliquat est attribué à la tranche B afin d'atteindre le montant total à lever de 1 000 000 000 de dirhams.
- De même, si le nombre de titres souscrits de la Tranche B est inférieur à l'offre correspondante, le reliquat est attribué à la Tranche A afin d'atteindre le montant total à lever de 1 000 000 000 de dirhams.

Les demandes exprimées et non rejetées seront servies jusqu'à ce que le plafond de l'émission soit atteint.

Dans la limite du montant de l'émission obligataire, l'allocation des obligations se fera selon la méthode d'adjudication dite à la française. Cette méthode se déroule comme suit :

L'organisme en charge du placement retiendra les soumissions aux taux les plus bas, à l'intérieur de la fourchette proposée (bornes comprises), jusqu'à ce que le montant de l'émission soit atteint.

² Après clôture de la période de souscription

L'organisme en charge du placement fixera alors pour chaque tranche le taux limite de l'adjudication, correspondant au taux le plus élevé des demandes retenues. Les soumissions retenues sont entièrement servies au taux limite soit au taux le plus élevé des demandes retenues.

Ainsi, si le montant des souscriptions pour une tranche est inférieur au montant qui lui est alloué, les souscriptions reçues seront toutes allouées à hauteur des montants demandés au taux limite soit au taux le plus élevé des demandes retenues.

Si par contre le montant des souscriptions pour ladite tranche est supérieur au montant qui lui est alloué, deux cas de figure pourraient se présenter :

- Dans le cas où les souscriptions retenues ont été exprimées avec plusieurs taux, les demandes retenues exprimées aux taux les plus bas seront servies en priorité et intégralement. Celles retenues exprimées au taux le plus élevé feront l'objet d'une allocation au prorata sur la base d'un taux d'allocation déterminé comme suit : « **Quantité de titres restante / Quantité demandée exprimée au taux le plus élevé** ».

Le taux retenu sera égal au taux le plus élevé des demandes retenues et sera appliqué à tous les souscripteurs retenus ;

- Dans le cas où les souscriptions retenues ont été exprimées avec un seul taux à l'intérieur de la fourchette proposée (bornes comprises), toutes les demandes retenues seront servies à ce taux, au prorata, sur la base d'un taux d'allocation déterminé comme suit : « **Quantité offerte / Quantité demandée retenue** ».

Si le nombre de titres à répartir, en fonction de la règle du prorata déterminée ci-dessus, n'est pas un nombre entier, ce nombre de titres sera arrondi à l'unité inférieure. Les rompus seront alloués, par palier d'une obligation par souscripteur, avec priorité aux taux les plus bas.

Le montant de l'opération est limité aux souscriptions effectivement reçues.

A l'issue de la séance d'allocation, un procès-verbal d'allocation sera établi par l'organisme chargé du placement.

L'allocation sera déclarée et reconnue définitive et irrévocable par l'organisme chargé du placement et l'émetteur dès signature du procès-verbal

VIII.3. MODALITES D'ANNULATION DES SOUSCRIPTIONS

Toute souscription qui ne respecte pas les conditions contenues dans la présente note d'information est susceptible d'annulation par l'Organisme en Charge du Placement

VIII.4. ANNONCE DES RESULTATS DE L'OPERATION

Les résultats de l'Opération seront communiqués aux investisseurs le 03 Juin 2019 (ou le 31 Mai 2019 en cas de clôture anticipée) par l'Organisme en charge du Placement

IX. MODALITES DE REGLEMENT LIVRAISON DES TITRES

IX.1. MODALITES DE VERSEMENT DES SOUSCRIPTIONS

Le règlement / livraison entre l'émetteur et les souscripteurs s'effectue dans le cadre du module OTC (de gré à gré) offert par la plateforme de dénouement Maroclear, et se fera à la date de jouissance prévue le 04 Juin 2019.

Les titres sont payables au comptant en un seul versement et seront inscrits au nom des souscripteurs le jour même, soit 04 Juin 2019.

IX.2. DOMICILIATAIRE DE L'EMISSION

CDG Capital est désignée en tant que domiciliataire de l'opération, chargée d'exécuter toutes les opérations inhérentes aux titres émis dans le cadre de l'émission, objet de la présente note d'information.

X. MODALITES DE PUBLICATION DES RESULTATS DE L'OPERATION

Les résultats de l'Opération seront publiés par l'Emetteur dans un journal d'annonces légales 04 Juin 2019.

XI. FISCALITE

L'attention des investisseurs est attirée sur le fait que le régime fiscal marocain est présenté ci-dessous à titre indicatif et ne constitue pas l'exhaustivité des situations fiscales applicables à chaque investisseur. Ainsi, les personnes physiques ou morales désireuses de participer à la présente opération sont invitées à s'assurer auprès de leur conseiller fiscal de la fiscalité qui s'applique à leur cas particulier. Sous réserve de modifications légales ou réglementaires, le régime actuellement en vigueur est le suivant :

XI.1. REVENUS

Personnes morales de droit marocain

Les produits de placement à revenu fixe sont soumis à une retenue à la source de 20%, imputable sur le montant des acomptes provisionnels et éventuellement sur le reliquat de l'IS de l'exercice au cours duquel la retenue a été opérée. Dans ce cas, les bénéficiaires doivent décliner, lors de l'encaissement desdits produits :

- La raison sociale et l'adresse du siège social ou du principal établissement ;
- Le numéro du registre du commerce et celui de l'article d'imposition à l'impôt sur les sociétés.

Personnes morales de droit étranger

Les revenus perçus par les personnes morales non résidentes sont soumis à une retenue à la source au taux de 10% sous réserve de l'application des dispositions des conventions internationales de non double imposition.

Personnes soumises à l'IR

Les produits de placement à revenu fixe sont soumis à l'IR au taux de :

- 30% pour les bénéficiaires personnes physiques qui ne sont pas soumises à l'IR selon le régime du bénéfice net réel (BNR) ou le régime du bénéfice net simplifié (BNS) ;
- 20% imputable sur la cotisation de l'IR avec droit à restitution pour les bénéficiaires personnes morales et les personnes physiques soumises à l'IR selon le régime BNR ou BNS.

Lesdits bénéficiaires doivent décliner lors de l'encaissement desdits revenus :

- Le nom, prénom, adresse et le numéro de la CIN ou de carte d'étranger ;
- Le numéro d'article d'imposition à l'IR.

XI.2. PLUS-VALUES

Personnes morales de droit marocain

Conformément aux dispositions du Code Général des Impôts, les profits de cession d'obligations et autres titres de créances sont soumis, selon le cas, soit à l'IR soit à l'IS.

Le profit net de cession est constitué par la différence entre :

- d'une part, le prix de cession diminué, le cas échéant des frais supportés à l'occasion de cette cession, notamment les frais de courtage et de commission ;
- et d'autre part, le prix d'acquisition majoré, le cas échéant, des frais supportés à l'occasion de la dite acquisition, tels que les frais de courtage et de commission.

Le prix de cession et d'acquisition s'entendent du capital du titre, exclusion faite des intérêts courus et non encore échus aux dates desdites cessions et ou acquisition.

Personnes morales de droit étranger

Les profits de cession d'obligations et autres titres de créances réalisés par les sociétés étrangères sont imposables sous réserve de l'application des dispositions des conventions internationales de non double imposition.

Personnes physiques résidentes

Conformément aux dispositions de l'article 73 du Code Général des Impôts, les profits nets de cession d'obligations et autres titres de créances sont soumis à l'IR au taux de 20%, par voie de retenue à la source.

Le fait générateur de l'impôt est constitué par la réalisation des opérations ci-après :

- La cession, à titre onéreux ou gratuit à l'exclusion de la donation entre ascendants et descendants et entre époux, frères et sœurs ;
- L'échange, considéré comme une double vente sauf en cas de fusion ;
- L'apport en société.

Selon les dispositions de l'article 68 du Code Général des Impôts, sont exonérés de l'impôt :

- Les profits ou la fraction des profits sur cession d'obligations et autres titres de créances correspondant au montant des cessions réalisées au cours d'une année civile, n'excédant pas le seuil de 30 000 DH ;
- La donation d'obligations et autres titres de créances effectuées entre ascendants et descendants, entre époux frères et sœurs.

Le profit net de cession est constitué par la différence entre :

- D'une part, le prix de cession diminué, le cas échéant, des frais supportés à l'occasion de cette cession, notamment des frais de courtage et de commission ;
- Et d'autre part, le prix d'acquisition majoré, le cas échéant, des frais supportés à l'occasion de ladite acquisition, tels que les frais de courtage et de commission.

Le prix de cession et d'acquisition s'entendent du capital du titre, exclusion faite des intérêts courus et non encore échus aux dates desdites cession ou acquisition.

Personnes physiques non résidentes

Les profits de cession d'obligations et autres titres de créances réalisés par des personnes physiques non résidentes sont imposables sous réserve de l'application des dispositions des conventions internationales de non double imposition.

XII. CHARGES RELATIVES A L'OPERATION

Les frais de l'opération à la charge de l'émetteur sont estimés à environ 0,06 % HT du montant de l'opération. Ils comprennent notamment les charges suivantes :

- Les frais légaux ;
- Le conseil juridique ;
- Le conseil financier ;
- Les frais de placement ;
- La commission relative au visa de l'AMMC ;
- La commission relative à Maroclear ;
- La communication.

PARTIE III. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ANP

I. RENSEIGNEMENTS A CARACTERE GENERAL

L'ANP est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Le siège de l'Agence est fixé par voie réglementaire.

L'Agence est soumise à la tutelle de l'Etat, chargée de par sa loi de création, d'assurer la mission de (i) Développement et de maintenance des infrastructures portuaires, (ii) la sécurité et la sûreté dans les ports, (iii) la régulation du secteur portuaire (iv) la promotion des ports Marocains.

L'Agence est soumise au contrôle financier de l'Etat applicable aux établissements publics conformément à la législation en vigueur.

Dénomination sociale	Agence Nationale des Ports
Siège social	300, lotissement Mandarona, Sidi Maarouf, 2027 Casablanca
Téléphone	(212) 5 20 12 13 14 (212) 5 22 78 61 02
Site Web	www.anp.org.ma
Loi de création	Loi n°15-02 relative aux ports et portant sur la création de l'Agence Nationale des Ports
Forme juridique	Etablissement Public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière
Date de constitution	1 ^{er} décembre 2006 (date de démarrage effectif en tant qu'autorité)*
Durée de vie	Indéterminée sauf dissolution par la loi
Exercice social	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre
Fonds de dotation (31/12/2018)	4 062 846 046 MAD
Consultation des documents juridiques	Les documents juridiques de l'ANP et notamment les textes réglementaires et légaux portant création de l'ANP et les rapports des auditeurs indépendants peuvent être consultés au siège social de l'ANP
Missions	L'Agence a pour objet conformément à la loi n°15-02 relative aux ports et portant sur la création de l'Agence Nationale des Ports d'« exercer ses attributions sur l'ensemble des ports du Royaume à l'exception du port situé dans la zone Tanger méditerranée » comme défini au niveau de l'article 32 de ladite loi. Les missions de l'Agence Nationale des Ports sont définies par l'article 33 de la loi n° 15-02 comme suit : ▪ Assurer le développement, la maintenance et la modernisation des ports pour traiter, dans les meilleures conditions de gestion, de coût, de délai et de sécurité, les navires et les marchandises transitant par les ports ; ▪ Veiller à l'optimisation de l'utilisation de l'outil portuaire par l'amélioration de la compétitivité des ports, la simplification des procédures et des modes d'organisation et de fonctionnement ; ▪ Veiller au respect du libre jeu de la concurrence dans l'exploitation des activités portuaires ; ▪ Arrêter la liste des activités à exploiter et le nombre d'autorisations et de concessions à accorder dans chaque port et de préparer, de mettre en œuvre les procédures d'attribution desdites autorisations et concessions et d'assurer le suivi du respect des termes desdites autorisations et concessions et des cahiers des charges correspondants ; ▪ Exercer le contrôle de l'application des dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application ; ▪ Veiller au respect des règles de sécurité, d'exploitation et de gestion portuaires prévues par la législation et la réglementation en vigueur ;

	Assurer la gestion d'un port. L'Agence Nationale des Ports exerce, en outre, toute activité portuaire n'ayant pas pu être confiée, dans les conditions fixées par l'article 12 et 17 de la loi n° 15-02, à un concessionnaire ou à un permissionnaire dans un port donné. L'Agence peut également se voir confier par l'Etat ou par des personnes morales de droit public, la maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation, en leur nom et pour leur compte, de nouvelles infrastructures portuaires ou de grosses réparations de ces infrastructures, dans les conditions définies par une convention précisant notamment l'objet de la mission de l'Agence et son étendue et la part de financement de chacune des parties à ladite convention.
Textes législatifs et réglementaires	L'Agence est un établissement Public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'ANP est soumise aux textes législatifs et réglementaires suivants : - Loi n° 15-02 relative aux ports, et portant création de l'ANP et la SODEP ; - Loi n° 20-10 modifiant et complétant la loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'ANP et de la SODEP. L'ANP est soumise aux Dahirs et aux décrets d'application suivants : - Dahir n° 1-59-043 du 12 Kaada 1880 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce. - Dahir du 7 Chaabane 1332 (1er juillet 1914) sur le Domaine public dans la zone du Protectorat Français de l'Empire Chérifien. - Dahir du 24 Safar 1337 (30 novembre 1918) relatif aux occupations temporaires du Domaine Public. - Dahir n° 1-95-1 du 24 Chaabane 1415 (26 Janvier 1995), portant promulgation de la loi 19-94 relative aux Zones franches. - Décret n° 2-07-1029 relatif à la délimitation de la rade et du chenal d'accès des ports ; - Décret n° 2-7-263 pris pour l'application des articles 5, 7,9 et 60 de la loi 15-02 ; - Décret n° 2-06 383 pris pour l'application des articles 43, 44, 45,47 et 56 de la loi 15-02 ; - Décret 2-06-614 pris pour l'application des articles 31 et 35 de la loi 15-02 ; - Décret n° 2-15-304 fixant les horaires de travail s'appliquant aux administrations publiques et aux établissements publics exerçant au port ainsi qu'aux exploitants et opérateurs portuaires. - Toute réglementation relative à la protection et à l'amélioration de l'environnement. De par sa détention par l'Etat, la Société est régie par la Loi n°69-00 relative au contrôle financier de l'Etat sur les entreprises publiques et autres organismes publics promulguée par le Dahir n°1-03-195 en date du 18 décembre 2003 La réglementation applicable à l'ANP de par son émission envisagée des obligations : - Loi 43-12 relative à l'Autorité Marocaine du Marché des Capitaux ; - Règlement général de l'Autorité Marocaine du Marché des Capitaux approuvé par l'arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances n°2169-16 du 14 juillet 2016 ; - Circulaire de l'Autorité Marocaine du Marché des Capitaux telle que complétée et modifiée ; - Dahir portant loi n°1-93-212 tel que complété et modifié ; - Dahir n°1-96-246 du 9 janvier 1997 portant promulgation de la loi n°35-96 relative à la création d'un dépositaire central et à l'institution d'un régime général de l'inscription en compte de certaines valeurs (modifié et complété par la loi n°43-02) ; - Règlement général du dépositaire central approuvé par l'arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances n°932-98 du 16 avril 1998 et amendé par l'arrêté du Ministre de l'Economie, des Finances, de la Privatisation et du Tourisme n°1961-01 du 30 octobre 2001 et l'arrêté n° 77-05 du 17 mars 2005.
Avantages fiscaux accordés à l'ANP et à ses filiales	Néant
Tribunal compétent en cas de litiges	Différentes juridictions compétentes reconnues au Maroc, notamment celles de Casablanca

* La loi 15-02 stipule dans son article 64 que les dispositions de ladite loi dont celle relative à la création de l'ANP entrent en vigueur à compter de la date du transfert des biens de l'ex-Office d'Exploitation des Ports. Selon les mêmes dispositions de cette loi, la date de transfert doit avoir lieu au plus tard un an après la date de publication officielle de cette loi, à savoir le 15/12/2005 (B.O N° 5378). Le démarrage de l'activité de l'ANP est le 01/12/2006- Source : ANP

II. RENSEIGNEMENTS SUR LE FONDS DE DOTATION DE L'ANP

II.1. EVOLUTION DU FONDS DE DOTATION

Les dotations au fonds de dotation correspondent aux apports effectués par l'Etat au profit de l'ANP pour le renforcement de ses ressources propres dont l'évolution se présente comme suit au 31 décembre 2018 :

Année	Opération	Dotations annuelles	Dotations cumulées
2006	Création de l'ANP	108 056 315	108 056 315
2007	-	-	108 056 315
2008	-	-	108 056 315
2009	-	-	108 056 315
2010	-	-	108 056 315
2011	-	-	108 056 315
2012	-	-	108 056 315
2013	-	-	108 056 315
2014	-	-	108 056 315
2015	Première tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets Wessal Casablanca Port	240 000 000	348 056 315
2016	Deuxième tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets Wessal Casablanca Port	319 060 000	667 116 315
2017	Troisième tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets Wessal Casablanca Port	363 870 000	1 030 986 315
2018	Dernière tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets Wessal Casablanca Port	127 070 000	4 062 846 046
	Affectation du report à nouveau et de la réserve relative à la provision pour investissement au fonds de dotation	2 904 789 731	

Source : ANP

En 2006, l'Etat Marocain a octroyé une dotation de 108 MDH, constituant ainsi le fond de dotation de l'ANP. La constitution de ce dernier est régie par les articles 44, 45 et 46 de la loi n° 15-02 qui stipulent, principalement, que :

- Le capital social, appelé fond de dotation, est entièrement souscrit par l'Etat ;
- Le capital social, appelé fond de dotation, apporté en son intégralité par l'Etat, peut inclure l'ensemble des biens, des éléments de l'actif, des participations et des disponibilités (comptes bancaires, centre des chèques postaux, trésorerie générale du Royaume) et relevant des missions de l'agence ;
- Les apports en nature dans le capital de l'Agence ne fait pas l'objet de rapport par le commissaire des apports ;
- La constitution du capital social, appelé fond de dotation, et du patrimoine interviennent un an au plus tard après la publication de la loi n° 15-02 au « Bulletin Officiel », soit Décembre 2005.

En vertu des articles 44 et 46 de l'ANP a été destinataire d'un ensemble de biens meubles et immeubles à la nature de son activité en contrepartie la valeur de ces immobilisations correspond au montant du fond de dotation de l'ANP. A noter qu'aucun apport par l'Etat n'a eu lieu en trésorerie.

Entre 2007 et 2014, l'Agence n'a reçu aucune dotation de la part de l'Etat.

En 2015, L'Etat a versé une dotation de 240 MDH correspondant à la première tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets d'investissement inscrits dans le programme Wessal Casablanca Port.

En 2016, L'Etat a versé une dotation de 319 MDH correspondant à la deuxième tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets d'investissement inscrits dans le programme Wessal Casablanca Port.

En 2017, L'Etat a versé une dotation de 363,9 MDH correspondant à la troisième tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets d'investissement inscrits dans le programme Wessal Casablanca Port.

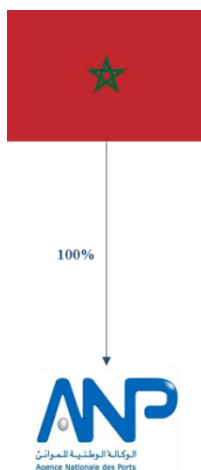
En 2018, L'Etat a versé une dotation de 127,1 MDH correspondant à la dernière tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets d'investissement inscrits dans le programme Wessal Casablanca Port. Le montant prévu pour la contribution totale de l'Etat dans le projet Wessal Casablanca est de 1 050 MDH. Le fonds de dotation est alimenté en fonction de la nature des projets pris en charge par l'ANP.

Par ailleurs, lors de la session du Conseil d'Administration de l'Agence tenue le 06/07/2018, il a été décidé l'affectation du report à nouveau et de la réserve relative à la provision pour investissement au fonds de dotation.

III. STATUT JURIDIQUE DE L'ANP

Le fonds de dotation de l'ANP est détenu à 100% par l'Etat Marocain comme illustré ci-dessous :

Participation de l'Etat dans l'ANP au 31/12/2018



Source : ANP

IV. PRESENTATION DE L'ACTIONNAIRE DE REFERENCE

L'Etat marocain est représenté dans le capital de la Société par le Ministère de l'Economie et des Finances à travers la Direction des Entreprises Publiques et Privatisation (DEPP). Le Maroc est une monarchie constitutionnelle ayant à sa tête Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Le Roi est chef de l'Etat, chef de l'armée et Commandeur des croyants.

La Constitution, dont la dernière réforme a été adoptée par référendum en juillet 2011, repose sur un système bicaméral. Le Parlement est composé de la Chambre des Représentants (députés élus pour cinq ans au suffrage universel direct) et de la Chambre des Conseillers (conseillers élus pour neuf ans au suffrage indirect). Le premier Ministre est le Chef du Gouvernement.

Le tableau ci-après regroupe les principaux indicateurs relatifs au pays :

Indicateurs 2017 (en Milliards de MAD)	
PIB (prix courants)	1 063,3
Formation brute de capital fixe	302,2
Dette intérieure du Trésor	539,1
	<i>en % du PIB</i>
	50,7%
Dette publique extérieure	332,6
	<i>en % du PIB</i>
	31,3%

Source : HCP, Ministère de l'Economie et des Finances

Le tableau suivant regroupe le rating du pays par les principales agences de notation :

Agences	Dette à long terme	Perspective
S & P	BBB-	Negative Outlook
Moody's	Ba1	Stable Outlook
Fitch	BBB-	Stable Outlook

Source: Bloomberg (10/04/2019)

V. MARCHE DES TITRES DE L'EMETTEUR

L'ANP a réalisé une émission obligataire en octobre 2017 dont les caractéristiques arrêtées à fin 2018 sont les suivantes :

Tranches	Tranche A	Tranche B
Code ISIN	MA0000093452	MA0000093460
Montant alloué	250 000 000	250 000 000
Encours	225 000 000	225 000 000
Taux d'intérêt	3,02%	3,83%
Maturité	10 ans	10 ans
Négociabilité des titres	De gré à gré (hors bourse)	
Mode de remboursement	Amortissement linéaire constant	
Date de jouissance	31 Octobre 2017	
Date d'échéance	31 Octobre 2027	

VI. NOTATION

A fin décembre 2018, l'ANP n'a pas fait l'objet de notation.

VII. CONTRIBUTION DE L'ANP AU BUDGET DE L'ETAT

L'ANP s'acquitte d'une redevance domaniale en tant que produit à provenir de l'agence au profit du budget de l'Etat. L'agence contribue également au budget de l'Etat sur la base des résultats dégagés.

L'Agence Nationale des Ports en sa qualité d'établissement public contribue au Budget Général de l'Etat comme suit (en MDH) :

Désignation des recettes au profit du Budget Général de l'Etat provenant de l'ANP	Loi de Finances 2015 (réalisations)	Loi de Finances 2016 (réalisations)	Loi de Finances 2017 (réalisations)	Loi de Finances 2018 (réalisations)	Loi de Finances 2019 (prévisions)
<u>Produits des monopoles, parts de bénéfices et contributions des établissements publics</u>					
Produits de l'ANP	140	140	170	200	150
<u>Redevances pour l'occupation du domaine public et autres produits</u>					
Redevances pour l'occupation du domaine public	60	60	100	100	100
Total contribution	200	200	270	300	250

Source : Rapport sur les Etablissements et Entreprises publiques 2019

Au total l'ANP a contribué au Budget Général de l'Etat à hauteur de 200 MDH en 2015, 200 MDH en 2016, 270 MDH en 2017, 300 MDH pour 2018 et prévoit une contribution à hauteur de 250 MDH selon la LF 2019.

VIII. CONTROLE FINANCIER DE L'ANP PAR L'ACTIONNAIRE DE REFERENCE

VIII.1. CADRE JURIDIQUE

L'ANP est un établissement public qui, selon le Dahir n° 1-03-195 du 16 Ramadan 1424 (11 novembre 2003) portant promulgation de la loi n° 69-00, est soumis au contrôle financier de l'Etat sur les entreprises publiques et autres organismes.

Selon l'article 2 de ladite loi, le contrôle financier de l'Etat est exercé sur les établissements publics, sociétés et entreprises publiques visés à l'article premier de la loi, à priori ou a posteriori, selon leur forme juridique et les modalités de leur gestion ainsi que sur les organismes soumis au contrôle financier de l'Etat en vertu d'une loi particulière.

Ce contrôle a pour objet, selon les cas :

- d'assurer le suivi régulier de la gestion des organismes soumis au contrôle financier ;
- de veiller à la régularité de leurs opérations économiques et financières au regard des dispositions légales, réglementaires et statutaires qui leur sont applicables ;
- d'apprécier la qualité de leur gestion, leurs performances économiques et financières ainsi que la conformité de leur gestion aux missions et aux objectifs qui leur sont assignés ;
- d'œuvrer à l'amélioration de leurs systèmes d'information et de gestion ;
- de centraliser et analyser les informations relatives au portefeuille de l'Etat et à ses performances économiques et financières.

La liste des établissements publics, dont l'ANP, soumis au contrôle préalable ou au contrôle d'accompagnement est fixée et révisée périodiquement par décret. Elle est jointe aux documents annexés au projet de loi de finances lors de sa présentation au Parlement.

VIII.2. MECANISME DE CONTROLE DE L'ANP ET MODALITES D'EXERCICE

L'Agence Nationale des Ports, en tant qu'établissement public, est soumis à un contrôle préalable qui est exercé par le ministre chargé des finances, un contrôleur d'Etat et un trésorier payeur, conformément aux articles 7, 8, 9 et 10 de la loi 69-00.

VIII.3. MODALITES D'EXERCICE DU CONTROLE PREALABLE

En application de l'article 7 de ladite loi, Les décisions du conseil d'administration ou de l'organe délibérant, portant sur les actes ci-après, ne sont définitives qu'après leur approbation par le ministre chargé des finances :

- Les budgets ;
- Les états prévisionnels pluriannuels ;
- Le statut du personnel ;
- L'organigramme fixant les structures organisationnelles et leurs attributions ;
- Le règlement fixant les règles et modes de passation des marchés ;
- les conditions d'émission des emprunts et de recours aux autres formes de crédits bancaires, telles qu'avances ou découverts ;
- L'affectation des résultats.

Sauf dérogation accordée par le ministre chargé des finances, les fonds disponibles des établissements publics sont déposés au Trésor.

VIII.4. OBLIGATIONS A L'EGARD DU MINISTRE CHARGE DES FINANCES

En application de l'article 20, dans les six mois suivant la clôture de l'exercice, les établissements publics, les sociétés d'Etat, les filiales publiques et les entreprises concessionnaires doivent communiquer, au ministre chargé des finances, les documents suivants :

- Les états de synthèse annuels ou les comptes annuels ;
- Le rapport annuel de gestion ;
- L'état de répartition du capital social pour les sociétés d'Etat et les filiales publiques ;

- Le rapport des commissaires aux comptes ou des auditeurs externes pour les organismes soumis à l'obligation d'audit ;
- Les comptes consolidés, l'état des filiales et participations, le cas échéant, pour les établissements publics, les sociétés d'Etat et les filiales publiques.

Ils doivent répondre, en outre, à toute demande d'information d'ordre technique, économique et financier, émanant du ministre chargé des finances, dans le mois suivant la réception de cette demande.

VIII.5. AUTRES OBLIGATIONS

Les comptes annuels des établissements publics font l'objet de publication au Bulletin officiel selon les formes arrêtées par décret.

IX. ORGANES D'ADMINISTRATION

L'Agence est administrée par un conseil d'administration et est gérée par un Directeur.

Conformément à l'article 35 de la Loi portuaire, le Conseil d'administration comprend, outre son président :

- a) Des représentants de l'Administration ;
- b) Président de la fédération des chambres de commerce, d'industrie et de services, ou son représentant ;
- c) Président de la fédération des chambres d'agriculture, ou son représentant ;
- d) Président de la fédération des chambres des pêches maritimes, ou son représentant ;
- e) Président du groupement le plus représentatif des entreprises au Maroc ;
- f) Quatre personnalités choisies dans le secteur public et privé, pour leurs compétences technique, juridique, économique et professionnelle dans le domaine portuaire ;
- g) Deux représentants des organisations syndicales les plus représentatives des salariés de l'agence, conformément aux dispositions, de l'alinéa 2 de l'article 425 de la Loi n° 65-99 relative au code du travail.

Les membres visés aux f) et g) ci-dessus sont désignés par le premier ministre pour un mandat de trois ans renouvelable une seule fois.

La qualité de membre du conseil d'administration, en ce qui concerne les membres visés au f) ci-dessus est incompatible avec tout intérêt personnel en relation avec le domaine portuaire.

Aussi, selon l'article 3 du décret 2-06-214, outre les membres visés aux b, c, d, e, f, et g de l'article 35 de la loi n°15-02 susvisée, le conseil d'administration de l'ANP est complété des membres suivants :

- Le ministre chargé des ports ;
- Le secrétaire général du département chargé des ports ;
- Deux représentants du département chargé des ports, dont le directeur des ports et du domaine public maritime ;
- Deux représentants du département chargé des finances, dont le directeur des douanes et des impôts indirects ;
- Deux représentants du département chargé du transport, dont le directeur de la marine marchande ;
- Un représentant du département chargé de l'intérieur ;
- Un représentant du département chargé de l'agriculture
- Un représentant du département chargé des pêches maritimes ;
- Un représentant du département chargé du commerce et de l'industrie
- Un représentant du département chargé de la santé ;
- Un représentant du département chargé de l'environnement ;
- Un représentant du département chargé de l'énergie.

Les départements ministériels membres du conseil d'administration de l'Agence sont représentés par leurs secrétaires généraux ou par des directeurs centraux.

Les membres visés aux b, c et d de l'article 35 de la loi n°15-02 précitée participent personnellement ou se font représenter par les vices présidents de leurs fédérations.

Le président du conseil d'administration peut inviter à participer aux réunions de ce dernier, toute personne dont il juge la participation utile.

IX.1. MODE DE CONVOCATION

L'article 37 précise que « le Conseil d'administration se réunit sur convocation de son Président, aussi souvent que les besoins de l'agence l'exigent et au moins deux fois par an pour arrêter :

- les états de synthèse de l'exercice clos.

- le programme prévisionnel et le budget de l'exercice suivant.

IX.2. CONDITIONS DE DELIBERATIONS

L'article 38 indique que « le Conseil d'administration délibère valablement lorsque les deux tiers de ses membres sont présents. Si le quorum des deux tiers n'est pas atteint, le conseil est convoqué une deuxième fois dans un délai de quinze jours et délibère valablement quel que soit le nombre des membres présents. Les décisions sont prises à la majorité des voix, en cas de partage, la voix du Président est prépondérante ».

IX.3. POUVOIRS DU CONSEIL

L'article 36 stipule que le Conseil d'administration dispose de tous les pouvoirs et attributions nécessaires à l'administration de l'Agence. A cet effet, il règle par ses délibérations les questions générales intéressant l'Agence et notamment :

- Arrête la politique générale de l'Agence dans le cadre des orientations fixées par le gouvernement ;
- Arrête le programme des opérations techniques et financières de l'Agence ;
- Arrête le budget ainsi que les modalités de financement des programmes d'activités de l'Agence et le régime des amortissements ;
- Arrête les comptes et décide de l'affectation des résultats ;
- Fixe les redevances, les droits et les tarifs portuaires ;
- Arrête l'organisation administrative centrale et extérieure de l'Agence ;
- Adopte les statuts du personnel et les fait approuver dans les conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur relative au personnel des établissements publics ;
- Examine les plans d'aménagement des ports avant leur approbation ;
- Examine les règlements d'exploitation des ports avant leur approbation ;
- Approuve les conventions de concession de gestion d'exploitation ;
- Donne son accord pour les autorisations d'exploitation portuaire revêtant un caractère de service public ;
- Approuve les contrats d'hypothèques conclus par les concessionnaires pour garantir le financement, la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, des constructions, des équipements fixés et des installations à caractère immobilier, prévus par la concession ;
- Délègue les pouvoirs spéciaux au directeur de l'Agence pour le règlement d'affaires déterminées.

IX.4. COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La composition du Conseil d'Administration de l'Agence, au 31 décembre 2018, se présente comme suit :

Membres	Fonction	Qualité
M. Abdelkader AMARA	Président et Ministre de l'Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau	Président du Conseil d'Administration
Khalid CHERKAOUI	Secrétaire Général du Ministère de l'Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau	Membre
Hicham ELMDAGHRI	Ministère de l'Economie et des Finances	Membre
Abdeljebar LQADEY	Ministère de l'Intérieur	Membre
Lhassane HALLOU	Ministère de l'Economie et des Finances- Administration des Douanes et des Impôts Indirects	Membre
M'hamed BELGHITI	Ministère de l'Agriculture, des Pêches Maritimes, du Développement Rural et des Eaux et des Forêts - Département de l'Agriculture	Membre
Bouchta AICHAM	Ministère de l'Agriculture, des Pêches Maritimes, du Développement Rural et des Eaux et des Forêts - Département de la pêche	Membre
Lahcen AIT BRAHIM	Ministère de l'Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau - Direction des Ports et du Domaine Public Maritime	Membre
Noureddine DIB	Ministère de l'Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau - Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière-	Membre
Amane FETHALLAH	Ministère de l'Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau – Direction de la Marine Marchande –	Membre
Elhabib OMARY	Ministère de la Santé	Membre
Fatima ALAAMILI	Ministère de l'Energie, des Mines, et du Développement Durable Département de l'Energie et des Mines	Membre
Naoual ZOUBAIR	Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Energie, des Mines, et du Développement Durable, chargé du Développement Durable	Membre
Taoufik RBIAI	Ministère du Commerce, de l'Industrie, de l'Investissement et de l'Economie Numérique	Membre
Mohamed OUMOULOUD	Fédération des Chambres de Pêche Maritime	Membre
Fouad KARIMI	Fédération des Chambres de Commerce, d'Industrie et des Service	Membre
Zoubir HAIDAR	Confédération Générale des Entreprises du Maroc	Membre
Abdellah ISMAILI	Ministère de l'Equipeement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau - Direction des Affaires Techniques et des Relations avec la Profession	Membre
Issam ECH-CHABBI	Agence Marocaine de Développement de la Logistique	Membre
Mohammed OUFKIR	Représentant des salariés de l'ANP - CDT	Membre

Source : ANP

Il y a lieu de noter que la présente liste des membres du conseil n'est pas fixe, et change en fonction des personnes mandatées par leurs Entités respectives pour prendre part aux réunions du conseil. Les

personnes de la présente liste sont celles qui ont assisté au dernier Conseil d'Administration de l'ANP du 28 Décembre 2018.

X. ORGANES DE DIRECTION

X.1. PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Au 31 Mars 2019, les principaux dirigeants de l'ANP sont :

Nom	Fonction	Date de prise de fonction
Mme Nadia LARAKI	Directrice Générale	août-10
M. Abdellatif LHOUAOUI	Directeur des Finances et Comptabilité	oct-12
M. Sghir EL FILALI	Directeur du Pôle Stratégie et Régulation	fev-15
M. Saïd HASSANI	Directeur chargé de la Mission Coopération	mai-15
M. Mustapha RACHAMI	Directeur juridique	janv-12
M. Lahoucine MEKAOUI	Directeur des Infrastructures	oct-17
M. Taoufik ELKHADMI	Directeur de l'Institut de Formation Portuaire	mars-15
M. Tarik MAAOUNI	Directeur de l'Organisation et Système d'Information	mars-12
M. Abdelhakim JENNANE	Directeur des Ressources Humaines	mai-16
M. Anouar HARRAK	Directeur Régional du Port de Casablanca	nov-17
M. Abdelhalim IBN ATTYA	Directeur Régional Atlantique Nord et Directeur du Port de Mohammedia	dec-17
M. Mostafa BENALI	Directeur Régional Méditerranée Et Directeur Du Port De Nador	dec-17
M. Abdellah BOUTAT	Directeur Régional Atlantique Sud et Directeur du Port d'Agadir	nov-17
M. Mohamed HASSOU	Directeur Régional Atlantique Centre et Directeur du Port de Jorf Lasfar	oct-16
M. Driss LEFDAOUI	Directeur Régional Grand Sud et Directeur du Port de Laâyoune	avr-17
M. Abdelhakim DHEM	Directeur Régional du Détroit et Directeur du Port de Tanger	sept-11
M. Rachid HAJOUJI	Chef du Département du Port de Larache	Mars-18
M. MOHAMED MAJDI	Directeur du Port de Safi	aout-15
M. Messaoud ACHBAD	Chef du Département du Port d'Essaouira	Sept-17
M. Hassan BAICH	Directeur du Port de Tan-Tan	oct-17
M. El mokhtar BOUCHOUAT	Directeur du Port de Dakhla	Oct-17

Source: ANP

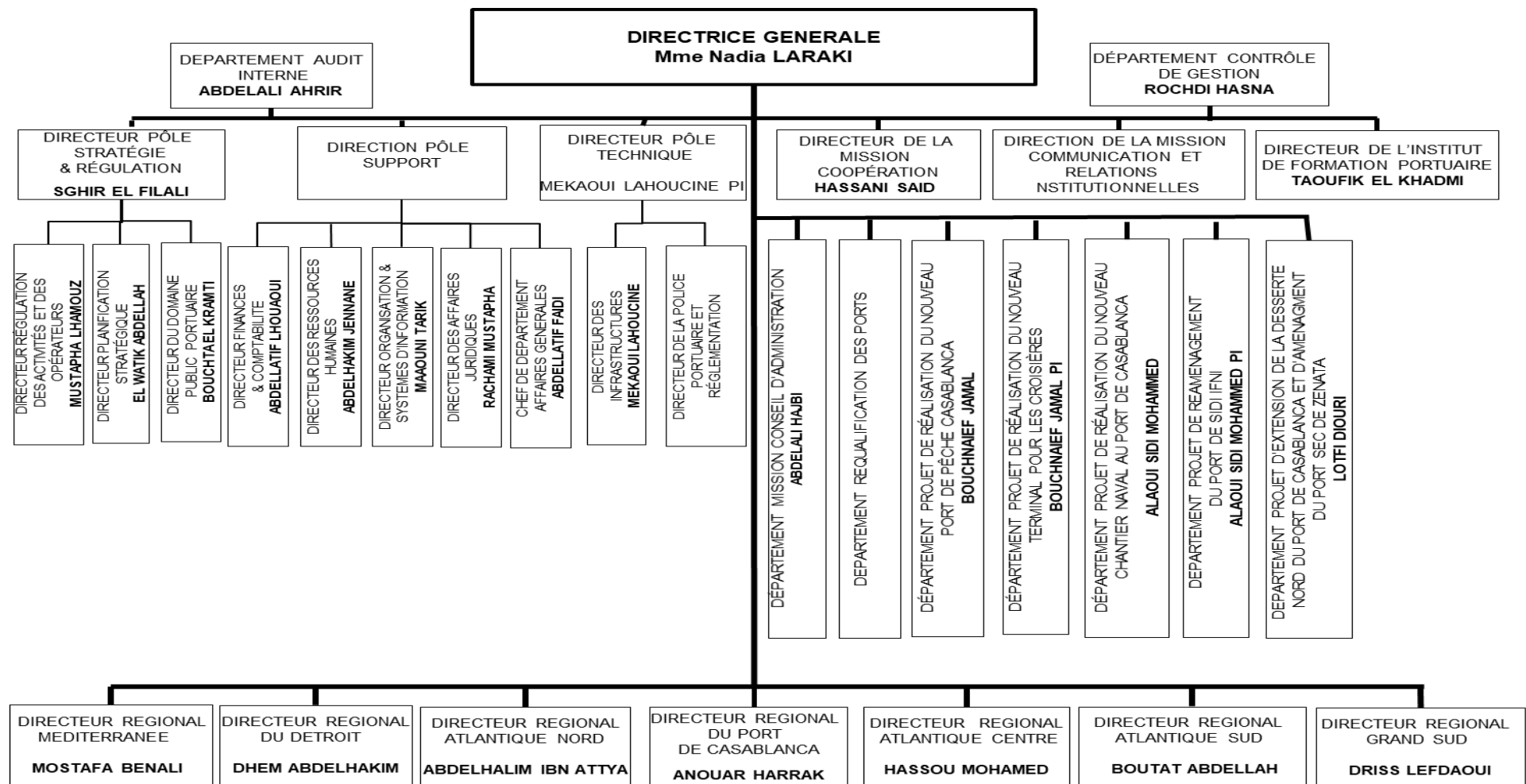
Conformément à l'article 39 « le directeur de l'Agence est nommé dans les formes prévues à l'article 30 de la Loi n°15-02. Il détient tous les pouvoirs et attributions nécessaire à la gestion de l'Agence :

- Il exécute les décisions du conseil d'administration
- Il règle les questions pour lesquelles il aura reçu délégation du conseil d'administration
- Il assiste, avec voix consultative, aux réunions du conseil d'administration et y tient le rôle de rapporteur
- Il gère l'ensemble des services de l'Agence et coordonne leurs activités
- Il conclut les conventions de concession de gestion et d'exploitation portuaire
- Il délivre les autorisations d'exploitation portuaire et les autorisations d'occupation temporaire du domaine portuaire
- Il représente l'Agence vis-à-vis l'Etat, de toute administration public ou privée et de tout tiers
- Il représente l'Agence en justice et peut intenter toutes actions judiciaires ayant objet la défense des intérêts de l'agence, il doit toutefois en aviser le président du conseil d'administration
- Il peut, sous sa responsabilité déléguer une partie de ses pouvoirs et de ses attributions au personnel de direction de l'Agence.

L'ANP dispose d'une procédure de nomination aux postes de responsabilité qui date du 02 octobre 2013 inspirée de la circulaire du chef de gouvernement N° 7/13 du 29 octobre 2013 relative à la nomination des postes de responsabilité des établissements publics. Aussi, l'ANP est régie à la Loi n° 02-12 relative à la nomination aux fonctions supérieures en application des dispositions des articles 49 et 92 de la Constitution, promulguée par le dahir n° 1-12-20 du 27 chaabane 1433 (17 juillet 2012).

X.2. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE L'ANP

L'organigramme fonctionnel de l'Agence, à fin Mars 2019, se présente comme suit :



Source : ANP

X.3. CURRICULUM VITAE DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

▪ **Mme Nadia LARAKI (63 ans)**

Mme Nadia LARAKI est titulaire d'un diplôme d'ingénieur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris, titulaire d'un DESS de l'Institut d'Administration d'Entreprises Paris et d'une Maîtrise Ès Sciences. Elle a intégré le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique en 1985, après un passage dans le secteur privé en France. Elle a occupé plusieurs postes de responsabilité au sein de ce Ministère, dont principalement Chef de la Division des Infrastructures à la Direction des Ports de Casablanca et Mohammedia, Chef de la Division de l'Exploitation des Ports de Mohammedia et de Casablanca et Directrice des Affaires du Personnel et de la Formation. Puis Directrice de la Marine Marchande jusqu'au 16 Juillet 2010, date à laquelle elle est nommée au poste de Directrice Générale de l'ANP.

Elle est nommée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, le 16 Juillet 2014, Membre du Conseil Supérieur de l'Education de la Formation et de la Recherche Scientifique.

▪ **M. Abdellatif LHOUAOUI (49 ans)**

Abdellatif LHOUAOUI est titulaire d'un Diplôme de l'ISCAE (Cycle Normal et Cycle Supérieur de Gestion), d'une Licence en droit Privé en Français de la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociables de Mohammedia, d'un diplôme Supérieur Expert Coach de l'EHTP et d'un certificat d'Administrateur indépendant.

Il commence sa carrière en 1992 en tant que Cadre à la Banque Centrale Populaire puis à LPEE. Il a intégré l'ODEP en tant que Cadre Supérieur. Il occupe, ensuite, plusieurs postes tels que Chef de Projet Etudes et Planification Financières, Chef de Division Gestion et Politique Financière et Chef de Division Comptabilité Analytique de Gestion. Après la dissolution de l'ODEP au profit de l'ANP en 2006, il occupe plusieurs rôles : Chef de Division Planification Financière, Chef de la Division Audit Interne par Intérim et Directeur Finance et Comptabilité.

M. Abdellatif LHOUAOUI est actuellement Directeur Finances et Comptabilité.

▪ **M. Sghir EL FILALI (59 ans)**

Sghir EL FILALI est titulaire d'un diplôme de l'ISCAE, du diplôme du cycle supérieur de gestion de l'ISCAE, d'un DESS de contrôle de gestion de l'Université des Sciences et Techniques de Lille et d'un Master d'ingénierie en Consulting de l'EHTP et du Collège polytechnique de Paris.

Il commence sa carrière en 1984 en intégrant l'ODEP en tant que cadre supérieur. Il devient Chef de Division Etudes et Planification. En 2001, il occupe le poste de Chef de Département Marketing et Prévisions au port de Casablanca puis en 2003 il devient Directeur de la Planification, des Etudes et du Marketing. Par la suite, il est nommé Directeur de la Régulation et développement des ports à l'ANP.

Depuis 2015, Sghir EL FILALI occupe le poste de Directeur du Pôle Stratégie et Régulation.

▪ **M. Mustapha RACHAMI (57 ans)**

Titulaire d'une Licence en droit privé et d'un DESS en droit des assurances de la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Casablanca, il a intégré l'ANP en 1988, après une carrière de trois ans dans le secteur des assurances et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Chef de la Division Juridique au Port de Casablanca et Chef de la Division Gestion des Contrats et du Contentieux à la Direction Générale.

De 2010 à 2011, il a été détaché auprès de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle en tant que Directeur des Etudes Juridiques.

M. Mustapha RACHAMI est actuellement Directeur Juridique.

▪ **M. Saïd HASSANI (56 ans)**

Said HASSANI est titulaire d'un diplôme de l'ISCAE et d'un DESS de Gestion et Audit à Lille. En 2002, il obtient un MBA de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussée.

Il a commencé sa carrière en 1985 en intégrant l'ODEP en tant que Chef de service Gestion Budgétaire. En 1987, il devient Chef de Division Contrôle et Budget. Il occupe le poste de Chef de Division Comptabilité Analytique de gestion à partir de 1993 avant de devenir Chef de Division gestion et Politique Financière en 1995. EN 1998, il devient Chef de Projet Qualifié « Etudes Tarifaires » pour passer au poste de Chef de Département Tarification en 2001.

Il rejoint l'ANP en devenant successivement Chef de Département Développement de la Place Portuaire en 2006 puis Chef de Département chargé de la Mission Conseil d'Administration en 2015.

Depuis 2015, Said HASSANI occupe le poste de Directeur chargé de la Mission Coopération.

▪ **M. Lahoucine MEKAOUI (60 ans)**

Lahoucine MEKAOUI est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie Civil lauréat de l'EHTP, il a intégré le METLE en 1985 où il a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement Chef de Service Normalisation et Exploitation et Chef de La Division Exploitation et Organisation à la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime. Détaché auprès de l'ANP depuis 2007, où il a assuré les postes de responsabilité en tant que Chef de la Division Sureté, Sécurité et Environnement à la Direction Générale, puis Directeur Régional Atlantique Nord et du Port de Mohammedia.

M.Lahoucine MEKAOUI occupe le poste de Directeur des Infrastructures depuis octobre 2017.

▪ **M. Abdelhakim JENNANE (58 ans)**

Abdelhakim JENNANE est titulaire d'un diplôme de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse. Il a intégré l'ANP en 1989 et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Chef de la Division Commerciale et Administrative au Port d'Agadir, Chef de la Division Régulation et Développement Portuaire, Chef de la Division Support au Port de Nador, Chef de la Division Financière et Comptable au Port de Mohammedia et Chef du Département Chargé de la Mission Conseil d'Administration à la Direction Générale.

M. Abdelhakim JENNANE est actuellement Directeur des Ressources Humaines au sein de l'ANP.

▪ **M. Taoufik ELKHADMI (56 ans)**

Taoufik ELKHADMI est titulaire d'un diplôme de l'ISCAE.

Il intègre l'ODEP en 1989 où il accumule 16 ans de carrière en tant que Cadre Supérieur, Chef du Service de Gestion de la Trésorerie, Chef du Service Taxations, Fondé de pouvoirs de l'Agent Comptable Chargé des Halles aux poissons, Fondé de pouvoirs de l'Agent Comptable et Fondé de pouvoirs confirmé de l'Agent Comptable. Il rejoint, par la suite, l'ANP en 2006 afin d'occuper le poste de Chef du Département Support.

Taoufik ELKHADMI est actuellement Directeur de l'Institut de Formation Portuaire (IFP) depuis 2015.

▪ **M. Tarik MAAOUNI (51 ans)**

Tarik MAAOUNI est ingénieur de l'Ecole Nationale Supérieure d'Informatique et de Mathématiques Appliquées de Grenoble, il a occupé divers postes de responsabilité dans des établissements bancaires en France (Dexia Crédit Local, Crédit Immobilier de France...) avant d'intégrer l'ANP en 2011.

M. Tarik MAAOUNI est actuellement Directeur de l'Organisation et des Systèmes d'information.

▪ **M. Anouar HARRAK (45 ans)**

Anouar HARRAK est titulaire d'un diplôme d'ingénieur en génie civil de l'Ecole Hassania des travaux Publics (EHTP). Il débute sa carrière au sein de l'ODEP en 1997 où il occupe successivement les postes de Cadre Supérieur, Chef de Service Aménagement Portuaire, Chef de service Aménagement Portuaire et Chef de la Division Infrastructures P.I., Chef de la Division Infrastructures et Chef de la Division d'Exploitation du Port d'Essaouira. Il intègre l'ANP en 2006 pour occuper le poste de Chef de la Division Exploitation du Port d'Essaouira. Il est ensuite nommé Directeur du Port de Safi en 2008 et Directeur Régional Atlantique Sud et Directeur du Port d'Agadir en 2011.

Depuis Novembre 2017, Anouar HARRAK occupe le poste de Directeur Régional du Port de Casablanca.

▪ **M. Abdelhalim IBN ATTYA (59 ans)**

Abdelhalim IBN ATTYA est titulaire d'un diplôme d'ingénieur des travaux publics de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics de Paris. Il commence sa carrière en 1986 au sein de l'ODEP en tant que Cadre Supérieur, il occupe plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de directeur du Port de Kénitra et chef du Département Requalification des Ports à la Direction Générale.

M. Abdelhalim IBN ATTYA est actuellement Directeur Régional Atlantique Nord et Directeur du Port de Mohammedia depuis décembre 2017.

▪ **M. Mostafa BENALI (56 ans)**

Mostafa BENALI est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie Electrique lauréat de l'EMI, il a intégré l'ANP en 1991 et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Directeur du Port de Tan-Tan, Directeur du Port de Kénitra et Chef de Département du Port d'Al Hoceima.

M. Mostafa BENALI est actuellement Directeur Régional Méditerranée Et Directeur Du Port De Nador.

▪ **M. BOUTAT Abdellah (52 ans)**

Abdellah BOUTAT est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'état en génie Mécanique option Contrôle de Qualité et Maintenance de l'ENSEM.

Il commence sa carrière en 1992 au sein de l'ODEP en tant que Cadre Supérieur. Il occupe, ensuite, plusieurs postes tels que Chef du Service Engins Roulants, Chef de département Outillage, Chef de division outillage, Directeur d'Exploitation des Ports Tan-Tan et Sidi Ifni, Chef du Service Information de Gestion à la Division Informatique et Chef de Division Terminal Soufre. Il rejoint l'ANP en 2006 où il occupe successivement les rôles de Directeur du port de Safi et Chef de la Division Exploitation du Port d'El Hoceima.

M. BOUTAT Abdellah est actuellement Directeur Régional Atlantique Sud et Directeur du Port d'Agadir.

▪ **M. Mohamed HASSOU (45 ans)**

Mohamed HASSOU est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie électrique de l'EMI, il a intégré l'ANP en 1997 et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Chef de la Division Infrastructures au Port d'Agadir et Directeur du Port de Tan-Tan.

M. Mohamed HASSOU est actuellement Directeur Régional Atlantique Centre et Directeur du Port de Jorf-Lasfar.

▪ **M. Driss LEFDAOUI (47 ans)**

Driss LEFDAOUI est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie Civil, il a intégré l'ANP en 2000 et a occupé le poste de Chef de Service Etudes et Méthodes et le poste de Chef de la Division Infrastructures au Port de Nador.

M. Driss LEFDAOUI occupe actuellement le poste de Directeur Régional Grand Sud et Directeur du Port de Laâyoune.

▪ **M. Abdelhakim DHEM (49 ans)**

Abdelhakim DHEM est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en génie civil de l'Ecole Hassania des Travaux Publics (EHTP).

Il a intégré l'ANP en 1992 et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Directeur Régional Grand Sud (Port de Laâyoune) et Directeur Régional Atlantique Sud (Port d'Agadir).

M. Abdelhakim DHEM est actuellement Directeur Régional du Détroit et Directeur du Port de Tanger depuis 2011.

▪ **M. Rachid HAJOUJI (41 ans)**

Rachid HAJOUJI est titulaire d'un diplôme d'Ingénieur d'Etat en Génie Civil lauréat de l'EHTP avec un DCESS en Management et Consulting à l'ENCG, il a intégré l'ANP en 2000 et a occupé le poste de Chef de Service Aménagements Portuaires au niveau des ports de Safi et Essaouira et le poste de Chef de la Division du Port de M'DIQ.

M. Rachid HAJOUJI est actuellement Chef du Département du Port de Larache.

▪ **M. Mohamed MAJDI (57 ans)**

Mohamed MAJDI est titulaire d'un diplôme d'ingénieur Industriel lauréat de l'Institut Supérieur Industriel de Bruxelles, il a intégré l'ANP en 1990 et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Chef de la Division Infrastructures au Port de Jorf-Lasfar et Chef de la Division du Port d'Essaouira.

M. Mohamed MAJDI est actuellement Directeur du port de Safi.

▪ **M. Messaoud ACHBAD (55 ans)**

Messaoud ACHBAD est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie Civil lauréat de l'EHTP, il a intégré l'ANP en 1990 et a occupé plusieurs postes de responsabilité dont principalement le poste de Directeur du Port de Tan-Tan et Directeur du Port de Dakhla.

M. Messaoud ACHBAD occupe actuellement le poste de Chef du Département du Port d'Essaouira.

▪ **M. Hassan BAICH (33 ans)**

Hassan BAICH est titulaire d'un diplôme d'ingénieur en génie civil de l'Ecole Hassania des Travaux Publics (EHTP).

Il a intégré l'ANP en 2009 et a occupé le poste de chef du service réseaux et voiries et le poste de chef de la division des infrastructures au niveau du port d'Agadir.

M. Hassan BAICH est actuellement Directeur du Port de Tan-Tan depuis octobre 2017.

▪ **M. El Mokhtar BOUCHOUAT (51 ans)**

El Mokhtar BOUCHOUAT est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie Civil lauréat de l'ENIG (Ecole Nationale des Ingénieurs de Gabès), il a intégré l'ANP en 2002 et a occupé le poste de Chef de Division des Infrastructures au niveau du Port de Laâyoune.

M. El Mokhtar BOUCHOUAT occupe actuellement le poste de Directeur du Port de Dakhla.

XI. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Les comités d'audit et d'investissement se tiennent au moins 2 fois par an à l'occasion de :

- L'approbation du bilan de l'agence et de son budget d'investissement et fonctionnement.
- Pencher sur toutes les questions à soumettre au conseil.

XI.1. COMITE D'AUDIT

Au 31 Décembre 2018, le Comité d'Audit de l'ANP se compose des personnes suivantes :

Membres	Fonction	Qualité	Date de mise en place	Fréquence des réunions
M. Adil BAJJA	Chef de la Division des Infrastructures (Ministère de l'Economie et des Finances)	Président du comité	27-juin-2012	2 fois par an
M. Amal MAOUANE	Contrôleur d'Etat de l'ANP	Membre		
M. Abdeljebar LQADEY	Ministère de l'Intérieur (Chef du Service de l'Animation Economique)	Membre		
Mlle Hind SOULI	Ministère du Commerce, de l'Industrie, de l'Investissement et de l'Economie Numérique (Cadre)	Membre		
M. Hicham LASFAR	Ministère de l'Equipement, du transport et de la Logistique, Chef de la Division de l'Evaluation et du Contrôle de Gestion	Membre		
M. Abdellatif LHOUAOUI	Agence Nationale des Ports/Directeur des Finances et de Comptabilité	Secrétariat du Comité		

Source : ANP

Les missions du comité d'audit se déclinent comme suit :

- Apprécier les principales méthodes comptables ;
- Appréhender les risques financiers éventuels ;
- Donner son avis pour atténuer les risques financiers éventuels.

XI.2. COMITE DES INVESTISSEMENTS

Le Comité des Investissements de l'ANP se compose des personnes suivantes :

Membres	Fonction	Qualité	Date de mise en place	Fréquence des réunions
M. Khalid CHERKAoui	Secrétaire Général P.I du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique	Président du Comité	27-juin-2012	2 fois par an
M. Hicham EL MDAGHRI	Chef de la Division des Infrastructures (Ministère de l'Economie et des Finances)	Membre		
M. Issam ABRAGH	Ministère du Commerce, de l'Industrie, de l'Investissement et de l'Economie Numérique (Cadre)	Membre		
M. Lahcen AIT BRAHIM	Direction des Ports et du Domaine Public Maritime (Directeur)	Membre		
Mme Khaoula LAGRINI	Ministère de l'Energie, des Mines de l'Eau et de l'Environnement / Département de l'Environnement (Chargée du littoral)	Membre		
M. Sghir ELFILALI	Agence Nationale des Ports/Directeur du Pôle Stratégie et Régulation	Secrétariat du comité		

Source : ANP

Les missions du comité des investissements se déclinent comme suit :

- Préparer les sessions de conseil ;
- Examiner avant la présentation du conseil le bilan et le budget ;
- Préparer les résolutions ;
- Donner un avis sur les grandes orientations stratégiques de l'Agence.

XI.3. REMUNERATION ATTRIBUEE AUX MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION

Aucune rémunération n'est versée aux membres des organes d'administration.

XI.4. REMUNERATION ATTRIBUEE AUX PRINCIPAUX DIRIGEANTS

La rémunération brute annuelle attribuée aux principaux dirigeants en 2018 est de 34.2 MDH.

XI.5. PRETS ACCORDES AUX MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Aucun prêt n'a été accordé aux membres du Conseil d'Administration.

XI.6. PRETS ACCORDES AUX PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Aucun prêt n'a été accordé aux principaux dirigeants.

PARTIE IV. SECTEUR D'ACTIVITE DE L'ANP

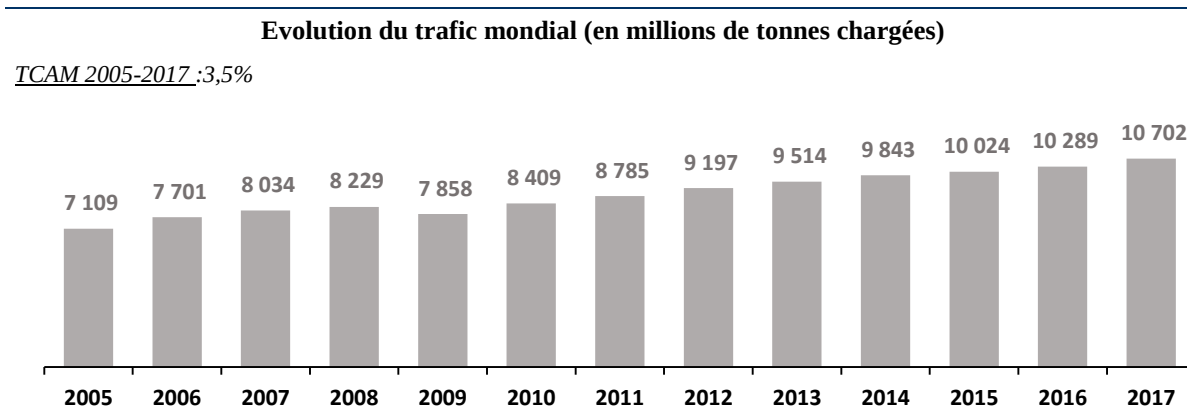
I. ACTIVITE PORTUAIRE MONDIALE

Les échanges portuaires internationaux constituent un élément déterminant dans l'efficacité de l'économie mondiale. Très important pour l'approvisionnement, le transport maritime occupe en effet, une part importante dans le transport de marchandises et par conséquent, son bon fonctionnement est essentiel à l'économie du pays et à son dynamisme.

Ainsi, en terme de volume, environ 80%³ du commerce mondial est transporté par voie maritime positionnant le secteur portuaire en tant que pièce maitresse d'une croissance économique mondiale et d'un développement durable de la société moderne. Il est essentiel à la fluidité des échanges, sa bonne gestion conditionne largement la compétitivité de l'économie mondiale.

I.1. EVOLUTION DES ECHANGES

Le graphique suivant présente l'évolution du trafic mondial entre 2005 et 2017 (en millions de tonnes chargées) :



Source: UNCTAD review of maritime transport - 2018

Le commerce maritime international s'est accéléré, les volumes ont augmenté de 4 % entre 2016 et 2017, reflétant ainsi la reprise économique mondiale et l'amélioration du commerce mondial de marchandises.

En 2017, le volume mondial d'échanges de marchandises a dépassé les 10 milliards de tonnes pour la 3^{ème} année consécutive. Ce volume a été soutenu par l'activité des pays en développement qui prennent une part de plus en plus importante dans les échanges mondiaux. Ces derniers continuent de représenter la plupart des flux commerciaux maritimes mondiaux, tant en termes d'exportations que d'importations. Ces pays ont expédié 60 % du commerce mondial de marchandises par voie maritime en 2017 et déchargé 63 % de ce total, ce qui leur permet de conforter leurs positions en tant qu'acteurs clés du transport maritime mondial.

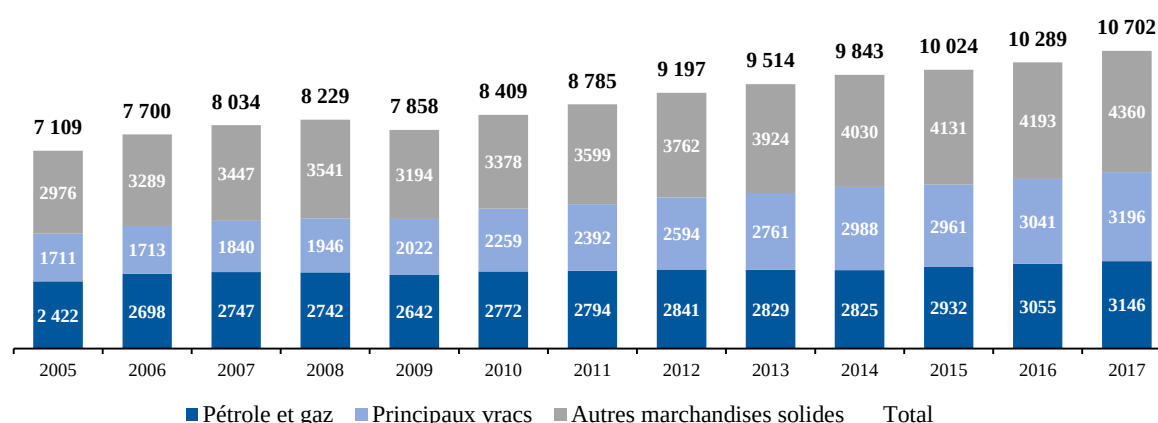
³ CNUCED, étude sur le transport maritime 2017

Le graphique suivant présente l'évolution des différents types de trafics entre 2005 et 2017 (en millions de tonnes chargées) :

Evolution des différents types de trafics (en millions de tonnes chargées)

TCAM 2005-2017 :

- Pétrole et gaz : 2,2 %
- Principaux vracs : 5,3 %
- Autres marchandises solides : 3,2 %



Source: UNCTAD review of maritime transport - 2018

Les principaux vracs solides, à savoir le minerai de fer, les céréales, le charbon, la bauxite, l'alumine et le phosphate, représentent la part la plus importante dans le volume des marchandises transportées, leur proportion représente 30% du volume total en 2017.

La croissance des principaux vracs (minerai de fer, charbon, céréales et grains et phosphate) s'est accrue de 5,1% en 2017, la forte demande d'importations en Chine est restée le principal facteur de croissance du commerce mondial de vrac sec.

Le pétrole et le gaz représentent également une grande part du volume total transporté. Cette catégorie de produits représente en moyenne 29% du total du volume transporté entre 2005 et 2017. La croissance du volume de pétrole et de gaz transporté demeure faible sur la période étudiée, s'expliquant notamment par l'apparition de nouveaux moyens d'approvisionnement (augmentation des flux commerciaux en provenance du bassin atlantique et se dirigeant vers l'Asie remodelant ainsi la structure du commerce du pétrole brut, qui est devenu moins concentré sur les fournisseurs habituels d'Asie occidentale).

I.2. VRACS SOLIDES

Les volumes transportés de minerai, fer, charbon et de céréales représentent 62% du total des marchandises en vrac solide, et atteignent 3196 millions de tonnes en 2017.

Avec une part de marché de plus de 70 %, la Chine demeure la principale source de la demande mondiale de minerai de fer avec un volume total de près de 1,1 milliard de tonnes soit une hausse de 5% en 2017 par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est due principalement à l'accroissement de la production d'acier du pays qui a stimulé la demande d'importations du pays.

Les principaux exportateurs de minerai de fer que sont l'Australie et le Brésil ont fourni plus de 82 % de la demande. L'Australie est de loin le plus grand exportateur, fournissant plus des deux tiers des besoins en minerai de fer de la Chine.

Le commerce mondial du charbon a repris en 2017, augmentant de 5.8% après une expansion limitée en 2016 et une baisse importante en 2015. L'Europe, l'Inde, le Japon et la Chine concentrent pour l'année 2017, 63% de la consommation mondiale. Les importations de charbon en Chine ont continué

de soutenir fortement la demande de transport de vrac sec. De leur côté, l'Indonésie et l'Australie sont à l'origine de 62% du total des exportations.

Le commerce mondial des céréales, y compris le blé et le soja, a atteint 515,1 millions de tonnes en 2017, soit une augmentation de 7,1 % par rapport à 2016. Les exportations sont dominées par quelques pays, notamment les États-Unis et la Russie qui concentrent 48% des exportations mondiales. Les importateurs ont tendance à être plus diversifiés, plus de la moitié de la demande globale est répartie entre le Sud, l'Est de l'Asie et l'Afrique. A noter qu'en 2017, le commerce des céréales a été soutenu par une augmentation de 14.7% des importations de soja en Chine. Cependant, les tarifs douaniers appliqués par les États-Unis à certaines marchandises importées en provenance de Chine, y compris l'acier et l'aluminium, et les ripostes par la Chine, pourrait entraîner une restriction des importations de soja en provenance des États-Unis.

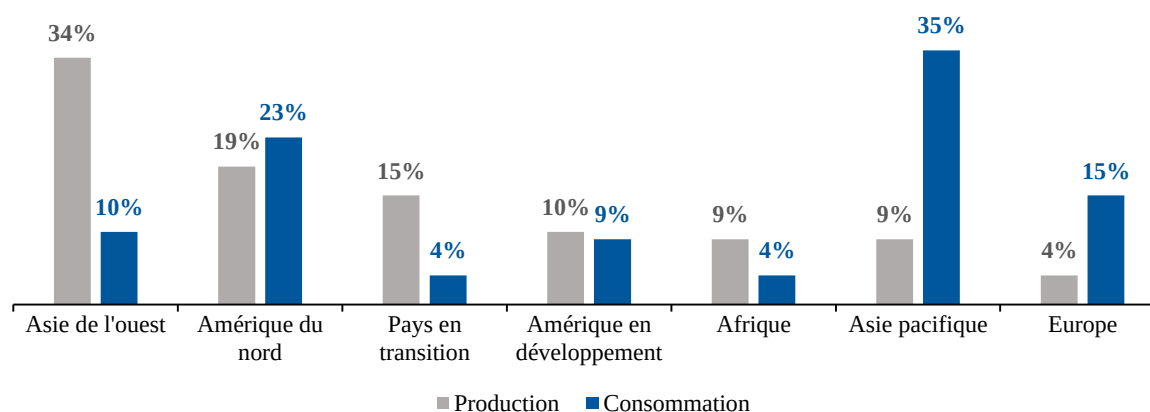
I.3. VRACS LIQUIDES

En 2017, les produits pétroliers constituent les marchandises les plus présentes dans les échanges de vracs liquides avec 60% du trafic.

Les plus grands consommateurs de ces produits sont l'Amérique du Nord, l'Asie-Pacifique et l'Europe qui ont consommé près de 73% de la production mondiale. Concernant les exportations, 53% de la production mondiale se concentre sur le continent Américain et l'Asie occidentale.

Le graphique suivant représente la répartition mondiale des principales régions productrices et consommatrices de pétrole en 2017 :

Répartition mondiale des principales régions productrices et consommatrices de pétrole en 2017



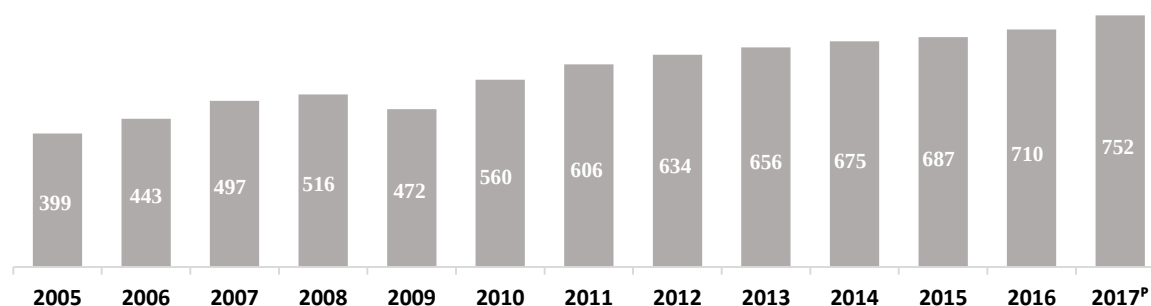
(*)Pays en transition : Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, Monténégro, République de Moldavie, Fédération de Russie, Serbie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine et Ouzbékistan
Source: UNCTAD review of maritime transport – 2018

I.4. TRAFIC DES PORTS A CONTENEURS

Le graphique suivant illustre l'évolution du trafic mondial des ports à conteneurs sur la période 2005-2017^P (En millions d'EVP transportés)⁴ :

Trafic mondial des ports à conteneurs sur la période 2005-2017^P (En millions d'EVP transportés)

TCAM 2005-2017^P : 5,4 %



Source : <http://unctadstat.unctad.org>

Le trafic des ports à conteneurs suit, globalement, une tendance positive sur la dernière décennie, atteignant une croissance moyenne annuelle de 5,4% de 2005 à 2017^{P6}. Les prévisions pour l'exercice 2017 donnent un total de 752 millions d'EVP transportés.

Entre 2005 et 2017, le trafic est passé de 399 à 752 millions d'EVP marquant une bonne reprise après la crise. En effet, Après les années difficiles de 2015 et 2016 où le commerce des conteneurs a connu une croissance modeste de 1,8% et 3,4% respectivement, les conditions du marché des conteneurs se sont améliorées en 2017 et une croissance plus importante des volumes a été enregistrée.

Les volumes du commerce mondial conteneurisé ont augmenté de 6% en 2017, soit le taux le plus rapide depuis 2011 avec un volume global atteint de 753 millions d'EVP, soutenus par diverses tendances positives notamment la reprise de la croissance mondiale et des facteurs tels que l'augmentation des besoins de consommation aux États-Unis, l'amélioration des prix des produits de base, la forte demande d'importations en provenance de Chine et la croissance rapide du commerce intra-asiatique ont contribué à cette reprise.

I.5. PRINCIPAUX PORTS

Le volume de production industrielle de l'Asie et la structure des échanges crée une nécessité d'infrastructures importantes sur le continent. Les ports d'Asie sont ceux qui traitent le plus grand volume de marchandises et occupent les premières places du classement des ports de conteneurs. En 2017, le port de Shanghai est le premier port du monde avec 40,2 millions d'EVP. Aussi, les 50 plus grands ports ont une part de marché atteignant 80% des EVP manutentionnés.

Classement (top 100) des principaux ports au monde et en méditerranée – (2017)

Rang mondial	Port	Pays	Volumes traités (en millions d'EVP)
1	Shanghai	Chine	40.23
2	Singapour	Singapour	33.66
3	Shenzhen	Chine	25.20
4	Ningo-Zhoushan	Chine	24.60

⁴ Prenant en compte les déchargements et chargements sur les navires lors d'escales

⁵ 2017 Prévisionnel

⁶ Source: UNCTAD- Review of maritime transport 2018, Lloyd's List & Containerisation. International Top 100 Container Ports

5	Hong Kong	Chine	20.77
6	Busan	Corée du Sud	20.49
7	Guangzhou	Chine	20.37
8	Qingdao	Chine	18.26
9	Dubai	EAU	15.37
10	Tianjin	Chine	15.04
...			
29	Valence	Espagne	4.83
34	Algésiras	Espagne	4.39
37	Pirée	Grèce	4.14
46	Tanger Med	Maroc	3.31
50	Marsaxlokk	Malte	3.15
51	Ambarli	Turquie	3.13
55	Barcelone	Espagne	2.97
56	Port Said	Egypte	2.96
68	Gênes	Italie	2.62
74	Gioia Tauro	Italie	2.45
91	Sines	Portugal	1.67
94	Alexandrie	Egypte	1.61
96	Mersin	Turquie	1.59

Lloyd's List & Containerisation. International Top 100 Container Ports

Pour la zone méditerranéenne⁷, les ports de Valence, Algésiras, Barcelone, Pirée, Ambarli, Marsaxlokk et de Tanger Med sont les plus importants. Le Port de Tanger Med se classe à la 46^{ème} place mondiale en 2017 avec 3.31 millions d'EVP traités

La méditerranée a vu un trafic atteignant 39 millions d'EVP pour l'année 2017. Parmi ce volume, 20% ont transité par le détroit d'Algesiras, réparti entre le port d'Algesiras et Tanger Med.

⁷ Soit 13 ports considérés : Valence, Algésiras, Port Said, Ambarli (Istanbul), Pirée, Gioia Tauro, Malte, Genova, Tanger Med, Barcelone, Alexandrie, Mersin et La Spezia.

II. SECTEUR PORTUAIRE MAROCAIN

II.1. ORGANISATION DU SECTEUR

Depuis sa mise en œuvre en décembre 2006, la réforme portuaire a défini une nouvelle organisation du secteur portuaire. Elle a permis l'introduction de la concurrence entre les ports et au sein d'un même port, notamment par le biais de la séparation des fonctions régaliennes, des fonctions de l'autorité portuaire et des fonctions commerciales, et par l'instauration de l'unicité de la manutention.

Les différents intervenants dans le secteur portuaire sont principalement :

- les administrations et organismes publics ;
- l'autorité portuaire ;
- les opérateurs des terminaux commerciaux, des ports de pêche et des ports de plaisance ;
- les chargeurs / réceptionnaires qui sont les expéditeurs ou les destinataires de la marchandise ;
- les transporteurs terrestres, chargés du transport de la marchandise entre les ports et la destination finale ;
- les armateurs et leurs mandataires agents maritimes, chargés du transport entre les ports ;
- les transitaires, qui sont les mandataires effectuant pour le compte d'un tiers chargeur ou réceptionnaire les formalités douanières ainsi que des opérations nécessaires à l'exportation et à l'importation des marchandises ;
- etc.

Ainsi, La fonction régalienne est dévolue au Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau à travers sa Direction des Ports et du Domaine Public Maritime dont les missions portent sur l'élaboration et la mise en œuvre de la politique sectorielle et du cadre réglementaire et légal, ainsi que la planification et la réalisation de nouvelles infrastructures portuaires. La fonction de l'autorité portuaire et de la gestion du domaine public quant à elle, incombe à l'ANP, qui est chargée des missions de régulation, de police portuaire, d'octroi des concessions et des autorisations, d'exercice des activités portuaires, du développement et de la maintenance et la modernisation des infrastructures et des superstructures

Le graphique suivant représente l'organisation du secteur portuaire marocain :



(*) En 2018, l'ANP s'est vu confier la gestion des ports de pêche qui était jusque-là assurée par l'ONP.

Source : Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

L'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) a été créée en février 2003 sur la base du décret-loi N°2-02-644 du 10 septembre 2002. Aux termes de cette loi, TMSA est une SA à directoire et conseil de surveillance intégralement détenue par l'Etat et chargée de réaliser, au nom et pour le compte de l'Etat, le développement d'une zone spéciale dans laquelle seront créées une zone franche portuaire comprenant un port maritime et des zones franches d'exportation.

Depuis sa création, TMSA, à travers ses filiales, agit en tant que levier de développement socio-économique et environnemental de la Zone Spéciale de Développement étendue sur une superficie de 550 km² autour du port Tanger Med. Ce complexe portuaire Tanger Med se compose du :

- Port Tanger Med 1 doté de deux terminaux à conteneurs, un terminal ferroviaire, un terminal hydrocarbures, un terminal marchandises diverses, et deux terminaux à véhicules ;
- Port Tanger Med 2, qui comprend deux terminaux à conteneurs ;
- Port Tanger Med Passagers, qui comprend les zones d'accès et d'inspections frontalières, les quais d'embarquements passagers et TIR, les zones de régulations, et la gare maritime ;
- Zone Franche Logistique (MEDHUB) ; et du Tanger Med Port Center.

II.2. REFORME PORTUAIRE

II.2.1. Historique du secteur

Avant 1963, les ports du Maroc et le premier d'entre eux, le port de Casablanca, étaient placés sous le régime de la gestion déléguée, confiée à des sociétés privées. Celles-ci assuraient l'ensemble des activités commerciales et prenaient en charge l'entretien du matériel. Parmi ces sociétés figure la Manutention Marocaine qui a assuré l'exploitation commerciale du port de Casablanca. L'Etat avait en charge les grands travaux d'infrastructures et l'acquisition des matériels neufs.

La période 1963-1984, marquée par la création de la Régie Autonome du Port de Casablanca (RAPC)

La Régie Autonome du Port de Casablanca a été créée en 1963. Elle était chargée de l'exploitation du port. Elle avait la responsabilité de l'acquisition et de l'entretien du matériel, tandis que l'Etat gardait ses prérogatives de puissance publique, la maîtrise des infrastructures et la gestion des réseaux.

La période 1984-2006, marquée par la création de l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP)

La réorganisation du secteur de 1984 a redéfini les rôles des différentes entités intervenant dans les ports et leurs relations.

L'Etat exerce sa fonction de puissance publique, à savoir la planification et l'exécution des travaux d'infrastructures portuaires. L'Office d'Exploitation des Ports, nouvellement créé, prend en charge l'exploitation commerciale des ports. Le secteur privé conserve ses prérogatives passées, en particulier la manutention à bord. Cette première réforme, matérialisée notamment par la création de l'ODEP a permis un saut qualitatif important, marqué par le développement des infrastructures, servies par des équipements adaptés et performants.

La période postérieure à 2006, marquée par la mise en place d'une réforme globale du secteur et la création d'une autorité portuaire, l'Agence Nationale des Ports (ANP)

La réforme du secteur portuaire entrée en vigueur en 2006 a créé un nouveau cadre légal, institutionnel et réglementaire (loi 15-02) et a redistribué les rôles entre les acteurs publics et privés, après la dissolution de l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP), la création de l'Agence Nationale des Ports (ANP) et de la Société d'Exploitation des Ports (SODEP), connue sous son nom commercial Marsa Maroc.

La fonction régaliennne est réservée à l'Administration, en particulier à la Direction des Ports et du Domaine Maritime, dont les missions portent sur l'élaboration et la mise en œuvre de la politique sectorielle et du cadre réglementaire et légal, ainsi que la planification et la réalisation de nouvelles infrastructures portuaires.

La fonction de l'autorité portuaire incombe à des agences chargées des missions de régulation et de police portuaire, de l'octroi des concessions et des autorisations d'exercice des activités portuaires, du développement, de la maintenance et modernisation des infrastructures et superstructures et de la gestion du domaine public portuaire. Concrètement, l'Agence Nationale des Ports (ANP) gère l'ensemble des ports, à l'exception du complexe portuaire Tanger Med et a notamment en charge la régulation, l'octroi et le suivi des concessions et des autorisations d'exercice des activités portuaires.

II.3. PRESENTATION DU CADRE LEGISLATIF PORTUAIRE

II.3.1. Présentation des régimes juridiques prévus par la loi 15-02 (Instruments de régulation)

Les régimes d'exercice des activités portuaires tel que définis par la loi 15-02 sont au nombre de trois à savoir : le régime des concessions, le régime des autorisations et le régime de l'occupation temporaire du domaine public portuaire.

Que l'exploitation soit assurée sous le régime des concessions, des autorisations d'exploitation portuaire ou de l'occupation temporaire du domaine public portuaire, les personnes morales concernées doivent être constituées sous forme des sociétés de droit marocain en application de l'article 30 de la Loi 15-02.

Dans tous les cas, le schéma économique est similaire et consiste à octroyer sous certaines conditions au concessionnaire ou au permissionnaire le cas échéant, le droit de tirer profit de l'utilisation, l'occupation et/ou d'exploitation de domaines publics et/ou d'infrastructures situées sur le domaine public, en contrepartie notamment du financement d'investissements déterminés et/ou du paiement régulier de redevances à l'autorité publique concédante/octroyant l'autorisation et/ou la concession..

a. Régime des concessions

Relèvent du régime de la concession⁸ :

- La gestion d'un port ;
- L'exploitation de terminaux et de quais ;
- L'exploitation de l'outillage portuaire public ;
- L'exploitation de l'outillage portuaire privé bord à quai ;
- La manutention portuaire.

La convention de concession ne peut être conclue pour une durée excédant trente (30) ans, prorogeable pour une durée supplémentaire qui ne peut excéder vingt (20) ans. Par dérogation à ce qui précède, la durée de la concession peut être, dans certains cas⁹, supérieure à trente (30) ans sans pour autant dépasser cinquante (50) ans. Et dans tous les cas, le cumul de la durée initiale de la concession et de sa durée supplémentaire ne peut pas dépasser cinquante (50) ans, le cas échéant.

Elle est accordée à toute personne morale de droit public ou privé qui s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation du port et les clauses d'un cahier des charges¹⁰.

Elle est conclue après engagement par le concessionnaire de respecter les documents de la concession composés d'un cahier des charges et d'une convention de concession.

La concession est attribuée après appel à la concurrence. Toutefois, il est possible de recourir à une négociation directe lorsque l'activité portuaire sera exercée pour le compte propre du demandeur de la concession ou lorsqu'après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou retenue.

La concession est accordée à toute personne morale de droit public ou privé qui s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation du port et les clauses d'un cahier des charges, qui prévoit notamment :

- L'objet de la concession et la délimitation de la zone qu'elle couvre, ainsi que les parties du domaine public portuaire nécessaires à l'exploitation des installations ou des activités portuaire objet de la concession ;

⁸ Article 16 de la Loi 15-02.

⁹ - selon les dispositions de la Loi 20-10, lorsque l'activité portuaire est exercée par une société dont le capital est détenu à 51% au moins par l'Agence Nationale des Ports ;

- lorsque l'investissement à réaliser par le demandeur de la concession est égal ou supérieur à cinq milliards de dirhams

¹⁰ Article 24 de la Loi 15-02

- Les conditions et les délais de réalisation des infrastructures, des superstructures, des équipements et des ouvrages lorsqu'il s'agit d'une concession d'exploitation et de construction ;
- Les normes et conditions de gestion, d'exploitation et d'utilisation desdits ouvrages, des équipements, infrastructures et superstructures, ainsi que les conditions et les modalités de leur entretien et adaptation ;
- La ou les polices d'assurance que le concessionnaire doit contracter pour couvrir sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers ;
- La durée de la concession ;
- Les redevances de la concession, leur mode de calcul et les modalités de leur paiement ;
- Les charges et obligations particulières du concessionnaire ;
- Le principe du respect de l'égalité de traitement des usagers ;
- Les qualifications professionnelles et techniques minimales ainsi que les garanties financières exigées du concessionnaire ;
- Les modalités de rémunération des services rendus par le concessionnaire ;
- Le cas échéant, le mode de calcul de l'indemnité à allouer au concessionnaire lorsqu'il est mis fin à la concession pour des raisons autres que l'inobservation des clauses de la convention de concession.

La déchéance de la concession peut être prononcée d'office et sans indemnité lorsque le concessionnaire :

- Ne démarre pas l'activité pour laquelle il a été autorisé dans les délais fixés et ne le fait pas après un délai qui lui est fixé ;
- Ne remplit plus les conditions exigées pour l'exercice de son activité ;
- A cessé son activité pour une durée supérieure à six mois ;
- Le permissionnaire ou son représentant légal, a fait l'objet d'une condamnation judiciaire pour des délits compromettant l'activité exercée ou la réputation du port ;
- Est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Si, dans les cas cités aux trois premiers points du dernier paragraphe ci-dessus, le concessionnaire ne satisfait pas à la mise en demeure qui lui est adressée, par les voies légales de notification, dans le délai qui lui y est fixé et qui ne peut être inférieur à un mois, l'agence peut l'astreindre au paiement d'une amende de dix mille (10.000) dirhams à cent mille (100.000) dirhams. Si l'infraction persiste, un mois après l'amende infligée, celle-ci est portée au double. Si l'infraction persiste, un mois après le doublement de l'amende infligée, la déchéance de concession peut être prononcée.

Lorsque la concession emporte occupation temporaire du domaine public portuaire et sauf prescription contraire de la convention de concession, le concessionnaire bénéficie, pendant la durée de la concession et dans les limites des dispositions prévues par la loi, du droit de superficie sur les ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice de l'activité autorisée par ladite convention. Les ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier, prévus par la concession ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les seuls emprunts contractés par le concessionnaire en vue de leur financement, leur réalisation, leur modification ou leur extension. Toutefois, le contrat d'hypothèque doit être approuvé par l'Agence nationale des ports. Les hypothèques sur les droits et biens précités s'éteignent au plus tard à l'expiration de la durée de la convention de concession.

Les créanciers chirographaires, autres que ceux dont la créance est née de l'exécution des travaux visés au paragraphe précédent, ne peuvent pratiquer des mesures conservatoires ou des mesures d'exécution forcée sur les droits et biens mentionnés audit paragraphe.

Le droit de superficie sur les ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier, prévus par la convention de concession ne peuvent être cédés ou transmis dans le cadre de fusion, absorption ou scission de société, pour la durée restant à courir, y compris dans le cas de réalisation de sûreté portant sur lesdits droits et biens et dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, qu'à une personne morale, après accord préalable de l'ANP. Toutefois, la cession et la transmission précitées doivent obligatoirement porter sur l'ensemble des droits et biens prévus par la convention de concession

En cas de retrait de la concession avant le terme prévu par la convention, pour des raisons autres que l'inexécution par le concessionnaire des conditions de ladite convention, les créanciers dont les créances sont nées des hypothèques prévues ci-dessus ont subrogés pour le recouvrement de leurs créances, au concessionnaire à concurrence de l'indemnité fixée par le cahier des charges évoqué plus haut.

Lorsqu'il est mis fin à la concession pour inexécution par le concessionnaire de ses obligations découlant de la convention de concession, les créanciers dont les créances sont nées des hypothèques prévues ci-dessus, sont informés des mesures que le concédant entend prendre pour que lesdits créanciers soient en mesure, le cas échéant, de proposer la substitution d'un tiers au concessionnaire déchu.

b. Régime des autorisations des exploitations portuaires

Relèvent du régime de l'autorisation¹¹

- l'exploitation des activités de service public industriel et commercial telles le pilotage, le remorquage, le lamanage, le magasinage et l'entreposage portuaire ;
- l'exploitation de terre-pleins, de hangars ou d'autres installations portuaires, l'exploitation de l'outillage portuaire privé, avec obligation de services public et ;
- l'exploitation de toute autre activité connexe au service des navires, des marchandises et/ou des passagers.

L'autorisation d'exploitation est accordée à toute personne morale de droit public ou privé qui s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation et les clauses d'un cahier de charge.

L'autorisation d'exploitation est accordée pour une durée ne pouvant excéder vingt (20) ans renouvelable. Elle peut être révoquée dans les cas prévus par l'article 15 de la Loi 15-02. Toutefois, en cas de révocation de l'autorisation hors des cas expressément prévus, la révocation peut donner lieu à l'octroi de dommages et intérêts en cas de préjudice.

L'autorisation est accordée après appel à la concurrence. Toutefois, il est possible de recourir à une négociation directe lorsque l'activité portuaire sera exercée pour le compte propre du demandeur de l'autorisation ou lorsqu'après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou retenue¹²

L'autorisation est révoquée à toute époque et sans indemnité si¹³ :

- les conditions qu'elle comporte ne sont pas observées ;
- le permissionnaire ne démarre pas l'activité pour laquelle il a été autorisé dans les délais fixés ;
- le permissionnaire qui ne remplit plus les conditions exigées pour l'exercice de son activité, ne procède pas à la régularisation de sa situation ;
- les redevances à verser ne sont pas acquittées aux termes fixés ;
- le permissionnaire a cessé son activité pour une durée supérieure à six mois ;
- elle est cédée ou transférée sans l'accord préalable de l'Agence nationale des ports ou, le cas échéant, du concessionnaire de la gestion du port ;
- le permissionnaire ou son représentant légal a fait l'objet d'une condamnation judiciaire pour des délits compromettant l'activité exercée ou la réputation du port ;
- le permissionnaire est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Si, dans les cas cités aux points 1 à 5 ci-dessus, le permissionnaire ne satisfait pas à la mise en demeure qui lui est adressée, par les voies légales de notification, dans le délai qui lui y est fixé et qui ne peut être inférieur à un mois, l'agence peut l'astreindre au paiement d'une amende de cinq mille (5.000) à cinquante mille (50.000) dirhams. Si l'infraction persiste, un mois après l'amende infligée, celle-ci est

¹¹ Article 12 de la Loi 15-02.

¹² Article 13 de la Loi 15-02.

¹³ Article 15 de la Loi 15-02.

portée au double. Si l'infraction persiste un mois après le doublement de l'amende infligée, l'autorisation est révoquée.

c. Régime de l'occupation temporaire du domaine public portuaire

L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public portuaire est accordée à toute personne physique ou à toute personne morale de droit public ou privé qui s'engage à respecter les clauses d'un cahier des charges. Elle peut être incluse dans une convention de concession ou faire l'objet d'une autorisation indépendante. Elle est révoquée à toute époque, sans indemnité, après une mise en demeure adressée à l'intéressé par écrit, si :

- les conditions qu'elle comporte ne sont pas observées ;
- elle n'a pas reçu un début d'utilisation dans les délais fixés ;
- elle est cédée ou transférée sans l'accord préalable de l'Agence nationale des ports ou, le cas échéant, le concessionnaire de la gestion du port ;
- les redevances à verser ne sont pas acquittées aux termes fixés ;
- la parcelle occupée reçoit une utilisation autre que celle autorisée ;
- le permissionnaire ou son représentant légal a fait l'objet d'une condamnation judiciaire pour des délits compromettant l'activité exercée ou la réputation du port ;
- le permissionnaire est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Si, dans les cas cités aux points 1 à 3 ci-dessus, le permissionnaire ne satisfait pas à la mise en demeure qui lui est adressée, par les voies légales de notification, dans le délai qui lui y est fixé et qui ne peut être inférieur à un mois, l'agence peut l'astreindre au paiement d'une amende de cinq mille (5.000) à vingt mille (20.000) dirhams. Si l'infraction persiste un mois après l'amende infligée, celle-ci est portée au double. Si l'infraction persiste un mois après le doublement de l'amende infligée, l'autorisation est révoquée.

Toutefois, lorsque l'autorisation est révoquée pour des raisons autres que celles visées par le présent article, la révocation ouvre droit à indemnité au profit du permissionnaire, si celui-ci en subit un préjudice direct.

II.3.2. La concurrence dans le secteur portuaire

La concurrence dans le secteur portuaire est régie par les dispositions de la loi 15-02 relative aux ports. Le jeu de la libre concurrence en matière portuaire est préservé par l'ANP dans le cadre des prérogatives qui lui sont dévolues par les articles 12, 17 et 33 de la loi 15-02 et TMSA en ce qui concerne le port de Tanger Med, aux termes desquels les concessions et autorisations d'exploitations ne sont accordées qu'après appel à concurrence. De plus, l'autorité portuaire peut procéder à la régulation des tarifs pour protéger les usagers des ports contre d'éventuelles situations de concurrence insuffisante. A cet effet, et conformément à l'article 24 de la loi 15-02, l'autorité portuaire fixe dans ses cahiers des charges les modalités de rémunération des services rendus par le concessionnaire.

Plus généralement, la concurrence est régie par la loi 06-99 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Celle-ci prohibe notamment les pratiques anticoncurrentielles, les actions concertées, conventions, ententes ou coalitions expresses ou tacites lorsqu'elles ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché. Elle soumet également les opérations de concentration ayant pour effet la création ou renforcement d'une position dominante à la notification au premier ministre et à l'avis du Conseil de la concurrence.

II.3.3. Conditions financières

L'article 40 de la loi 15-02 énumère les recettes du budget de l'Agence à savoir :

- Les redevances de concessions et d'autorisations et les droits portuaires dans les ports relevant de sa compétence ;
- Les redevances d'occupation temporaire du domaine public dans les ports relevant de sa compétence ;
- Les revenus et produits provenant des prestations fournies aux usages et opérateurs portuaires ;
- Les produits des amendes prévues par la législation et la réglementation en vigueur ;

- Les produits et revenus provenant de ses biens mobiliers et immobiliers ;
- Les avances remboursables du Trésor, d'organismes publics ou privés ainsi que les emprunts autorisés conformément à la législation en vigueur ;
- Les subventions, dons, legs ;
- Les taxes parafiscales instituées à son profit ;
- Et toutes autres recettes en rapport avec son activité.

S'agissant des redevances pour l'occupation de domaine maritime versées par l'ANP à l'Etat elles sont fixées annuellement par la Loi de Finances selon l'activité de l'établissement.

En vertu de l'article 36 de la loi 15-02, le conseil d'administration, qui dispose de tous les pouvoirs et attributions nécessaires à l'administration de l'Agence, règle par ses délibérations les questions générales intéressant l'Agence et notamment :

- Fixe les redevances, les droits et les tarifs portuaires.

En contrepartie des concessions et autorisation accordées par les autorités portuaires, les concessionnaires et/ou permissionnaires versent aux dites autorités les droits sous forme de redevances de concession ou d'autorisation. Le règlement de l'appel à la concurrence lancé par l'ANP retient la meilleure offre financière parmi les principaux critères de sélection du futur concessionnaire/permissionnaire. Les conditions financières des concessions / autorisations conclues sont fixées au cas par cas par l'agence et ne font pas l'objet d'une réglementation spécifique.

Les concessionnaires/permissionnaires déterminent les tarifs appliqués aux prestations portuaires dans la limite des tarifs plafonds fixés par l'ANP, selon le cas, dans le cadre des attributions qui sont dévolues à cette agence en application de la loi 15-02 et le décret-loi n°2-02-644 en date du 2 rajab 1423.

Aussi, les prestations portuaires sont assurées sur la base d'un système tarifaire définissant les tarifs plafonds selon le principe du « Price Cap » consignés dans un cahier de tarifs.

Ainsi le concessionnaire peut aménager librement les tarifs applicables aux usagers, et notamment diversifier les taux en considération des modalités d'utilisation du service et à la condition de ne pas dépasser le plafond fixé par le cahier des charges.

II.4. PRESENTATION DE LA STRATEGIE PORTUAIRE NATIONALE DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE¹⁴

II.4.1. Enjeux de la politique portuaire

Avec les stratégies sectorielles nationales : énergétiques, logistique, industrielles, agricoles et touristiques, les stratégies des partenaires étrangers et la poursuite du processus de régionalisation avancée, le Maroc a eu besoin d'une nouvelle vision du développement de ses ports. C'est dans ce cadre que le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la logistique a élaboré une nouvelle Stratégie Portuaire Nationale à l'horizon 2030, qui permettra non seulement d'accompagner l'évolution de l'économie, mais aussi de saisir de nouvelles opportunités, afin d'intégrer davantage le Maroc à la compétitivité mondiale.

La vision arrêtée dans le cadre de la stratégie portuaire nationale est énoncée comme suit : « *Contribuer au développement économique et social tant au niveau national que régional, au bénéfice de tous les stakeholders. Cette contribution est concrétisée par la fourniture d'infrastructures, d'équipements et de services portuaires de niveau international, favorisant ainsi les opportunités et créant de la valeur aux opérateurs économiques et aux citoyens, dans un environnement responsable et durable* ».

II.4.2. Les stratégies sectorielles ayant un impact sur la politique portuaire

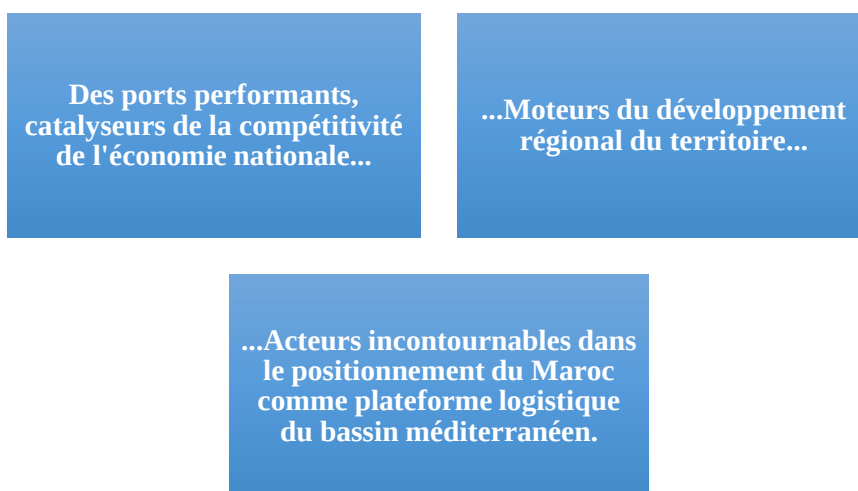
- **Stratégie du secteur de l'énergie :**
 - ✓ Une augmentation du trafic du charbon (jusqu'à 29 MT en option tout charbon), nécessitant la construction de nouveaux ports et terminaux ;
 - ✓ Un nouveau trafic du gaz naturel estimé à 7,4 BCM (en cas d'option gaz naturel) ;
 - ✓ Une augmentation du trafic des hydrocarbures estimés à 28 MT, pouvant atteindre 45 MT suite aux projets d'extension ou de mise en service de nouvelles raffineries.
- **Stratégie du secteur des phosphates :**
 - ✓ Une augmentation des trafics des phosphates et dérivés (15 MT de brut, 17 MT d'engrais, 12 MT de soufre et 10 MT de vracs liquides), nécessitant la création de nouvelles capacités portuaires ;
 - ✓ Un changement dans la structure des trafics phosphatiers (développement des produits dérivés et baisse des exportations du phosphate brut).
- **Stratégie industrielle :**
 - ✓ Plan Emergence et Plan d'accélération Industrielle : développement d'une dynamique industrielle orientée vers l'export avec un impact direct sur le trafic et la mise en place d'une infrastructure portuaire adaptée. Cette stratégie devrait permettre un accroissement sensible de la part de l'industrie dans le PIB qui devrait croître de 9 points, passant de 14 % à 23 % en 2020.
- **Stratégie nationale du développement de la compétitivité logistique :**
 - ✓ Accélérer la croissance du PIB par l'augmentation de la valeur ajoutée induite par la baisse des coûts logistiques et l'émergence d'un secteur logistique compétitif ;
 - ✓ Réduire le poids des coûts logistiques du Maroc par rapport au PIB ;
 - ✓ Une meilleure organisation des flux portuaires ;
 - ✓ Le lancement de méga-ports spécialisés dans la logistique de certains produits (énergie) ;
 - ✓ La croissance de la conteneurisation du trafic ;
 - ✓ Le développement des échanges commerciaux, et donc des trafics portuaires.

¹⁴ Partie basée sur le document « La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 » élaboré en 2011 par le METL et disponible sur le site de l'ANP : www.anp.org.ma

- **Plan Halieutis :**
 - ✓ Une augmentation des apports de la pêche à 1.660.000 tonnes à l'horizon 2020, nécessitant la création de nouvelles capacités portuaires,
 - ✓ Un accroissement des exportations des produits de la pêche et dérivés.
- **Plan Maroc Vert :**
 - ✓ Une augmentation des produits agricoles destinés à l'exportation, primeurs et agrumes essentiellement, permettant une entrée en devises de 44 milliards de DHS ;
 - ✓ Une baisse des importations du trafic des céréales suite à la croissance prévue de la récolte locale après restructuration de la filière pour atteindre 7 MT en année moyenne sèche ;
 - ✓ Une augmentation des importations en biens d'équipement et de fertilisants pour accompagner la mise en œuvre du Plan Maroc Vert.
- **Stratégie touristique :**
 - ✓ Un développement de l'activité de croisières nécessitant la création de terminaux dédiés ;
 - ✓ Un développement de l'activité de plaisance nécessitant la construction ou l'aménagement de ports de plaisance.

II.4.3. Vision 2030 et objectifs stratégiques

La Vision 2030 s'articule autour des axes suivants :



Source : Plaquette de présentation de la stratégie portuaire à l'horizon 2030

Les objectifs stratégiques de la politique portuaire se présentent comme suit :



Source : Plaquette de présentation de la stratégie portuaire à l'horizon 2030

Ces objectifs stratégiques visent l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'outil portuaire national. Il s'agit particulièrement des chantiers suivants :

- 1) Rechercher la performance portuaire grâce notamment à l'incitation et l'innovation :
 - spécialiser les ports et/ou les terminaux lorsque cela est possible ;
 - rendre les ports attractifs grâce à la qualité des services et à leur pérennité ;
 - mettre en place des règles et procédures incitatives pour l'investissement privé et le faciliter ;
 - maintenir un compromis équilibré entre concurrence et complémentarité portuaires ;
 - Favoriser la concurrence portuaire.
- 2) Favoriser la performance logistique :
 - intégrer le réseau portuaire aux chaînes logistiques internationales pour améliorer la compétitivité du coût de passage global (mer, port, terre) ;
 - coordonner étroitement la réalisation des investissements portuaires et logistiques extra portuaires ;
 - mettre à disposition du système portuaire et des autres maillons de la chaîne logistique des ressources humaines formées et des moyens techniques adéquats.
- 3) Optimiser la valorisation des infrastructures portuaires et de connexion existantes :
 - rechercher un partage des infrastructures lourdes, comme les digues de protection, entre différents trafics et activités ;
 - limiter les coûts d'exploitation (dragages récurrents notamment).
- 4) Se positionner dans le contexte national, régional et international :
 - s'adapter rapidement aux changements du secteur maritime ;
 - saisir toute opportunité qui se profile à l'horizon.
- 5) Tirer parti du rôle structurant des ports :
 - contribuer aux politiques et programmes d'aménagement du territoire et tenir compte des objectifs de répartition spatiale des activités économiques ;
 - structurer le paysage portuaire national en six pôles régionaux.
- 6) Intégrer les objectifs environnementaux et urbains dès la phase de conception des projets d'investissement :
 - minimiser l'impact environnemental global des ports, notamment en externalisant certains flux et trafics sur des ports hors milieu urbain (Nador, Tanger, Casablanca, Safi, Dakhla) et en positionnant les nouveaux ports dans des sites favorables ;
 - ouvrir les ports sur la ville et permettre une mutation des vocations de certains ports hyper urbains comme Tanger, Kénitra, Casablanca, Safi.
- 7) Permettre l'adaptation aux incertitudes du long terme :

- concevoir des projets d'aménagement portuaires pouvant être évolutifs et facilement «phasables» ;
- disposer, dans les ports existants, d'infrastructures larges, pouvant répondre à des opportunités immédiates.

II.4.4. La création de pôles portuaires

L'élaboration de la stratégie portuaire a conduit à définir 6 pôles portuaires :

Le pôle de l'Oriental, tourné vers l'Europe et la Méditerranée : Nador-ville aura 2 ancragés, au service de l'industrie et de l'économie locale et 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. Ce pôle connaîtra la réalisation du port de Nador WEST Med qui constitue un nouveau site permettant au Maroc de renforcer sa position au niveau de la méditerranée et saisir les opportunités qui s'offrent en matière de trafic de transbordement.

Le pôle du Nord-Ouest, porte du détroit, 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 (conteneurs notamment en transbordement, roulier, ferry), à la croisée des grandes routes maritimes Nord-Sud et Est-Ouest.

Le pôle Kénitra Casablanca qui regroupe les deux ports de Mohammedia et Casablanca connaîtra de profondes mutations. Casablanca devrait s'orienter vers les produits unitarisés à forte valeur ajoutée (conteneur et roulant) et le port historique (zone de la pêche, réparation navale) évoluera dans une optique d'ouverture vers la ville. Une partie des autres produits non unitarisés (vracs, neovracs, conventionnels) pourront migrer progressivement vers un nouveau port qui sera construit dans la région de Kénitra.

Le pôle Abda-Doukala, centre de l'industrie lourde, avec Jorf Lasfar et Safi. Ce pôle restera un centre de l'industrie lourde avec entre autres l'OCP, l'ONE et la SONASID ancrés sur Jorf Lasfar. Avec la croissance des besoins énergétiques, un nouveau port vraquier va être construit au sud de Safi, qui réunirait à terme les flux de la nouvelle centrale de l'ONEE et d'autres installations industrielles de la région. 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 feeding). Avec le départ des trafics industriels, il disposera d'un potentiel pour favoriser le développement du tourisme (croisière et plaisance), le port de pêche ayant également l'opportunité de bénéficier de réaménagements intérieurs.

Le pôle de Souss-Tensift avec le complexe portuaire d'Agadir : Le fort développement observé aujourd'hui au sein de l'hinterland du Souss-Tensift nécessite d'anticiper les évolutions du port d'Agadir. Le port sera un pôle d'équilibre inter-régional au centre du Royaume en complémentarité et en concurrence avec les ports de la région de Kénitra-Casablanca.

Le pôle des Ports du Sud regroupe 3 ports principaux : (1) Tan Tan où l'ONE pourrait construire une centrale thermique au charbon et qui est susceptible de jouer un rôle particulier dans la problématique énergétique de la zone ; (2) Laâyoune qui reste un grand port de pêche mais également de commerce tourné vers les îles Canaries, l'OCP y disposant d'infrastructures portuaires dédiées, (3) à Dakhla, le port actuel situé dans la baie, est en cours d'extension pour répondre à la demande immédiate à court terme. Aussi, le développement économique et social de la province de l'Oued Eddahab, sera basé à terme sur la construction d'un nouveau port en eau profonde extérieur à la baie qui pourra satisfaire les trafics futurs liés aux produits de la pêche et servira d'outil logistique et économique pour faciliter la structuration économique et sociale du sud du Royaume.

II.4.5. Financement de la stratégie

Le financement des investissements sera réalisé soit par l'Etat, ou les Agences portuaires, soit par les opérateurs du secteur dans le cadre de concessions. Le coût de ces investissements, est estimé à près de 60 milliards¹⁵ de MAD.

II.5. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE PORTUAIRE

Une des idées fondatrices de la mise en œuvre de la stratégie portuaire du Royaume est de recourir à une planification «ouverte» sans s'appuyer sur un programme pluriannuel d'investissements figé jusqu'à 2030. Il faut en effet, tout au long de la période de mise en œuvre, que les programmes d'investissements puissent être adaptés et ajustés :

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

Pour que cette planification «ouverte» soit opérationnelle, il faut en retour que les autorités disposent d'un outil de veille leur permettant de décider quand investir et pour quels aménagements, et ceci pour chaque port dans le cadre de la vision à long terme du système portuaire.

Pour cela, cet outil se base à la fois :

- Sur des itinéraires d'investissement qui couvrent les différentes options possibles d'investissement pour satisfaire la demande portuaire lorsque l'offre portuaire devient inadéquate ;
- Sur des indicateurs d'alerte qui doivent permettre à la gouvernance portuaire d'anticiper suffisamment en avance les évolutions des besoins portuaires exprimés et lui permettre d'être proactive pour décider des investissements nécessaires.

Quatre types d'indicateurs ont été définis :

- Indicateurs d'impact des stratégies sectorielles (Ise)
 - ✓ Energie : décisions concernant l'implantation éventuelle d'une raffinerie, le choix stratégique du combustible pour la production électrique (charbon, GNL, nucléaire...)
 - ✓ Croisières : politique nationale de développement de cette filière et opportunités
 - ✓ Industries chimiques : projet de création/extension des capacités industrielles
 - ✓ Agriculture : indicateurs sectoriels du plan Maroc Vert
 - ✓ Chantiers navals : décision sur leur localisation
- Indicateurs d'opportunités externes (Ioe)
 - ✓ Développement des Autoroutes de la mer
 - ✓ Développement des activités de nearshoring
 - ✓ Transbordement pour trafics énergétiques ou conteneurisés
- Indicateurs de saturation des activités portuaires (Isa)
 - ✓ La saturation des terminaux mesurée en termes de taux d'occupation des quais
 - ✓ La non adaptation des infrastructures
- Indicateurs d'impact de la politique d'aménagement du territoire (Ipo)

Pour chaque pôle portuaire, des itinéraires d'investissement possibles sont représentés, en identifiant l'itinéraire retenu dans le cadre de l'élaboration de la stratégie portuaire à l'horizon 2030. Lorsqu'un itinéraire n'est pas encore totalement défini dans tout son parcours et que cela impliquera un choix futur

¹⁵ Montant actualisé par rapport au montant figurant dans la stratégie portuaire du METL de 75 GDH

basé sur un facteur/trafic déclencheur et/ou un indicateur d'alerte, le panel d'itinéraires possibles d'investissement, parmi lesquels les autorités portuaires pourront réaliser leur choix définitif le moment venu, existe également.

Les itinéraires d'investissement sont choisis par application d'un cheminement logique à chaque fois qu'un indicateur signale le besoin d'un changement dans l'offre portuaire.

II.6. ECONOMIE MAROCAINE

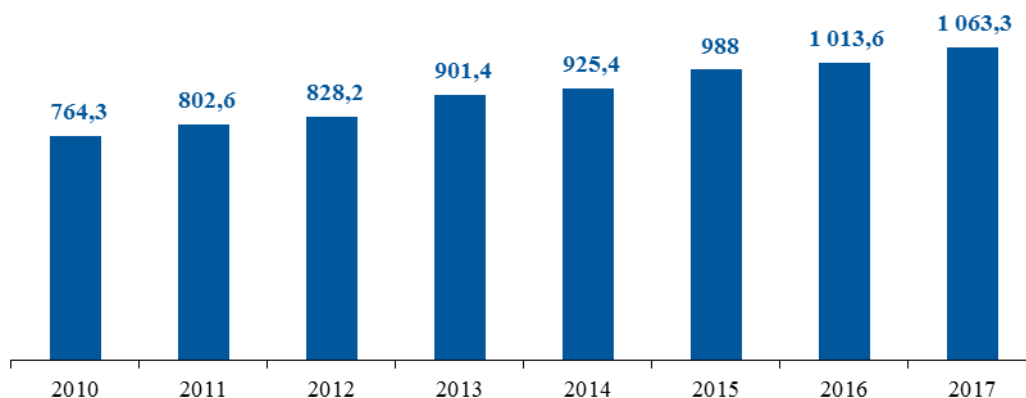
II.6.1. Evolution du PIB

Sur les neuf dernières années, l'économie marocaine a connu une évolution positive. Cette dynamique a favorisé le développement de l'activité portuaire marocaine grâce au développement du commerce extérieur.

Le graphique suivant représente l'évolution de PIB du Maroc en milliards de dirhams :

Evolution du PIB au Maroc prix courants en milliards de dirhams

TCAM 2010-2017 : 4,21%



Source : HCP

II.6.2. Evolution de la balance commerciale

La valeur des importations a fortement augmenté de 2004 à 2017, dû notamment à l'augmentation des produits énergétiques. Le volume importé des produits énergétiques a connu une croissance forte pour répondre au besoin grandissant du pays.

En 2013, la valeur des importations a connu un repli en conséquence de la bonne campagne agricole ainsi que de la baisse des prix des produits alimentaires et énergétiques qui fait suite au repli des cours mondiaux des matières premières.

La valeur des importations s'accroît à partir de 2015, reflétant un renchérissement des produits pétroliers sur le marché international et un accroissement des quantités importées.

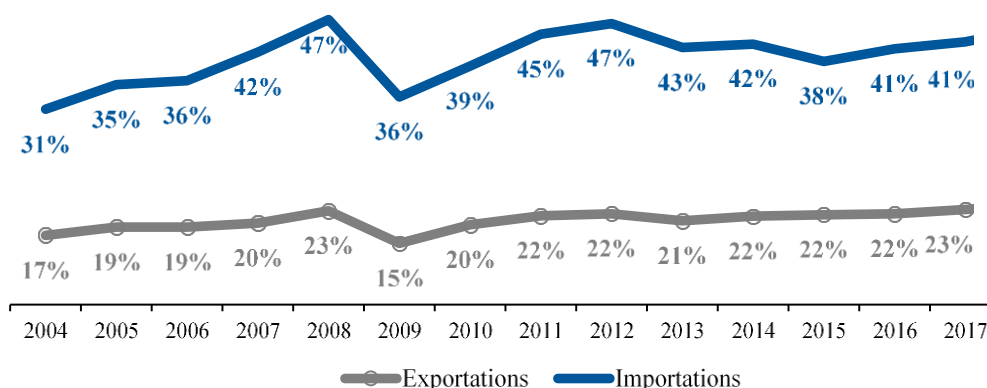
La part des exportations dans le PIB connaît une croissance moindre depuis 2004 en passant de 17% à cette date à 23% en 2017.

Le graphique suivant retrace l'évolution des importations (CAF¹⁶) et des exportations (FAB¹⁷) de biens (en % du PIB – prix courants) :

¹⁶ Incoterm désignant Coût, Assurance et Fret

¹⁷ Incoterm désignant Franco à Bord

Evolution des importations (CAF) et des exportations (FAB) de biens (en % du PIB – prix courant)



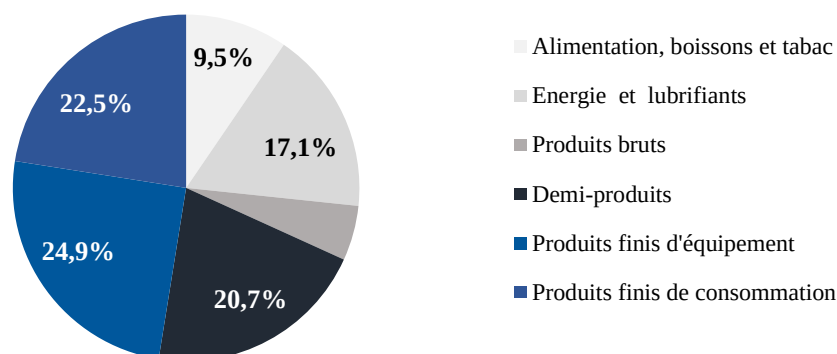
Source : HCP et Office des Changes

Les données provisoires de 2018 démontrent que les importations se sont accrues pour s'établir à 481 milliards de dirhams, soit une croissance de 43 milliards par rapport à l'exercice précédent. Les deux tiers de ces importations concernent les biens d'équipement, de consommation et les demi-produits.

Par ailleurs, les exportations atteignent 275 milliards de dirhams, dominées par la vente de véhicules de tourisme, de phosphate et de produits agricoles. Les produits textiles et le cuir s'ajoutent aux précédents pour composer 78% du total des exportations marocaines.

Le graphique suivant représente la répartition des importations par principaux produits en 2018 :

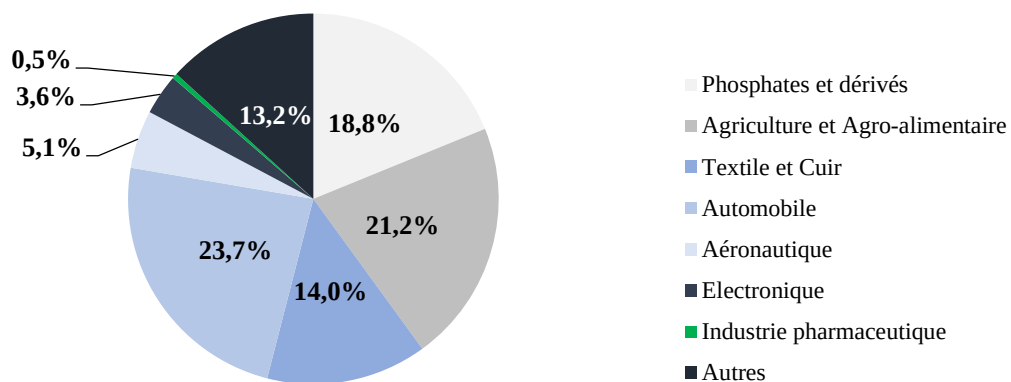
Répartition des importations par principaux produits en 2018



Source : Office des Changes

Le graphique suivant représente la répartition des exportations par principaux secteurs en 2018 :

Répartition des exportations des principaux secteurs en 2018



Source : Office des Changes

II.7. ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL MAROCAIN

II.7.1. Contexte portuaire marocain

Le Maroc est un pays côtier doté d'une façade maritime de 3500 kilomètres. Le pays est une porte d'entrée vers l'Afrique du Nord mais aussi vers la méditerranée grâce à une présence stratégique sur le détroit de Gibraltar. Cela lui octroie une attractivité forte sur le secteur logistique.

Cette ouverture sur la mer favorise naturellement l'activité portuaire. Le Maroc compte donc, à fin 2018, un total de 38 ports¹⁸ répartis sur les côtes méditerranéenne et atlantique. Ces ports ont des vocations différentes et peuvent être regroupés selon les 4 types suivants :

- 13 ports ouverts au commerce extérieur (Nador, Al Hoceima, Tanger, Tanger-Med, Kénitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tantan, Laâyoune et Dakhla) ;
- 10 ports de pêche à vocation régionale (Ras Kebdana, El Jebha, M'diq, Larache, Mehdiya, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya et Boujdour) ;
- 9 ports de pêches à vocation locale (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima et Imesouane) ;
- 6 ports dédiés à la plaisance (Saidia, Kabila, Marina Smir, Bouregreg, Sables d'or et Marina d'Agadir).

Les ports marocains ont traité au cours de l'année 2018 un trafic global de 137,5 millions de tonnes, contre 134,9 millions de tonnes en 2017, soit une légère hausse de 1,9%.

II.7.2. Environnement concurrentiel

A l'exception de Tanger Med, les ports du Maroc ne sont pas des hubs et de fait n'exercent pas d'activité de transbordement. Leur activité se concentre principalement autour de l'import-export et ne sont donc pas soumis à une concurrence internationale.

A l'opposé, Tanger Med est en concurrence direct avec les ports du bassin méditerranéen avec un positionnement concurrentiel avantageux du fait des infrastructures pouvant accueillir des navires à grand volume à des coûts compétitifs.

En ce qui concerne l'activité cabotage, elle demeure largement dominée par les échanges d'hydrocarbures qui représentent environ 44,4% des échanges de cette activité en 2018. L'essentiel de l'activité étant assuré par un nombre limité d'opérateurs dont une majorité d'internationaux, cette activité reste peu compétitive par rapport au transport routier malgré le fort potentiel des infrastructures déjà mises en place.

¹⁸ Ministère de l'équipement, du transport et de la logistique – Direction des Ports et du Domaine Public Maritime – Stratégie Nationale Portuaire à l'horizon 2030

II.8. TRAFIC GLOBAL

Depuis 2005, le trafic portuaire est en croissance continue. Malgré un recul en 2009, passant d'un volume en 2008 de 77 à 71 millions de tonnes, le Maroc affiche une croissance moyenne annuelle de 5,6% sur la période. L'activité portuaire est très dynamique et est tirée par une forte croissance de l'activité de transbordement grâce au port de Tanger Med mais aussi par une croissance annuelle de 2,9% pour les autres échanges. Les ports marocains ont donc connu une activité soutenue sur la décennie, notamment grâce à la hausse des importations et des exportations.

Le succès du transport maritime et son dynamisme dépendent de l'ouverture vers l'international de l'économie marocaine mais aussi de la mise en place d'une stratégie nationale portant sur plusieurs secteurs. Le graphique suivant illustre l'évolution du trafic marocain de 2005 à 2018 :

Répartition du trafic marocain de 2005 à 2018 en millions de tonnes

TCAM 2005- 2018 :

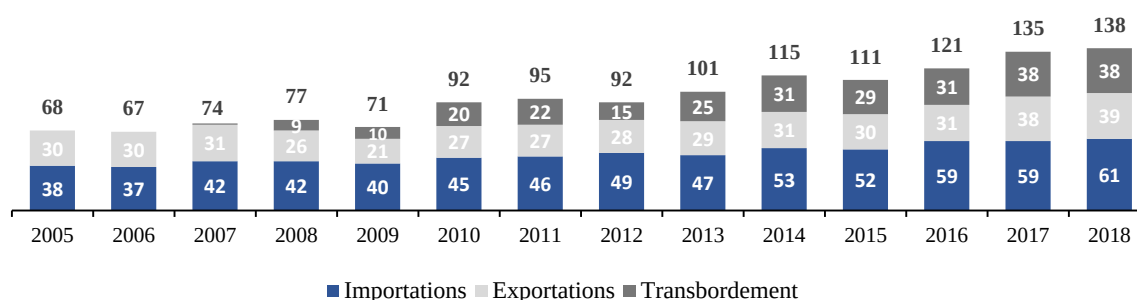
Global : 5,6%

Import (dont cabotage) : 3,7%

Export (dont cabotage) : 2%

TCAM 2007- 2018 :

Transbordement : 39,2%



Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

Le trafic maritime marocain a connu un recul de l'ordre de 3,2% entre 2011 et 2012, dû au ralentissement de l'économie mondiale et une perte de vitesse du trafic de transbordement. Quant à la baisse de 3,6% qu'a connu l'activité en 2015 par rapport à l'année précédente, celle-ci est justifiée par la baisse de 4% de l'activité transbordement au port de Tanger Med, la régression de 24,9% des importations des céréales et la forte baisse de l'activité pétrolière suite à l'arrêt de la raffinerie de Mohammédia à partir du mois d'août 2015.

Les ports marocains ont traité au cours de l'année 2018 un trafic global de 138 millions de tonnes, contre 135 millions de tonnes en 2017, soit une légère hausse de 2,2%. Cette hausse est attribuable essentiellement à l'accroissement du volume des importations et des exportations de respectivement, 3,4% et 2,6%.

La répartition de ce trafic reste marquée par une prédominance des importations qui ont représenté 44,2% du trafic global, suivies par 28,3% pour les exportations et 27,5% pour le transbordement.

En effet, les importations (dont cabotage) se sont établies au titre de l'année 2018 à 61 millions de tonnes, marquant ainsi une orientation positive des importations du charbon (8,9 millions de tonnes/+29,9%), des céréales (6,7 millions de tonnes/+1,5%), du soufre (5,5 millions de tonnes/+3,4%), et une régression des hydrocarbures (15 millions de tonnes/-10%).

Quant aux exportations (dont cabotage), elles ont atteint en 2018 un volume de 39 millions de tonnes, dû principalement au phosphate brut (11,2 millions de tonnes/+0,03%), aux engrais (8,3 millions de tonnes/+2,7%), à l'acide phosphorique (3,8 millions de tonnes/-2,5%).

Pour l'activité du transbordement, le port de Tanger Med a confirmé sa position de plateforme logistique incontournable en enregistrant 38 millions de tonnes en 2018.

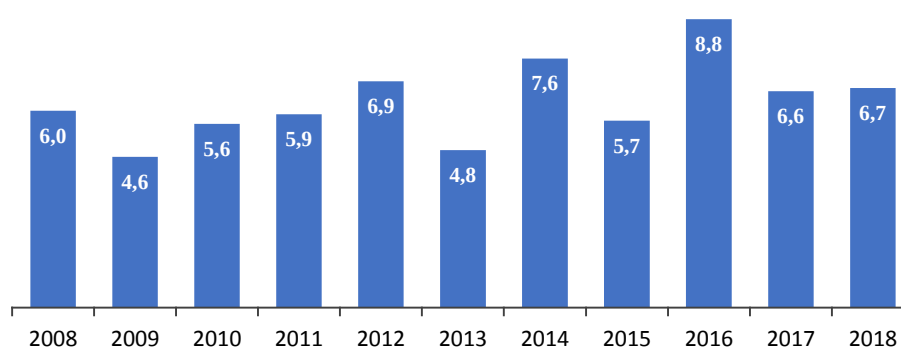
II.8.1. Céréales :

Le volume de céréales traitées en 2018 a atteint environ 7 millions de tonnes, marquant ainsi une hausse de 1,5% par rapport à la même période de l'année écoulée.

L'évolution du trafic céréalier 2008-2018 se présente comme suit :

Répartition du trafic de céréales par port en 2018 en MT

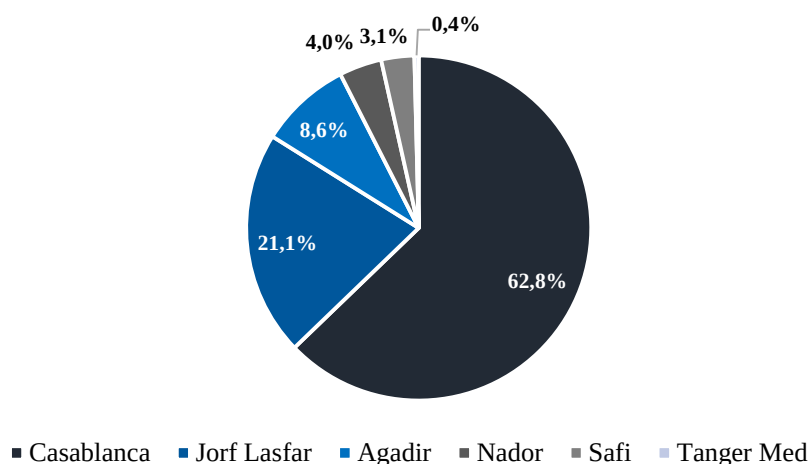
TCAM 2008-2018 : 1,1%



Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

La répartition de ce trafic par port, au cours de l'année 2018, fait ressortir une concentration de cette activité autour des ports de Casablanca (62,8%) et de Jorf Lasfar (21,1%).

Répartition du trafic de céréales par port en 2018

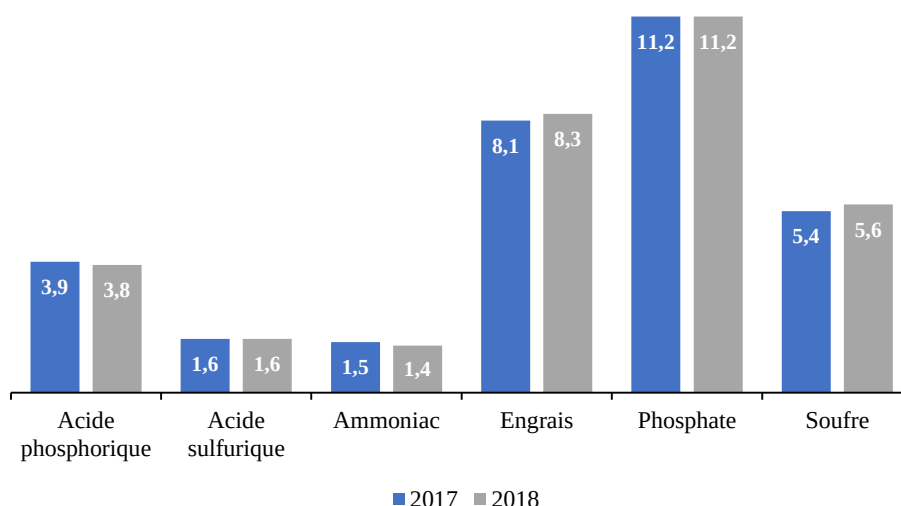


Source : ANP

II.8.2. Phosphates et dérivés :

Le trafic du phosphate brut et produits liés a atteint, au cours de l'année 2018, un volume de trafic global de 32,8 millions de tonnes, soit une légère hausse de 1,1% par rapport à l'année précédente due notamment au progrès enregistré au niveau des exportations des engrais +2,7% (8,3Mt), des importations du soufre +3,7% (5,6Mt) et de l'acide sulfurique 4,7% (1,646 Mt). Par contre, l'acide phosphorique et l'ammoniac ont enregistré des baisses respectives de 2,5% et 3,2% par rapport à l'année 2017.

Evolution du volume global de phosphate et dérivés (en millions de tonnes)



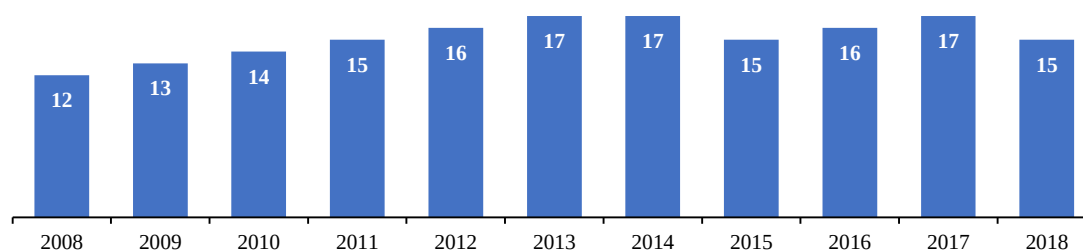
Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

II.8.3. Produits énergétiques :

Le volume des hydrocarbures traités en 2018 a atteint 14,63 millions de tonnes, marquant ainsi une baisse importante de 14,37% par rapport à l'année dernière.

L'évolution du trafic des hydrocarbures 2008-2018 (en millions de tonnes)

TCAM 2008-2018 : 2,3%



Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

II.8.4. Conteneurs

Le trafic des conteneurs s'est développé et se développe, sur toutes les routes maritimes du monde. La conteneurisation connaît une forte croissance au niveau mondial.

Au Maroc, la tendance haussière du trafic des conteneurs est beaucoup plus apparente avec un rythme de croissance de l'ordre de 10%, en moyenne, sur les dix dernières années. En effet, le volume global traité en 2018 (4,7 Millions d'EVP contre 4,5 Millions d'EVP en 2017), représente le triple du niveau de cette activité il y a dix ans.

Le trafic des conteneurs domestiques s'est élevé à 1 409 611 EVP en 2018, soit une hausse de 4,8% par rapport à 2017.

L'activité de transbordement des conteneurs, quant à elle, a connu un essor important depuis son démarrage au port de Tanger Med en 2007, pour atteindre un trafic de 3 307 818 EVP, en 2018.

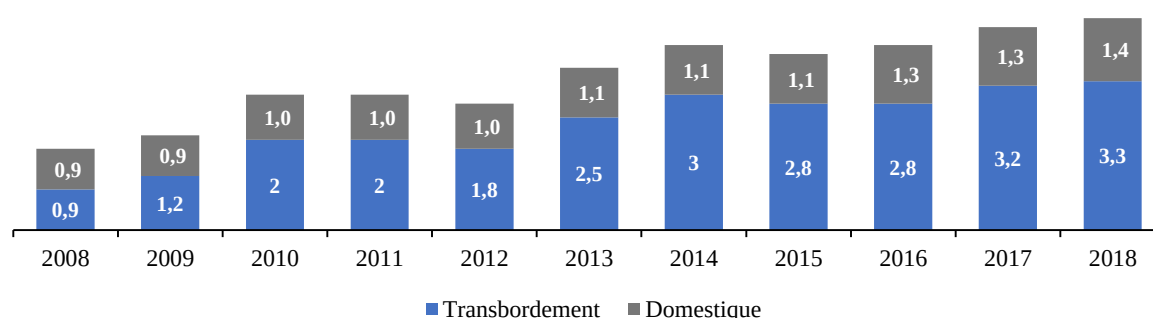
Le graphique, ci-après, montre l'évolution du trafic des conteneurs pour les onze dernières années :

L'évolution du trafic des conteneurs (en millions EVP)

TCAM 2008-2018 :

Transbordement : 13,9%

Domestique : 4,5%



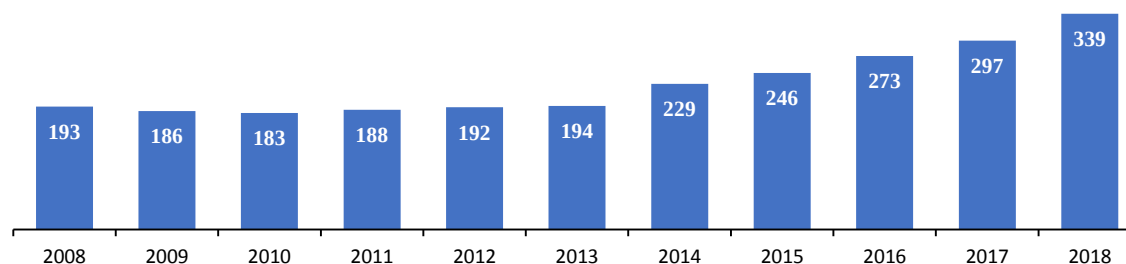
Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau - Activités portuaires 2018-

II.8.5. TIR

Le TIR a confirmé son évolution positive observée depuis 2014, en enregistrant une nouvelle hausse considérable de 14,1%, pour atteindre 339 802 unités en 2018.

L'évolution du trafic TIR (en 1000 unités)

TCAM 2008-2018 : 5,8%



Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau - Activités portuaires 2018-

En effet, le TIR marocain renferme des capacités de développement intéressantes et de bonnes perspectives pour l'avenir surtout avec l'arrivée à maturité du plan Maroc Vert et le renforcement des échanges de marchandises avec l'UE, le Maghreb et les pays d'Afrique Subsaharienne.

La répartition de cette activité par port se présente comme suit :

Port	2008		2013		Evolution par rapport à 2008	2018		Evolution par rapport à 2013
	En nombre	Part	En nombre	Part		En nombre	Part	
Nador	8 605	4,5%	6 149	3,2%	-29%	11 564	3,4%	88%
Tanger ville	159 253	82,8%	341	0,2%	-100%	-	0,0%	-100%
Casablanca	24 467	12,7%	3 574	1,8%	-85%	1 465	0,4%	-59%
Tanger Med	-	0,0%	183 606	94,8%	100%	326 773	96,2%	78%

Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

II.8.6. Trafic passagers et véhicules neufs :

■ Passagers et Croisières :

Le trafic maritime des passagers et croisières a enregistré une évolution positive, au terme de l'année 2018, le trafic global des passagers et croisières a atteint 5,375 Millions de passagers, contre 5,197 Millions de passagers en 2017, soit une augmentation de 3,43%.

Les ports du détroit, Tanger Med et Tanger ville, ont traité plus de 82% de ce trafic.

Le trafic global des passagers et croisières se répartit comme suit :

- Entrées : 2 577 450 passagers, soit +5,80% ;
- Sorties : 2 590 324 passagers, soit +2,04% ;
- Croisières : 207 632 passagers, soit -6,7%.

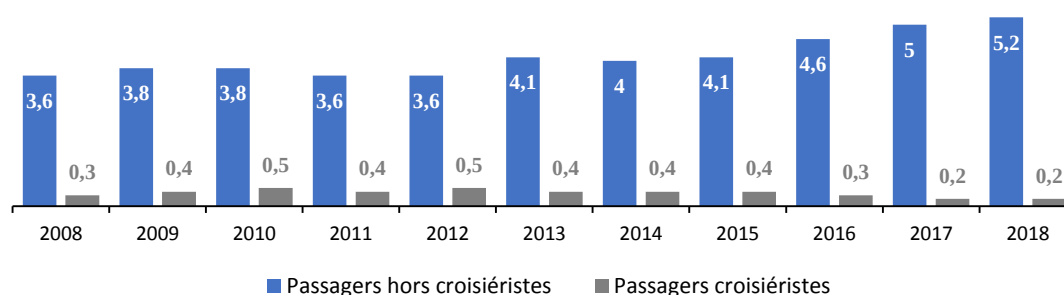
Globalement, l'évolution du trafic des passagers 2008-2018 est illustrée par le graphique suivant :

Evolution du trafic des passagers et croisières sur 2008-2018 (en millions de passagers)

TCAM 2008-2018 :

Passagers hors croisiéristes : 3,7%

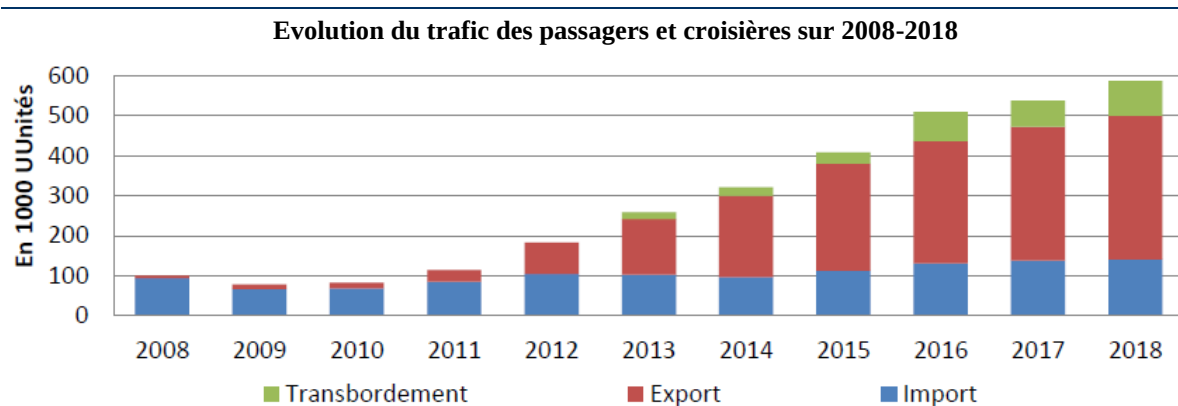
Passagers croisiéristes : -4%



Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

■ Véhicules neufs

Le trafic des véhicules neufs traité par les ports en 2018, a atteint 586 980 unités contre 537 136 unités en 2017, enregistrant ainsi une hausse de 9,3%.



Source : Ministère de l'Équipement, du Transport de la Logistique et de l'Eau -Activités portuaires 2018-

Ce trafic a connu une tendance haussière dès l'année 2012 qui s'explique essentiellement par le démarrage de l'usine Renault de Tanger. Cette tendance de croissance va continuer avec la mise en service de nouvelles unités industrielles notamment celle de PSA.

En 2018, la répartition de cette activité par port se présente comme suit :

- Tanger Med : 479 321 unités, soit 6,8% par rapport à 2017 ;
Dont 88 451 unités en transbordement (+36,8%) ;
- Casablanca : 107 659 unités, soit 0,8% par rapport à l'année 2017.

PARTIE V. ACTIVITÉ DE L'ANP

I. FAITS MARQUANTS

Années	Faits marquants
2006	▪ Dissolution de l'ODEP et création l'Agence Nationale des Ports et de la Société d'Exploitation des Ports (Marsa Maroc) dans le cadre de loi 15-02 sur la réforme portuaire. ▪ Signature avec Marsa Maroc en date du 30 novembre d'une convention de concession en vertu de la loi 15-02 et qui a pour objet les éléments suivants : ✓ La concession de l'exploitation dans les ports de Nador, Al Hoceima, Tanger ville, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Laâyoune et Dakhla ; ✓ L'autorisation d'exercer les activités de pilotage dans les ports de Nador, Tanger ville, Mohammedia, Safi, Agadir, Laâyoune et Dakhla ; ✓ L'autorisation d'exercer les activités de remorquage dans les ports de Nador, Tanger ville, Mohammedia, Safi, Agadir, Laâyoune et Dakhla. ▪ Versement par l'Etat à l'ANP d'une dotation annuelle de 108 MDH au fonds de dotation constituant son capital initial, ▪ Instauration de l'unicité de manutention dans les ports de Casablanca, Laâyoune et Dakhla à partir de décembre 2006
2007	▪ Autorisation d'un deuxième opérateur SOMAPORT (le premier étant Marsa Maroc) au port de Casablanca pour introduire la concurrence dans les activités commerciales portuaires ; ▪ Instauration de l'unicité de manutention au port de Safi à partir de mai 2007 ▪ Publication par l'ANP des tarifs publics plafonds au port de Casablanca, à partir du 12/03/2007 ; ▪ Réduction des coûts de passage portuaire (-30% pour les conteneurs et -25% pour le roulier). ▪ Inauguration par Sa Majesté le Roi Mohammed VI de la nouvelle gare maritime d'Al Hoceima en date du 23/07/2007 ; ▪ Mise en place d'une feuille de route du port de Casablanca signée le 14 Décembre 2007 ; ▪ Octroi du label pavillon bleu à la plage d'Essaouira sponsorisée par l'ANP pour la 3ème année consécutive. ▪ Visite effectuée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI au port de Casablanca en date du 11/01/2007.
2008	▪ Visite effectuée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI au port de Casablanca en date du 16/10/2008, procédant à la pose de la première pierre pour la construction du 3ème terminal à conteneurs du port de Casablanca ; ▪ Lancement des travaux de la construction du port militaire de Ksar Sghir en date du 24/03/2008 ; ▪ Lancement des travaux d'extension de la digue de protection du port de plaisance de la station touristique de Saïdia le 12/07/2008 ; ▪ Mise en service du nouveau terminal céréalier du port de Jorf Lasfar durant le mois d'Octobre 2008 ; ▪ Octroi du label pavillon bleu à la plage d'Essaouira sponsorisée par l'ANP pour la 4^{ème} année consécutive.
2009	▪ Mise en service du nouveau terminal céréalier du port de Casablanca durant le mois de Mars 2009 ▪ Hautes instructions de Sa Majesté le Roi Mohammed VI pour la réalisation du complexe portuaire, industriel, énergétique et commercial Nador West Med ; ▪ Signature devant Sa Majesté le Roi Mohammed VI, en date du 29/09/2009, de la convention de concession du périmètre d'exploitation dans les ports de pêche à l'ONP désigné « Global Operator » des ports de pêche du pays afin d'assurer la réorganisation des espaces portuaires et une meilleure gestion des ports de pêche.
2010	▪ Lancement du projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger ; ▪ Lancement des travaux de construction d'un terminal à voitures au port de Casablanca ; ▪ Lancement des travaux d'extension du port de Dakhla.
2011	▪ Inauguration du nouveau terminal polyvalent du port de Jorf Lasfar en date du 22/12/2011 ;

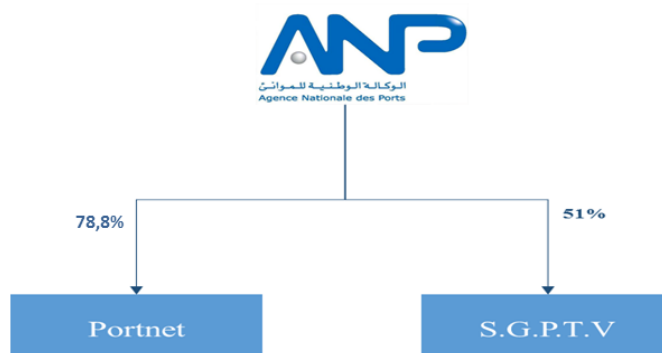
	▪ Lancement des travaux de construction de l'Epi d'arrêt de sable du port de Sidi Ifni en Février 2011 ; ▪ Mise en service du nouveau Viaduc d'accès au port de Casablanca visant l'amélioration de la connectivité du port de Casablanca et la fluidification des flux de camions au départ ou à destination de ce port ; ▪ Le 26/12/2011, le prestigieux paquebot britannique Queen Elisabeth, 3^{ème} plus grand paquebot du monde, fait escale pour la 1^{ère} fois au port de Casablanca.
2012	▪ Inauguration du projet relatif à la restructuration du port de pêche d'El Jadida en janvier 2012 ; ▪ Création de la filiale SGPTV le 19 avril 2012 ; ▪ Création de la filiale Portnet le 12 juin 2012 ; ▪ Lancement par Sa Majesté le Roi Mohammed VI en Décembre 2012 du coup d'envoi aux travaux de réhabilitation du port de pêche de M'Diq ; ▪ Mise en concession du 3^{ème} terminal à conteneurs du port de Casablanca ; ▪ Signature des documents de concession de l'exploitation des terminaux pour charbon au port de Jorf Lasfar ; ▪ Concession de gestion du port de Tanger Ville et celui de Nador West Med ;
2013	▪ Signature de la convention de concession du terminal à conteneurs (TC3) du port de Casablanca avec Marsa Maroc ; ▪ Célébration du Centenaire du Port de Casablanca ; ▪ Coopération triangulaire dans le domaine portuaire Maroc-Japon-Pays Africains dans le domaine de la formation et de la gestion portuaire ;
2014	▪ Présentation à Sa Majesté le Roi Mohammed VI du Projet « Wessal Casablanca Port » et signature des conventions concernant ce projet ; ▪ Réalisation d'un trafic record de 115,1 millions de tonnes au niveau de l'activité des ports ; ▪ Renforcement de la coopération avec la Côte d'Ivoire dans le domaine portuaire ; ▪ Inauguration du simulateur de conduite d'engins portuaires à l'Institut de Formation Portuaire (IFP) ; ▪ Obtention du trophée « Responsabilité sociale et environnementale des entreprises » dans le cadre des « Trophées « Lalla Hasnaa Littoral Durable ».
2015	▪ Lancement par Sa Majesté le Roi Mohammed VI de trois grands projets portuaires dans le cadre du projet « Wessal Casablanca Port » ; ▪ Premier versement par l'Etat à l'ANP d'une dotation annuelle de 240 MDH au titre de sa contribution dans le financement des projets Wessal Casablanca Port ; ▪ Certification de la Capitainerie du Port de Casablanca à la norme ISO 9001, version 2008 ; ▪ Signature d'un protocole d'accord avec le port d'Amsterdam ; ▪ Mise en place de la dématérialisation des documents de l'escale dans le cadre de la promotion et l'utilisation de la plateforme de dématérialisation des flux documentaires Portnet entre les différents acteurs de la communauté portuaires. ▪ Signature de la concession du poste pétrolier n°9 du port de Jorf Lasfar attribuée à la société Afriquia SMDC
2016	▪ Second versement par l'Etat à l'ANP d'une dotation annuelle de 319 MDH au titre de sa contribution dans le financement des projets Wessal Casablanca Port ; ▪ Ouverture à l'exploitation de la nouvelle zone de plaisance au port d'Al-Hoceima ; ▪ Participation de l'ANP à la Cop22, tenue à Marrakech du 7 au 18 Novembre ; ▪ Régularisation au niveau du port de Casablanca des anciennes redevances des deux concessionnaires OCP et ONICL ▪ Signature du contrat de concession relatif au Terminal Cérélier du port de Casablanca à l'ONICL. ▪ Signature du contrat de concession du terminal nord du port d'Agadir au groupement SMA ▪ Octroi et signature de la concession du chantier naval du port d'Agadir à la société CNAF

	▪ Instauration de l'unicité de manutention aux ports de Jorf Lasfar et au port d'Agadir
2017	▪ Versement de la troisième tranche par l'Etat à l'ANP d'une dotation annuelle de 364 MDH au titre de sa contribution dans le financement des projets Wessal Casablanca Port ; ▪ Généralisation de l'enlèvement dématérialisé via PortNet des marchandises au port d'Agadir à partir du 2 mai 2017 ; ▪ Obtention du 2^o prix international en matière de sûreté/sécurité des ports décerné par l'IAPH. ▪ Diversification des sources de financement avec 1^{er} emprunt obligataire conclu pour 500 MDH
2018	▪ Versement de la dernière tranche par l'Etat à l'ANP d'une dotation annuelle de 127 MDH au titre de sa contribution dans le financement des projets Wessal Casablanca Port ; ▪ Lancement de la généralisation de l'échange des résultats de contrôle électroniques de l'ONSSA, via PortNet, au port d'Agadir ; ▪ Reprise de la gestion des ports de pêche par l'ANP suite à la résiliation de la concession accordée à l'ONP ; ▪ Régularisation de la situation de l'ONICL au niveau des ports de Nador, Safi et Agadir ; ▪ Publication des comptes consolidés du groupe ANP au titre de l'exercice 2017 conformément aux obligations légales et réglementaires ; ▪ Ouverture d'une Ligne Maritime pour le Transport des Conteneurs au Port de Nador.

Source : ANP

II. FILIALES DE L'ANP

L'organigramme juridique suivant présente les filiales de l'ANP :



Source : ANP

II.1. PRESENTATION DES PRINCIPALES FILIALES DE L'ANP

II.1.1. PORTNET S.A.

Portnet est une plateforme communautaire basée au port de Casablanca à travers laquelle tous les partenaires portuaires et extra portuaires peuvent se connecter via un guichet unique (site web), ou via un procédé système à système.

Créée par l'ANP, Portnet a été mise en service en 2012 suite à la connexion de la totalité des agents maritimes au système déployé. Portnet permet de simplifier et d'accélérer les procédures et formalités pour l'entrée ou la sortie des marchandises. Grâce à la mise en place de cette plateforme, la fluidité des marchandises s'est améliorée, leur dédouanement s'est accéléré et la transparence dans les relations Entreprises-Administrations s'est développée.

Le tableau ci-après regroupe les principales informations relatives à la société Portnet :

Dénomination sociale	Portnet
Domaine d'activité	Gestion des données informatisées
Forme juridique	Société anonyme
Siège sociale	Enceinte du port de Casablanca Capitainerie – 2 ^{ème} étage - Casablanca
Date de constitution	12 juin 2012
Capital social	11 326 800 MAD
Actionnariat (31/12/2018)	Marsa Maroc : 5,3%, ANP : 78,8%*.

Source : ANP

(*) Le reste du capital est détenu par ATADM (1,3%), Attijari Capital Développement (2,6%), BP (2,6%), SGMB (2,6%), Mass Céréales (2,1%), BMCE Bank (1,6%), Somaport (1,1%) et APRAM (1,9%). Le tableau ci-après regroupe les principales informations financières relatives à la société Portnet :

Principales données financières MAD	2015	2016	2017	2018
Chiffres d'affaires	23 050 865	66 833 477	81 637 091	91 123 703
Résultat d'exploitation	3 365 070	27 037 919	26 434 660	27 208 841
Résultat Net	2 431 932	17 218 839	21 275 858	10 366 306
Capitaux propres	7 542 197	24 761 036	68 036 895	78 403 201
Endettement net (Hors CCA)	-3 845 085	-2 455 713	2 247 151	-12 362 651
Endettement net (incluant CCA)	-3 958 035	-2 456 163	2 247 151	-12 362 651
Dont CCA	-112 950	-450	0	0
Dividendes distribués	0	0	0	0

Source : ANP

En 2017, Portnet a réalisé un chiffre d'affaires de 81,6 millions de dirhams contre 66,8 millions de dirhams l'année précédente. Le résultat d'exploitation a atteint 26 MDH la même année soit 31% du chiffre d'affaires contre 27 MDH en 2016.

En ce qui concerne le résultat net, il atteint 21 MDH en 2017 pour un endettement net de 2,2 MDH contre respectivement 17 MDH et -2,4 MDH l'année précédente.

La filiale a bénéficié du transfert de la plateforme EDI à travers un apport en nature de l'ANP. Ce transfert prend effet le 1^{er} janvier 2017.

En 2018, Le chiffre d'affaires de Portnet s'établit à 91,1 MDH contre 81,6 MDH l'année précédente. Le résultat d'exploitation a atteint la même année 27 MDH soit 30% du chiffre d'affaires.

Le résultat net pour sa part, ressort à 10 MDH en 2018 soit une diminution de 51% par rapport à 2017. Cette baisse s'explique par la constatation d'un IS conséquent en 2018 calculé sur la base d'un résultat fiscal qui a connu des réintégrations de provisions pour dépréciation des créances clients pour un montant de 26,5 MDHS.

II.1.2. Société de Gestion du Port de Tanger Ville – SGPTV

SGPTV est une filiale ayant pour objet la réalisation, l'aménagement et le développement des infrastructures destinées aux activités de la croisière et de la plaisance dans la zone de Tanger.

Dénomination sociale	Société de Gestion du Port de Tanger Ville - SGPTV
Domaine d'activité	- La réalisation, le réaménagement des infrastructures nécessaires au port de Tanger Ville afin qu'il puisse répondre aux activités de croisière et de plaisance ainsi qu'à celles se rapportant à l'accueil des navires - L'exploitation et la gestion des activités du port de Tanger Ville dans le cadre d'une gestion déléguée
Forme juridique	Société Anonyme à conseil d'Administration
Siège sociale	Port de Tanger Ville, Tanger
Date de constitution	Avril 2012
Capital social	400 000 000 MAD
Actionnariat (31/12/2018)	ANP : 51%, SAPT* : 49%,

Source : ANP

(*) Société d'Aménagement pour la Reconversion de la Zone Portuaire de Tanger

Le tableau ci-après regroupe les principales informations financières relatives à la SGPTV :

Principales données financières MAD	2015	2016	2017	2018
Chiffres d'affaires	49 495 427	51 456 250	71 114 287	101 529 638
Résultat d'exploitation	-3 367 038	-6 945 012	1 205 471	3 225 788
Résultat Net	-286 721	-5 575 098	2 649 869	-2 106 323
Capitaux propres	420 927 604	415 352 506	418 002 376	415 896 053
Endettement net (Hors CCA)	-1 737 957	75 506 573	176 894 450	297 673 680
Endettement net (incluant CCA)	-1 737 957	173 506 573	376 894 450	497 673 680
Dont CCA	0	98 000 000	200 000 000	200 000 000
Dividendes distribués	0	0	0	0

Source : ANP

SGPTV a réalisé en 2017 un chiffre d'affaires de 71 MDH en croissance de 38% par rapport à l'année précédente. Elle enregistre au terme de l'exercice un résultat d'exploitation et un résultat net bénéficiaires respectivement à hauteur de 1,2 MDH et 2,7 MDH.

L'endettement net en 2017 est de 377 MDH contre 173,5 MDH en 2016.

En 2018, SGPTV a vu son chiffre d'affaires augmenter de 43% par rapport à l'année précédente pour s'établir à 102 MDH. Elle a réalisé au terme de l'exercice un résultat d'exploitation de 3,2 MDH et un résultat net déficitaire de 2,1 MDH suite à une baisse importante du résultat financier.

L'endettement net (hors CCA) en 2018 est de 298 MDH contre 177 MDH en 2017, soit une augmentation de 68,3% suite aux tirages effectués par la SGPTV sur le crédit contracté auprès d'une banque locale d'un montant total de 500 MDH.

II.2. CONVENTIONS CONCLUES ENTRE L'ANP ET SES FILIALES¹⁹

II.2.1. Convention conclues entre l'ANP et ses filiales au cours de l'exercice 2018 et conventions conclues antérieurement dont l'exécution s'est poursuivie au cours de l'exercice 2018²⁰

a- Convention de concession de gestion du Port de Tanger ville- SGPTV

Convention conclue en 2012 dont l'exécution s'est poursuivie en 2018

- **Nature et objet de la convention :** Convention de concession de gestion du Port de Tanger ville entre l'Agence Nationale des Ports (ANP) et la Société de Gestion du Port de Tanger Ville (SGPTV) ayant pour objet la mise en concession de la gestion du Port de Tanger ville notamment :
 - ✓ La partie du port réalisée par l'administration marocaine ;
 - ✓ La partie extension et aménagement du port, qui sera réalisée par le concessionnaire dans le cadre du projet de reconversion du Port de Tanger ville.
- **Durée de concession :** 50 ans qui commence à courir à compter du 1er janvier 2012.
- **Modalités :** l'ANP (concédant) met à la disposition de la SGPTV (concessionnaire) les biens du domaine public portuaire nécessaires à la gestion du port de Tanger Ville , ainsi que les biens meubles et immeubles nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port de Tanger ville . Les dits biens devant être exploités, entretenus et maintenus par SGPTV à ses frais et risques.

Au titre de l'exercice 2018, le montant comptabilisé relatifs aux produits des services concédés s'élève à 101 376 KDH.

Le montant encaissé des clients constaté dans les comptes au titre de cette convention au cours de l'exercice 2018 s'élève à 84 654 KDH.

Le montant des créances clients est de 22 187 KDH. Les créances liées aux clients-factures à établir sont de 2 797 KDH.

Les charges liées à la convention englobent des achats de fourniture et de prestations de service pour 33 976 KDH et des charges d'entretien des infrastructures pour 9 475 KDH et des charges locatives liées à l'exploitation de 1 102 KDH . Le montant décaissé au titre des fournisseurs d'exploitation est de 57 192 KDH

b- Convention d'avance en compte courant d'associés – SGPTV

Convention conclue en 2017 dont l'exécution s'est poursuivie en 2018

- **Nature et objet de la convention :** Convention d'avance en compte courant d'associés entre l'Agence Nationale des Ports (ANP) et La Société de Gestion du Port de Tanger Ville (SGPTV) ayant pour objet de déterminer les conditions et modalités, selon lesquelles l'ANP s'engage à consentir à la SGPTV, une avance de 102 millions de dirhams pour permettre à la SGPTV de financer la réalisation et le réaménagement des infrastructures nécessaires aux activités de la croisière, du fast-ferry et de la plaisance au port de Tanger-Ville.
- **Montant de l'avance :** 102 millions de dirhams
- **Modalités de versement :** le montant de l'avance sera versé par l'ANP par tranches et au fur et à mesure des besoins de trésorerie formulés par la SGPTV
- **Modalités de rémunération et de remboursement de l'avance :** l'avance au compte courant d'associés de la SGPTV sera rémunérée au taux annuel fixe de 4,5%. De convention expresse entre

¹⁹ Conventions passées avec les filiales et l'ANP telle que présentées dans le rapport spécial des filiales.

²⁰ Selon une version projet du rapport spécial des filiales n'ayant pas fait l'objet d'une revue et validation par les auditeurs indépendants

l'ANP et la SGPTV, les intérêts appliqués pour la rémunération commenceront à courir à compter de la date de déblocage de l'avance.

- Lesdits intérêts seront réglés au profit de l'ANP au terme de chaque année. L'ANP pourra demander à la SGPTV le remboursement en tout ou partie de l'avance effectuée moyennant un préavis d'un mois.
- De même, la SGPTV pourra se libérer à toute époque par anticipation de la totalité de l'avance accordée par l'ANP au compte courant d'associés.
- Au titre de l'exercice 2018, l'exécution de cette convention a donné lieu à la comptabilisation des flux suivants :
 - ✓ La dette rattachée à des participations est d'un montant total de 102 MDH au 31/12/2018,
 - ✓ Les intérêts sur avance en CCA s'élèvent à 4,6 MDH en 2018,
 - ✓ Le solde de la créance liée aux intérêts sur les avances en CCA s'élève à 7,58 MDH à fin 2018

c- Convention de cession du matériel et équipement , de transfert des engagements et de refacturation des charges – SGPTV

Convention conclue en 2017 dont l'exécution s'est poursuivie en 2018

- **Nature et objet de la convention :** La convention a pour objet de déterminer les modalités et les conditions de cession du matériel et de transfert des engagements où l'ANP cède à la SGPTV les biens mis à la disposition de cette dernière, transfert à la SGPTV l'ensemble des engagements dans le port de Tanger-Ville et refacture à la SGPTV, des charges supportées par l'ANP pour le compte de celle-ci.
- **Modalités de cession :** la valeur actuelle de cession des moyens matériels et logistiques telle qu'arrêtée par l'expert est de 5 124 000 DH. Depuis l'entrée en vigueur de la convention de concession du port Tanger Ville a début du mois d'octobre 2012, le montant HT des charges supportées par l'ANP est de 11 517 301,69 DH, ces charges supportées seront répercutées à l'identique sur la SGPTV.
- Au titre de l'exercice 2018, l'exécution de cette convention a donné lieu à la comptabilisation des flux suivants :
 - ✓ Le montant comptabilisé en immobilisation liée aux biens de l'ANP, mis à la disposition de la SGPTV est de 5,12 MDH,
 - ✓ Le montant comptabilisé en charges à répartir liées aux dépenses supportées par l'ANP pour le compte de la SGPTV est de 11,52 MDH en contrepartie d'une dette vis-à-vis de l'ANP,
 - ✓ Le montant payé à l'ANP au titre de cette convention est de 16,64 MDH.

d- Convention de partenariat en matière de formation- Portnet

Convention conclue en 2015 dont l'exécution s'est poursuivie en 2018

- **Nature et objet de la convention :** Convention fixant les conditions dans lesquelles IFP relevant de l'ANP assurera pour le compte de Portnet des formations au profit de la communauté sur l'utilisation de la plateforme ainsi que tout autre thème sur le commerce extérieur
- **Modalités et flux :** Au titre de l'exercice 2018, les montants comptabilisés en charges sont de 48 KDH HT et les montants décaissés sont de 46 KDH TTC.

II.2.2. Convention conclues entre l'ANP et ses filiales au cours de l'exercice 2017 et conventions conclues antérieurement dont l'exécution s'est poursuivie au cours de l'exercice 2017

e- Convention d'avance en compte courant d'associés – SGPTV

Convention conclue au cours de l'exercice 2017

- **Nature et objet de la convention :** Convention d'avance en compte courant d'associés entre l'Agence Nationale des Ports (ANP) et La Société de Gestion du Port de Tanger Ville (SGPTV) ayant pour objet de déterminer les conditions et modalités, selon lesquelles l'ANP s'engage à consentir à la SGPTV, une avance de 102 millions de dirhams pour permettre à la SGPTV de financer la réalisation et le réaménagement des infrastructures nécessaires aux activités de la croisière, du fast-ferry et de la plaisance au port de Tanger-Ville.
- **Montant de l'avance :** 102 millions de dirhams
- **Modalités de versement :** le montant de l'avance sera versé par l'ANP par tranches et au fur et à mesure des besoins de trésorerie formulés par la SGPTV
- **Modalités de rémunération et de remboursement de l'avance :** l'avance au compte courant d'associés de la SGPTV sera rémunérée au taux annuel fixe de 4,5%. De convention expresse entre l'ANP et la SGPTV, les intérêts appliqués pour la rémunération commenceront à courir à compter de la date de déblocage de l'avance.
- Lesdits intérêts seront réglés au profit de l'ANP au terme de chaque année. L'ANP pourra demander à la SGPTV le remboursement en tout ou partie de l'avance effectuée moyennant un préavis d'un mois.
- De même, la SGPTV pourra se libérer à toute époque par anticipation de la totalité de l'avance accordée par l'ANP au compte courant d'associés.
- Au titre de l'exercice 2017, l'exécution de cette convention a donné lieu à la comptabilisation des flux suivants :
 - ✓ Le montant comptabilisé en dette pour l'exercice 2017 est de 102 MDH
 - ✓ Des intérêts sur avance en CCA d'un montant de 2,98 MDH
 - ✓ Solde de la dette liée aux intérêts sur les avances en CCA 2,98 MDH à fin 2017

f- Convention de cession du matériel et équipement , de transfert des engagements et de refacturation des charges – SGPTV

Convention conclue au cours de l'exercice 2017

- **Nature et objet de la convention :** La convention a pour objet de déterminer les modalités et les conditions de cession du matériel et de transfert des engagements où l'ANP cède à la SGPTV les biens mis à la disposition de cette dernière, transfert à la SGPTV l'ensemble des engagements dans le port de Tanger-Ville et refacture à la SGPTV, des charges supportées par l'ANP pour le compte de celle-ci.
- **Modalités de cession :** la valeur actuelle de cession des moyens matériels et logistiques telle qu'arrêtée par l'expert est de 5,12 MDH. Depuis l'entrée en vigueur de la convention de concession du port Tanger Ville a début du mois d'octobre 2012, le montant HT des charges supportées par l'ANP est de 11,52 MDH, ces charges supportées seront répercutées à l'identique sur la SGPTV.
- Au titre de l'exercice 2017, l'exécution de cette convention a donné lieu à la comptabilisation des flux suivants :
 - ✓ Le montant comptabilisé en immobilisation liée aux biens de l'ANP, mis à la disposition de la SGPTV est de 5,12 MDH HT en contrepartie d'une dette vis-à-vis de l'ANP
 - ✓ Le montant comptabilisé en charges à répartir liées aux dépenses supportées par l'ANP pour le compte de la SGPTV est de 11,52 MDH HT en contrepartie d'une dette vis-à-vis de l'ANP

g- Convention de concession de gestion du Port de Tanger ville- SGPTV

Convention conclue en 2012 dont l'exécution s'est poursuivie en 2017

- **Nature et objet de la convention :** Convention de concession de gestion du Port de Tanger ville entre l'Agence Nationale des Ports (ANP) et la Société de Gestion du Port de Tanger Ville (SGPTV) ayant pour objet la mise en concession de la gestion du Port de Tanger ville notamment :
 - ✓ La partie du port réalisée par l'administration marocaine ;
 - ✓ La partie extension et aménagement du port, qui sera réalisée par le concessionnaire dans le cadre du projet de reconversion du Port de Tanger ville.
- **Durée de concession :** 50 ans qui commence à courir à compter du 1er janvier 2012.
- **Modalités :** l'ANP (concédant) met à la disposition de la SGPTV (concessionnaire) les biens du domaine public portuaire nécessaires à la gestion du port de Tanger Ville, ainsi que les biens meubles et immeubles nécessaires à la gestion et à l'exploitation du port de Tanger ville. Les dits biens devant être exploités, entretenus et maintenus par SGPTV à ses frais et risques.

Au titre de l'exercice 2017, le montant comptabilisé relatifs aux produits des services concédés s'élève à 71 075 KDH.

Le montant encaissé des clients constaté dans les comptes au titre de cette convention au cours de l'exercice 2017 s'élève à 66 101 KDH.

Le montant des créances clients est de 17 113 KDH. Les créances liées aux clients-factures à établir sont de 2 647 KDH.

Les charges liées à la convention englobent des achats de fourniture et de prestations de service pour 24 302 KDH et des charges d'entretien des infrastructures pour 9 580 KDH et des charges locatives liées à l'exploitation de 542 KDH . Le montant décaissé au titre des fournisseurs d'exploitation est de 25 827 KDH

h- Convention de partenariat en matière de formation- Portnet

Convention conclue en 2015 dont l'exécution s'est poursuivie en 2017

- **Nature et objet de la convention :** Convention fixant les conditions dans lesquelles IFP relevant de l'ANP assurera pour le compte de Portnet des formations au profit de la communauté sur l'utilisation de la plateforme ainsi que tout autre thème sur le commerce extérieur
- **Modalités et flux :** Au titre de l'exercice 2017, les montants comptabilisés en charges sont de 70 KDH HT et les montants décaissés sont de 76 KDH TTC.

III. ORGANISATION DE L'ANP

L'Agence Nationale des Ports exerce ses attributions sur l'ensemble des ports du Royaume à l'exception du port Tanger Méditerranée (Tanger Med).

Elle est composée de :

- La direction générale dont le siège social est à Casablanca ;
- Pôle stratégie et régulation
 - ✓ Direction de la planification stratégique ;
 - ✓ Direction de la régulation des activités et des opérateurs ;
 - ✓ Direction du domaine public portuaire.
- Pôle technique
 - ✓ Direction d'Infrastructures ;
 - ✓ Direction de la police portuaire et réglementation.
- Pôle support
 - ✓ Direction Finances et Comptabilité ;
 - ✓ Direction des Ressources Humaines ;
 - ✓ Direction d'Organisation et des Systèmes d'Information ;
 - ✓ Direction juridique ;
 - ✓ Département des Affaires Générales.
 - ✓ Département contrôle de gestion.
- Missions
 - ✓ Mission Coopération ;
 - ✓ Mission Communication et relations institutionnelles ;
 - ✓ Mission Conseil d'Administration ;
- L'Institut de Formation Portuaire.

L'Agence Nationale des Ports fonctionne selon un mode d'organisation décentralisée ; il répond aux contraintes de proximité des centres de décision et assure l'autonomie des régions avec des moyens et des ressources optimisés dans chaque région.

L'organisation adoptée par l'ANP est basée sur une décentralisation avancée des actes de gestion mettant en valeur la notion des régimes. Les sept directions régionales, dont chacune gère un ou plusieurs ports, jouent un rôle d'autorité portuaire et de régulateur dans le ou lesdits ports.

La Direction Générale s'appuie sur sept Directions Régionales, chacune encadrant un ensemble de ports.

- Sept Directions Régionales, à savoir :
 - ✓ La région « Méditerranée » regroupant les ports situant entre Saadia et Cala Iris et dont le port du Nador constitue la tête de région ;
 - ✓ La région « Détroit » regroupant les ports situés entre M'diq et Larache ayant le port de Tanger comme tête de région ;
 - ✓ La région « Atlantique Nord » constituée des ports situés entre Mehdiya et Mohammedia ayant ce dernier comme tête de région ;

- ✓ La région « port de Casablanca » constituée du seul port de Casablanca, compte tenu de son importance sur le plan national ;
- ✓ La région « Atlantique Centre » regroupant les ports situés entre El Jadida et Essaouira ayant le port de Jorf Lasfar comme tête de région ;
- ✓ La région «Atlantique Sud » qui comprend les ports situés entre Agadir et Imessouane dont le port d'Agadir comme tête de région ;
- ✓ La région «Atlantique Grand Sud » qui comprend les ports se situant entre Boujdour et Dakhla ayant en tête le port de Laâyoune.

IV. PRESENTATION DES METIERS DE L'ANP

IV.1. AUTORITE PORTUAIRE

La mission d'Autorité portuaire est dévolue à l'Agence Nationale des Ports en vertu de l'article 33 de la Loi 15-02 ; elle exerce cette fonction à travers des structures administratives dans chaque port.

La mission d'Autorité portuaire regroupe :

- La gestion des ports et l'exercice de la police portuaire ;
- La régulation des activités et des opérateurs ;
- La veille sur le respect des règles de sécurité et d'exploitation prévues par la législation et la réglementation en vigueur ;
- L'optimisation de l'utilisation de l'outil portuaire par l'amélioration de la compétitivité des ports, la simplification des procédures et des modes d'organisation et de fonctionnement ;
- L'exercice de toute activité d'exploitation portuaire n'ayant pu être fixé dans les conditions fixées par les articles 12 et 17 de la loi précitée à un concessionnaire ou à un permissionnaire dans un port donné.

Les Capitaineries veillent sur les réglementations nationales (Police portuaire) et internationales (conventions internationales telles que SOLAS, MARPOL, Code IMG, Code ISPS...) et sur les conditions de fonctionnement du port, notamment :

- La navigation dans le port et ses atterrages, la régulation du trafic maritime portuaire ;
- La planification, la programmation et le suivi des escales des navires ;
- La police de manutention, de stationnement et de transit des marchandises dangereuses ainsi que la police de balisage portuaire ;
- La coordination en matière de sûreté des navires et des installations portuaires conformément aux dispositions du code ISPS ;
- La protection de l'environnement et la conservation du domaine public, des ouvrages, des infrastructures, des superstructures et des équipements portuaires ;
- L'optimisation de l'exploitation portuaire et de l'utilisation des infrastructures, des superstructures et des équipements portuaires ;
- La sécurité des ouvrages, des équipements, des marchandises, des personnes dans le port.

IV.2. REGULATION PORTUAIRE

La régulation du secteur portuaire est au cœur des missions confiées à l'Agence Nationale des Ports par la Loi n° 15-02. En sa qualité d'Autorité de Régulation, elle veille au respect des dispositions de cette loi, au bon fonctionnement du secteur et œuvre à la création de conditions favorisant la compétitivité du secteur portuaire au bénéfice du commerce extérieur marocain.

La régulation portuaire est à la fois stratégique et opérationnelle. Son volet stratégique consiste à identifier les schémas de mise en concession des ouvrages portuaires, à optimiser le nombre d'intervenants et à adapter l'offre à la demande portuaire. Son volet opérationnel concerne la veille sur le respect des engagements pris par les intervenants portuaires.

La déclinaison du rôle de l'ANP en tant que régulateur passe, notamment par :

- La définition des besoins, l'octroi des autorisations et des concessions pour l'exercice de toute activité portuaire ;
- Le contrôle du respect des engagements des acteurs portuaires ;
- La veille sur le respect du libre jeu de la concurrence dans l'exploitation des activités portuaires ;

- La fixation et le contrôle du respect des tarifs publics plafonds ;
- La veille sur la continuité et la qualité du service public dans les ports ;
- L'élaboration des règlements d'exploitations des ports et la veille sur leurs respects ;
- Le contrôle de l'application des dispositions de la loi 15-02.

L'Agence Nationale des Ports veille à préserver et à développer les conditions favorisant la compétitivité du secteur portuaire à travers plusieurs leviers, notamment :

- L'établissement de cahiers des charges pour l'exercice des activités portuaires ;
- L'élaboration de cadres pour l'exercice des activités portuaires ;
- La mise en conformité de la situation des opérateurs portuaires par rapport aux dispositions de la Loi n° 15-02 ;
- L'introduction de la concurrence dans l'exercice des activités portuaires commerciales ;
- La fixation des tarifs publics plafonds autorisés dans les ports pour l'ensemble des prestations et services liés au transit portuaire ;
- La prévention contre les pratiques anticoncurrentielles ;
- La systématisation des appels à la concurrence pour l'octroi de concessions et ou d'autorisations.

IV.3. DEVELOPPEMENT DU SECTEUR PORTUAIRE

L'Agence Nationale des Ports assure le développement, la maintenance et la modernisation des ports pour traiter les navires et les marchandises transitant par les ports, dans les meilleures conditions de gestion, de coûts, de délais et de sécurité ; les investissements matériels, le renforcement des compétences de l'ensemble des personnels de la communauté et l'usage pertinent des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication y contribuent de manière décisive.

Dans un objectif d'optimisation de la compétitivité de l'économie nationale en général et des ports en particulier, l'Agence œuvre à l'amélioration de la qualité des services, à la sécurité des opérations portuaires et à la réduction des coûts de passage et des coûts logistiques à travers :

- La préservation et la mise à niveau du patrimoine portuaire ;
- L'augmentation des capacités de l'offre portuaire et l'amélioration de la productivité ;
- La reconversion de certains ports et leur intégration dans leur environnement en coopération avec la DPDM et dans son rôle d'autorité portuaire et de régulateur ;
- La facilitation des procédures du commerce extérieur et la professionnalisation de la communauté portuaire.

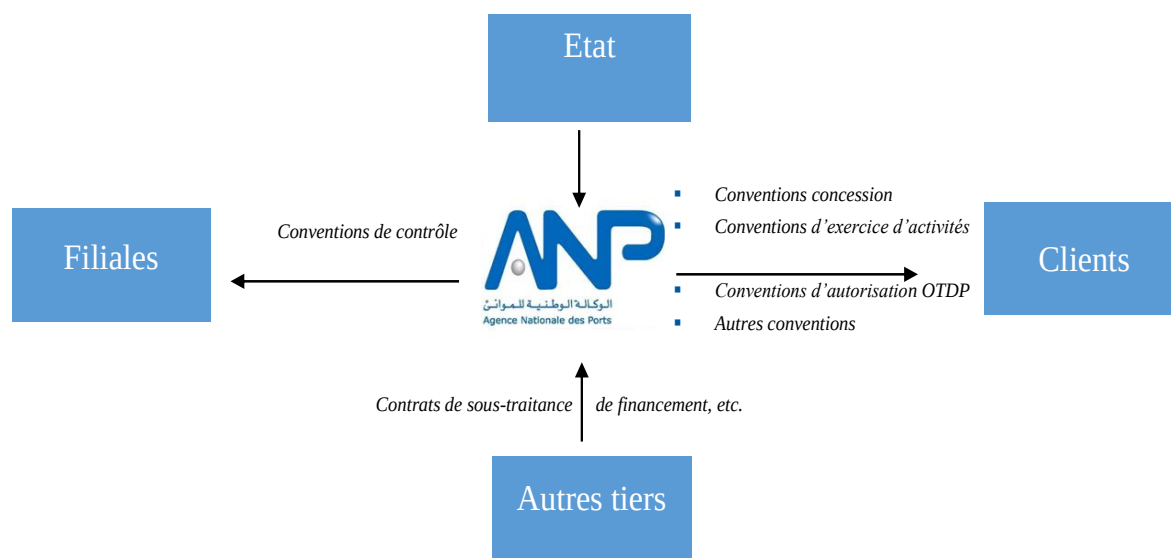
IV.4. SECURITE, SURETE ET ENVIRONNEMENT

L'ANP a intégré la sûreté, la sécurité et le développement durable dans ses objectifs stratégiques et opérationnels. Elle concilie la protection de l'environnement et le développement économique. Dans son rôle d'autorité portuaire, elle élabore et met en œuvre les règlements et les dispositifs nécessaires pour assurer le transit des marchandises et des passagers dans des conditions optimales de sûreté et de sécurité.

V. CADRE CONTRACTUEL DE L'ANP

Le cadre contractuel de l'ANP se présente comme suit

Schéma du cadre contractuel entre l'ANP et divers intervenants



Source : ANP

Les autres tiers comprennent :

- Sous-traitants ;
- Banques ;
- Agences de développement ;
- Maîtres d'ouvrage.

En ce qui concerne le cadre contractuel liant l'ANP à l'Etat, une convention d'investissement a été signée entre l'Agence et l'Etat concernant le programme WESSAL CASA PORT. A noter qu'il s'agit de la seule convention d'investissement conclue à ce jour.

Un projet de Contrat Programme Etat-ANP est en cours de préparation et vise, notamment, le développement et la préservation du patrimoine portuaire, la régulation des activités et des opérateurs portuaires, l'ouverture des ports sur leur environnement et la création d'une dynamique de croissance économique. Ce projet est en cours de finalisation et de négociation entre l'Etat et l'ANP. Aucun contrat programme n'a été conclu entre l'agence et l'Etat à fin mars 2019.

VI. CONCESSIONS, AUTORISATIONS ET OTDP

L'évolution des conventions, autorisations et OTDP sur la période 2016-2018 se présente comme suit :

Typologie	2016	2017	2018
Concessions	22	28	28
Autorisations	214	223	229
OTDP	2 524	2 526	2 576

Source : ANP

Au 31 Mars 2019, l'ANP gère un portefeuille de 28 concessions qui se répartissent comme suit :

Nature de concession	Nombre
Concession d'exploitation de terminaux multi-users dans les ports de commerce	7
Concession d'exploitation de terminaux pour le compte propre dans les ports de commerce	6
Concession de gestion des ports de plaisance	5
Concession de manutention	5
Concession d'exploitation des chantiers navals	5

Source : ANP

Sur le plan opérationnel, le bilan global, à fin 2018, fait ressortir 229 autorisations qui ont été accordées par l'ANP et dont la ventilation par type d'activité et par Région se présente ainsi :

Nature d'autorisation	Régions							Total
	DRD	DRM	DRAN	DRPC	DRAC	DRAS	DRGS	
Gardiennage à bord des navires	4	-	4	10	11	5	7	41
Gardiennage port à l'exception des navires	4	-	4	7	12	8	4	39
Shipchandling	4	-	7	13	24	26	5	79
Soutage	4	2	-	-	9		7	22
Collecte des hydrocarbures	-	-	3	3	6	3	-	15
Pointage & surveillance des marchandises	-	-	-	-	-	-	-	-
Ramassage des ordures & nettoyage des navires	-	-	-	-	-	-	-	-
Collecte des détritux	-	-	-	-	-	-	-	-
Remorquage	-	-	1	2	1	-	-	4
Pilotage	-	-		1		-	-	1
Stockage des produits divers	4		11		8	3	2	28
Total des autorisations par région	20	2	30	36	71	45	25	229

Source : ANP

VII. ACTIVITE DE L'ANP

VII.1. ACTIVITE DES PORTS GERES PAR L'ANP

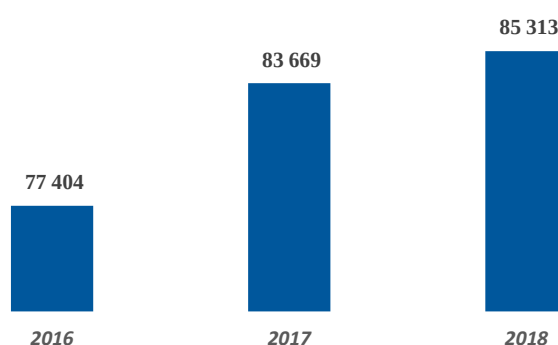
Au terme de l'année 2018, le trafic transitant par les ports gérés par l'ANP a atteint un volume global de 85,3 millions de tonnes, contre 83,7 MT une année auparavant, marquant ainsi une hausse de 2%.

Par nature de flux, les évolutions enregistrées entre 2017 et 2018 se présentent comme suit :

- Importations : 50 millions de tonnes, soit une croissance de 4,8% ;
- Exportations : 32,2 millions de tonnes, soit une légère baisse de 0,8% ;
- Cabotage : 3,1 millions de tonnes, soit une baisse de 11%.

Evolution du trafic global géré par l'ANP (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 : 5%



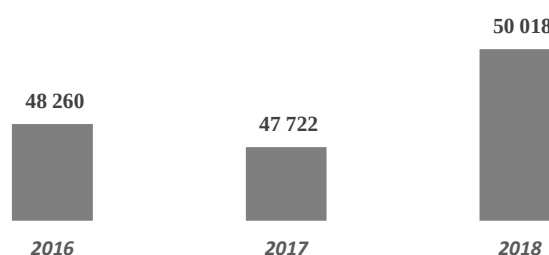
Source : ANP

VII.2. TRAFIC A L'IMPORT

En 2018, les importations ayant transité par les ports gérés par l'ANP se sont établies à environ 50 millions de tonnes, contre 47,7 millions de tonnes en 2017, soit une hausse de 4,8% par rapport à l'année précédente.

Evolution du trafic à l'import géré par l'ANP (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 : 1,8%



Source : ANP

Cette hausse s'explique notamment par l'orientation positive des principaux trafics suivants :

- Un fort rebond des importations du charbon (+29,9%), avec un volume de 8,9 millions de tonnes ;
- Une confirmation de l'évolution du trafic conteneurisé en tonnage (+10,8%), dont le volume a atteint 6,96 millions de tonnes (565.449 EVP, soit + 6,1%) ;
- L'augmentation de l'activité du soufre de 3,4%, avec un volume global de 5,5 millions de tonnes en 2018 contre 5,3 millions de tonnes en 2017.

- Une légère hausse des importations des céréales de 2,4%, en s'établissant à 6,6 millions de tonnes en 2018.

Cependant, certains trafics à l'import ont suivi une tendance baissière comme suit :

- Le recul de 5,2% des importations des hydrocarbures avec un volume de 8,9 millions de tonnes ;
- La forte baisse de 31,7% des importations des billettes, avec un volume global de 471.050 tonnes ;
- La régression des importations du Gasoil de 2,1%, avec un volume de 4,8 millions de tonnes.
- La baisse des importations des aliments de bétail (-7,1%), avec un volume de 1,9 millions de tonnes.
- La régression du trafic de coke de pétrole de 16,3%, avec un volume de 927.030 Tonnes.

La valeur des importations (CAF²¹) a connu un accroissement de 9,8% par rapport à l'année précédente en se chiffrant à 481,04 milliards de Dirhams au terme de l'année 2018²². Cette hausse s'explique par l'accroissement des importations de la totalité des groupes de produits.

En 2017, les importations ont quasiment stagné par rapport à l'année précédente (-1,1%) à un volume moyen de 47,7 millions de tonnes. En valeur, elles se sont chiffrées à 437 milliards de dirhams, en hausse de 6,5%²³.

Par type de trafic, les principales variations enregistrées se présentent comme suit :

- Une baisse des importations du charbon (-2,0%), avec un volume de 6,9 millions de tonnes ;
- Une hausse du trafic conteneurisé en tonnage (+4,4%), dont le volume a atteint 6,3 millions de tonnes ;
- L'augmentation de l'activité du soufre de 7,3%, soit un volume global de 5,35 millions de tonnes en 2017 contre 4,99 millions de tonnes en 2016 ;
- La forte baisse des importations des céréales de 24,5%, en s'établissant à 6,5 millions de tonnes en 2017 ;
- La hausse de 2,7% des importations des hydrocarbures, avec un volume de 9,4 millions de tonnes ;
- La forte baisse de 19,1% des importations des billettes, soit un volume global de 689.626 tonnes ;
- La régression des importations du Gasoil de 3,5%, avec un volume de 4,9 millions de tonnes ;
- La baisse des importations des aliments de bétail (-3%), dont le volume a atteint 2 millions de tonnes ;
- La régression du trafic de coke de pétrole de 24,3%, avec un volume de 1,1 millions de tonnes.

²¹ Incoterm désignant Coût, Assurance, Fret

²² Office des Changes - Résultats des échanges extérieurs à fin décembre 2018 (chiffres provisoires).

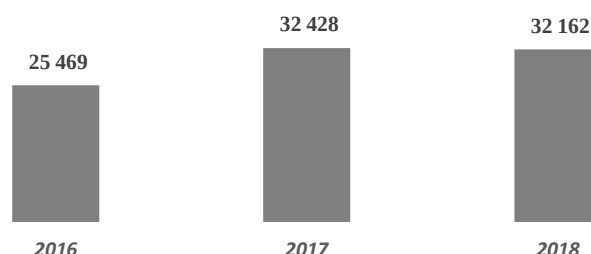
²³ Ministère de l'Economie et des Finances- Note de conjoncture Premiers résultats de l'année 2018

VII.3. TRAFIC A L'EXPORT

En 2018, les exportations ayant transité par les ports gérés par l'ANP, ont connu une légère baisse de 0,8%, en enregistrant un volume de 32,2 millions de tonnes, contre environ 32,4 millions de tonnes durant l'année précédente.

Evolution du trafic à l'export géré par l'ANP (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 : 12,4%



Source : ANP

Par type de trafic, les principales variations enregistrées se présentent comme suit :

- La forte baisse de 17% des exportations du clinker, dont le volume a atteint 1,6 millions de tonnes ;
- Le recul de 2,5% des exportations de l'Acide phosphorique, avec un volume moyen de 3,8 millions de tonnes ;
- Une régression de 12,8% du trafic conteneurisé en tonnage (+1,2% en EVP), soit 3,8 millions de tonnes (529.657 EVP) ;
- La hausse de 2,7% des exportations des Engrais, avec un volume de 8,3 millions de tonnes ;
- Une tendance positive des exportations du sel (42%) qui a enregistré un volume de 704.708 tonnes ;

En valeur, les exportations (FAB²⁴) des biens se sont chiffrées à 275 milliards de Dirhams au terme de l'année 2018, en enregistrant un accroissement de 10,6% par rapport à l'année précédente.²⁵ Cette dynamique s'explique par la hausse des exportations de l'ensemble des secteurs, notamment des ventes de phosphates et dérivés, du secteur automobile, des produits de l'«agriculture et agro-alimentaire» et du secteur textile et cuir. Ces secteurs contribuent pour près de 78% à la hausse totale des exportations.

Les exportations ont enregistré durant l'année 2017 une forte hausse de 27,3%, avec un volume de 32,4 millions de tonnes. En valeur, elles se sont chiffrées à 248 milliards de Dirhams en progression de 10,6%.²⁶

Cette hausse des exportations provient essentiellement de ce qui suit :

- Un fort rebond de 27,1% des exportations des Engrais, avec un volume de 8,1 millions de tonnes ;
- La hausse de 20,2% des exportations du clinker, dont le volume a atteint 1,9 millions de tonnes ;
- La progression de 13,1% des exportations de l'Acide phosphorique, avec un volume moyen de 3,9 millions de tonnes ;
- Une augmentation de 25% du trafic conteneurisé en tonnage (+7,8% variation en EVP), soit 4,35 millions de tonnes (523.425 EVP) ;

²⁴ Incoterm désignant Franco A Bord

²⁵ Office des Changes - Résultats des échanges extérieurs à fin décembre 2018 (chiffres provisoires).

²⁶ Ministère de l'Economie et des Finances- Note de conjoncture Premiers résultats de l'année 2018

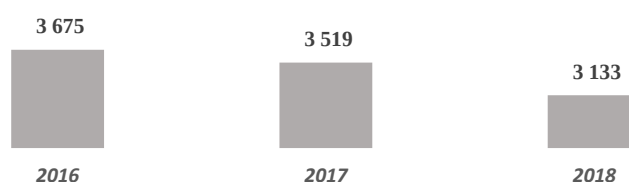
- Une tendance positive des exportations du sel (3,4%) qui a enregistré un volume de 496.357 tonnes ;

VII.4. TRAFIC CABOTAGE

L'activité cabotage a connu une baisse de 11% au titre de l'année 2018, en se chiffrant à 3,1 millions de tonnes contre environ 3,5 millions de tonnes durant l'année précédente. Cette évolution s'explique par la baisse des flux entre les ports marocains en ce qui concerne le cabotage des hydrocarbures (-26%), dont le volume global a atteint 1,4 Millions de tonnes, contre 1,8 millions de tonnes en 2017.

Evolution du trafic de cabotage géré par l'ANP (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 : -7,7%



Source : ANP

L'évolution des principaux trafics se présente comme suit :

- La baisse de l'activité de cabotage des hydrocarbures de 26%, soit 1,4 millions de tonnes ;
- La baisse de clinker de 7,3% à 363.879 tonnes.
- Le trafic conteneurisé en cabotage a connu une hausse de 10,1% par rapport à l'année précédente, se portant à 1.345.252 tonnes (149.870 EVP, soit +12,1%) ;

A fin 2017, L'activité cabotage a connu une baisse de 4,2% au titre de l'année 2017, en se chiffrant à 3,5 millions de tonnes. Cette activité représente environ 4% du trafic domestique national²⁷.

Cette baisse s'explique notamment par la baisse, au niveau de la majorité des ports, des produits suivants :

- La baisse de l'activité de cabotage des hydrocarbures de 6,7%, soit 1,9 millions de tonnes ;
- La baisse du clinker (cabotage) de 57%, avec un volume moyen de 392.477 tonnes.
- Le trafic conteneurisé en cabotage a connu une baisse de 9,7% par rapport à l'année précédente, se portant à 1.222.035 tonnes (133.676 EVP, soit -15%) ;

VII.5. TRAFIC PECHE

En termes d'apports de pêche, l'année 2018 a été marquée par le débarquement d'environ 1,37 millions tonnes de poissons, composés essentiellement de la pêche côtière et stock « c » (95%).

En 2017, cette activité a atteint environ 1,4 Millions tonnes de poissons.

VII.5.1. Pêche côtière

Durant l'année 2018, le secteur de la pêche côtière a connu une stagnation du volume des débarquements, qui se sont chiffrés à 1,3 Millions de tonnes, par rapport à une année auparavant.

²⁷ Le trafic domestique national est le trafic import-export et cabotage des ports relevant de la gestion de l'ANP.

Par contre, la valorisation des produits de la pêche côtière (y compris le stock « C ») a progressé de 1% pour s'établir à 7,3 MMDH. Cette évolution recouvre une hausse de 5% pour le poisson pélagique et une baisse de 1,7% des autres apports.

La répartition par port du trafic de la pêche côtière se présente comme suit :

Ports	Volumes (en tonnes)			Valeur (en KDH)		
	2018	2017	Var/17	2018	2017	Var/17
Méditerranée	25 907	24 925	4%	628 834	641 131	-2%
Atlantique	1 285 258	1 285 569	0%	6 717 105	6 644 289	+1%
Total	1 311 165	1 310 494	-0%	7 345 939	7 285 420	0,8%

Source : Rapport statistiques sur la pêche côtière et artisanale -2018/ ONP

L'analyse de la répartition des débarquements de la pêche côtière par zone fait ressortir les éléments suivants :

- L'activité de pêche est concentrée essentiellement dans la zone Atlantique à hauteur de 98%
- En 2018, la zone Méditerranée a connu une hausse de 4% de ses volumes contre une baisse de 2% au niveau de la valeur des produits de pêche.

VII.5.2. Pêche hauturière

Les captures de la pêche hauturière au titre de l'année 2018, se sont élevées à environ 65.000 tonnes, en baisse de 16% par rapport à l'année 2017 (77.000 tonnes).

Le port de pêche d'Agadir concentre l'essentiel de l'activité de pêche hauturière à hauteur de 54%.

VII.6. TRAFIC PAR PORT

En 2018, la répartition du trafic global des ports gérés par l'ANP se présente comme suit : (en milliers de tonnes)

Ports	Import	Export	Cabotage	Total	Poids (%)	Var 17/18
Nador	2 177	1 042	191	3 411	4,0%	27%
Mohammedia	4 539	36	714	5289	6,2%	-10,2%
Casablanca	16 641	12 114	1 345	30 100	35,3%	-2,9%
Jorf Lasfar	20 792	10 925	308	32 024	37,5%	8,2%
Safi	1 872	3 694	92	5 657	6,6%	-8,1%
Agadir	2 848	2 180	230	5 257	6,2%	5,8%
Tan tan	26	15	11	53	0,1%	3,9%
Laayoune	455	2 156	238	2 850	3,3%	7,1%
Dakhla	668	0	4	671	0,8%	3,2%
Total	50 018	32 162	3 133	85 313	100,0%	2,0%

Source : ANP

L'analyse du trafic global par port fait ressortir une forte concentration autour des ports de l'axe Mohammedia-Casablanca-Jorf Lasfar, qui assurent le transit d'environ 79% du trafic des ports gérés par l'ANP.

Avec un volume de 32 millions de tonnes, le port de Jorf Lasfar a occupé en 2018 la première place en termes de tonnage, avec une quote-part de 37,5% du trafic global. En deuxième position, le port de Casablanca a enregistré un volume global de 30 millions de tonnes, soit 35,3% du trafic portuaire national.

Cette analyse fait également ressortir qu'hormis le port de Casablanca, Mohammedia et Safi qui ont marqué des baisses respectives de 2,9%, 10,2% et 8,1%, tous les autres ports ont enregistré des hausses plus ou moins importantes par rapport à l'année précédente.

VII.6.1. Port de Nador

L'activité du port de Nador a atteint, au terme de l'année 2018, un volume global de plus de 3,4 millions de tonnes, enregistrant ainsi une hausse importante de 27% par rapport à 2017. Cette progression a été portée essentiellement par une croissance des importations de 46,4%, dont le volume a atteint 2,2 millions de tonnes.

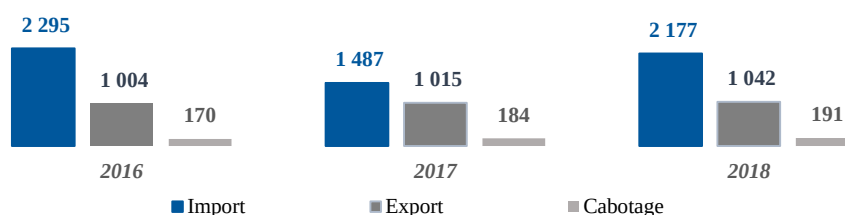
Evolution du trafic du Port de Nador (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : -2,6%

Export : +1,9%

Cabotage : +6%



Source : ANP

Les principales variations du trafic en 2018 découlent de :

Import :

- Une forte progression du trafic du charbon de 542%, avec un volume de 1.050.000 tonnes, résultant de la constitution d'un stock important par la centrale thermique de Jerrada, notamment avec la mise en service de la quatrième unité de cette centrale en décembre 2017 ;
- La baisse des importations de Céréales de 34% pour un volume de 269.245 tonnes en 2018 contre 407.980 tonnes en 2017 ;
- La forte baisse des importations des produits sidérurgiques de 42%, soit un volume total de 54.400 tonnes ;
- La baisse des importations de la Coke de pétrole de -26% à 195.500 tonnes.

Export :

- La baisse des exportations de Clinker de 13,2%, soit un volume global de 198.641 tonnes en 2018 contre 228.866 tonnes en 2017 ;
- Le recul des exportations de minerai de fer de 81% en 2018, dont le volume a atteint 9.636 tonnes, contre 50.602 tonnes en 2017 et 54.360 tonnes en 2016.

Cabotage :

- Cabotage Gasoil : 159.256 tonnes, soit +2,6% ;
- Cabotage essence : 31.814 tonnes, soit +9,3%.

L'activité du port de Nador a atteint au terme de l'année 2017, un volume global de 2,7 millions de tonnes, enregistrant ainsi une baisse de 22,6% par rapport à l'année précédente. Cette régression est la résultante du fort repli des importations (-35,2%). Les exportations ont affiché une quasi-stagnation (+1,1%) et le cabotage une hausse de 8,2%.

L'évolution des principaux trafics du port se présente comme suit :

- La forte baisse des importations des céréales de 51,2%, avec un volume de 407.980 Tonnes ;

- La baisse du trafic du clinker, dont le volume a atteint 228.866 Tonnes, soit -40,7% ;
- Le fort rebond des exportations de barytine de 68,3%, avec un volume de 373.426 Tonnes ;
- La régression des importations du Gasoil de 8,2%, avec un volume de 66.859 Tonnes ;
- La baisse des importations du Butane (-12,1%), avec un volume de 189.854 Tonnes ;
- L'augmentation du trafic de coke de pétrole de 61%, avec un volume de 264.296 Tonnes ;
- La régression des importations de charbon avec un volume de 163.512 Tonnes, soit -66,7% ;
- La baisse de 15,6% des ventes à l'étranger de l'argile kaolinique qui a enregistré un volume de 117.953 Tonnes.

VII.6.2. Port de Mohammedia

Impacté par l'arrêt de la raffinerie SAMIR depuis août 2015, le port de Mohammedia a enregistré au terme de l'année 2018, une baisse importante de 10,2% par rapport à l'année précédente avec un volume ne dépassant pas 5,3 millions de tonnes.

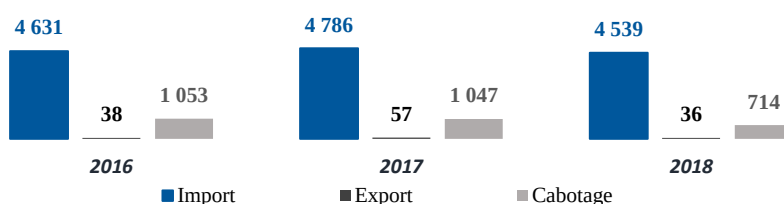
Evolution du trafic du Port de Mohammedia (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : - 1,0%

Export : -2,7%

Cabotage : -17,7%



Source : ANP

En 2018, les principaux trafics ayant marqué une variation importante sont :

Import :

- Hausse des importations d'essence de 9,8% pour un volume de 280.000 de tonnes en 2018 ;
- baisse des importations de Butane de 2,8%, soit un volume global de 1,3 millions de tonnes en 2018 ;
- Forte baisse des importations en Fuel Oil à -68% avec 59.498 tonnes en 2018 contre 185.932 tonnes en 2017.

Export :

- L'arrêt des exportations des produits raffinés (Virgin Naphta, Essence, jet...) ;
- La régression des exportations de sel qui ont également affiché une baisse de 44,6% avec un volume de 30 080 tonnes.

Cabotage

La baisse du trafic du cabotage de 31,8% à fin décembre 2018, due essentiellement à la baisse des trafics de Fuel Oil de 45,2%.

L'année 2017 a été marquée par une légère hausse de 2,9% des volumes traités par le port de Mohammedia, qui a enregistré un volume global de 5,9 millions de tonnes, contre 5,7 millions tonnes en 2016.

Les principales évolutions constatées au titre de l'année 2017 se présentent comme suit :

Import :

- Une augmentation des importations du Gasoil de 10,2%, soit un trafic global de 2,42 millions de tonnes ;
- Un fort rebond des importations en Fuel oil(+62,6%) et de gasoil(+10,2%), avec des volumes respectifs de 185.932 tonnes et 2.426.000 tonnes.

Export :

- La hausse des exportations de sel, avec une variation de 60% par rapport à l'année précédente, soit un volume de 54.341 tonnes.

Cabotage :

Le trafic du cabotage a enregistré une légère baisse de 0,6%. Cette stagnation est la résultante d'une part de l'évolution positive du trafic du Fuel Oil (+12,5%) et d'autre part de la baisse du trafic du Gasoil (-25,8%).

VII.6.3. Port de Casablanca

En 2018, le port de Casablanca a connu une baisse de son trafic de 2,9% pour un volume global de 30,1 millions de tonnes contre 31 millions de tonnes en 2017.

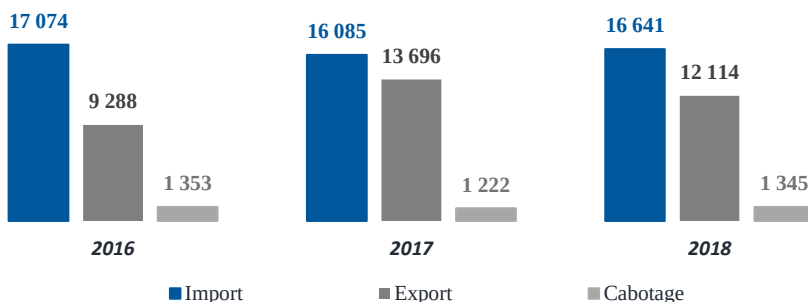
Evolution du trafic du Port de Casablanca (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : -1,3%

Export : 14,2%

Cabotage : -0,3%



Source : ANP

La régression du trafic enregistrée en 2018 a été portée principalement par les variations suivantes :

- Une forte diminution du trafic des aliments de bétail avec un volume en tonnage de 1,4 millions de tonnes en 2018 en baisse de 10,9% par rapport à 2017 ;
- La baisse de 8,6% du trafic de sucre, soit 1,1 millions de tonnes en 2018 contre 1,2 millions de tonnes en 2017 ;
- Une baisse de 17,1% du trafic conteneurisé à l'export, soit 2,5 millions de tonnes en 2018 ;
- Une baisse notable des exportations de Phosphate de -12,2% soit 8 millions de tonnes en 2018 contre 9,2 millions de tonnes en 2017 ;
- Un recul des exportations de clinker de 29% par rapport à l'année précédente.

Le port de Casablanca a connu une hausse de 11,9 % de son trafic en 2017 par rapport à 2016, avec un volume global de 31 millions de tonnes, contre 27,7 millions de tonnes en 2016.

Les principales évolutions sont :

- La hausse du trafic des conteneurs de 3,8%, avec un volume de 986.926 EVP en 2017, contre 950.570 EVP en 2016 ;
- Le fort rebond des exportations du phosphate (+56,5%), avec un volume de 9,2 millions de tonnes, contre 5,8 MT en 2016 ;
- Le recul des importations des céréales (-20%), avec un volume de 4,1 millions de tonnes ;
- La baisse de 3,9% des importations des aliments de bétails, avec un volume de 1,5 millions de tonnes ;
- La hausse de 14,8% des importations du sucre, avec un volume de 1,18 millions de tonnes ;
- La hausse des importations du charbon (+7,8%) avec un volume de 836.759 tonnes.

VII.6.4. Port de Jorf Lasfar

Le port de Jorf Lasfar a connu au titre de l'année 2018 une hausse considérable de son trafic global de l'ordre de 8,2%, soit un volume d'environ 32 millions de tonnes contre 29,6 millions de tonnes en 2017.

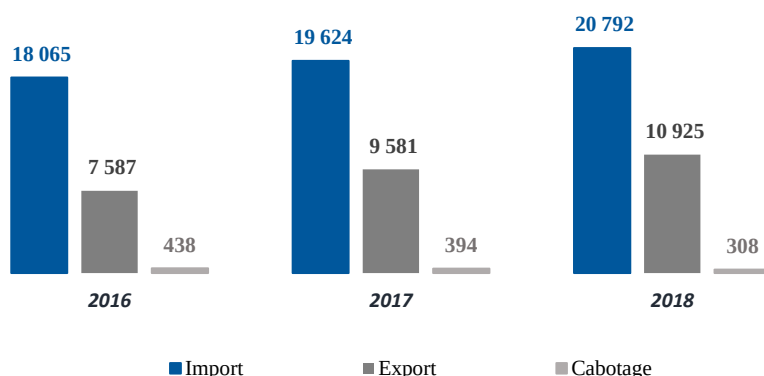
Evolution du trafic du Port de Jorf Lasfar (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : 7,3%

Export : 20,0%

Cabotage : -16,1%



Source : ANP

La croissance enregistrée en 2018 s'explique par les variations suivantes :

- La tendance haussière enregistrée par les importations de charbon qui enregistre 13,9% de croissance en 2018 pour un volume de 6,6 millions de tonnes due à l'augmentation de la capacité de production d'énergie.
- La hausse des importations du Soufre et des céréales de 8% et 21,9% respectivement ;
- Les hausses respectives des exportations des engrais et de l'acide phosphorique de +4,5% et +6,9%.

En 2017, Le port de Jorf Lasfar voit son activité se consolider d'année en année grâce notamment à l'extension des industries installées dans la région. Ainsi, le port de Jorf Lasfar a enregistré au terme de l'année 2017, un volume global de 29,6 millions de tonnes, soit +13,4% par rapport à l'année 2016. L'évolution des principaux trafics du port se présente comme suit :

- Le sursaut des exportations des engrais (+31%), , l'acide phosphorique (+31,4%) et des importations des intrants de l'OCP à savoir, le soufre (+12,4%), l'acide sulfurique (+22,9%) et ammoniac (+42,7%), et ce, en liaison avec l'inauguration de l'Africa Fertilize Complex en Février 2016, usine de production d'engrais dédiée entièrement à l'Afrique;
- La baisse des importations des céréales de 8,8%, dont le volume a atteint 1,15 millions de tonnes, suite à une bonne récolte céréalière lors de la campagne agricole 2016/2017 ;
- La régression du trafic des hydrocarbures de 3,1%, soit un volume global de 3,5 millions de tonnes ;
- Une hausse du trafic du charbon (+1,5%), avec un volume de 5,7 millions de tonnes.

VII.6.5. Port de Safi

En 2018, le trafic global enregistré au port de Safi a reculé de 8,1% pour atteindre un volume de 5,7 millions de tonnes.

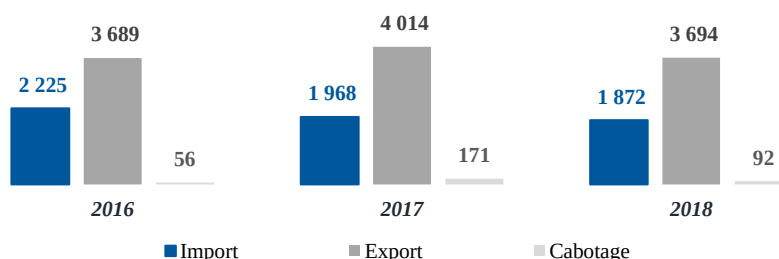
Evolution du trafic du Port de Safi (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : -8,3%

Export : +0,1%

Cabotage : +28,2%



Source : ANP

La baisse enregistrée en 2018 est due aux variations suivantes :

Import :

- La régression des importations de soufre de 7,6%, dont le volume a atteint 1,4 millions de tonnes ;
- Le repli remarquable de 26,7% des importations de céréales, avec un volume de 206 788 millions de tonnes en 2018 contre 281 949 en 2017.

Export :

- La réduction des exportations d'acide phosphorique de 10,6% par rapport à 2017 ;
- Le recul des exportations d'engrais de 13% pour un volume de 729 518 tonnes ;
- La baisse de 14,5% enregistrée sur les exportations de phosphate soit un volume de 402 949 tonnes contre 471 473 tonnes en 2017.

Cabotage :

- Clinker : 87 580 tonnes, soit une baisse de -48,8% ;

Au terme de l'année 2017, le trafic du port a enregistré une hausse de 3,1% avec un volume de 6,2 millions de tonnes, contre 5,9 millions de tonnes durant l'année précédente.

L'évolution des principaux trafics du port se présente comme suit :

A l'import :

- La hausse de 9% du trafic du coke de pétrole avec un volume de 96.141 tonnes
- La régression de 3,7 % des importations du soufre en enregistrant 1,5 millions de tonnes ;
- La baisse de 38% des importations des céréales, qui ont enregistré un volume de 281.949 tonnes au titre de l'année 2017, contre 454.294 tonnes réalisées en 2016 ;

A l'export :

- L'amélioration des exportations du phosphate de 36 %, avec un volume de 471.473 tonnes, contre environ 347.016 tonnes durant l'année précédente ;
- Une quasi-stagnation des exportations des engrais (+0,6%) et de l'acide phosphorique (0,7%), avec des volumes respectifs de 838.490 tonnes et de 2,1 millions de tonnes ;

Cabotage :

- Le clinker : 171.000 tonnes contre 47 590 tonnes soit une hausse de 259%.

VII.6.6. Port d'Agadir

Le trafic ayant transité par le port d'Agadir au titre de l'année 2018 s'est élevé à 5,3 millions de tonnes, contre 4,97 millions de tonnes durant l'année précédente, soit une augmentation de 5,8%.

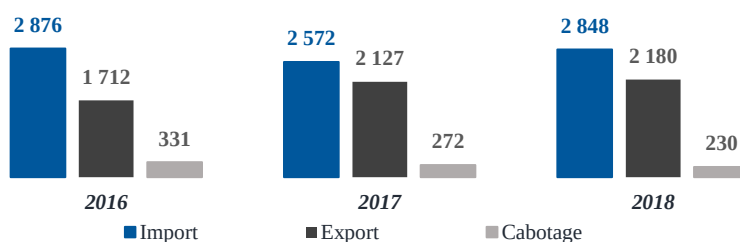
Evolution du trafic du Port d'Agadir (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : -0,5%

Export : +12,8%

Cabotage : -16,6%



Source : ANP

En 2018, la croissance du trafic global du port d'Agadir est attribuable aux variations suivantes :

- Une évolution positive du trafic des hydrocarbures de 7,7%, avec un volume de 824.442 tonnes en 2018 ;
- Une baisse de 2,8% des importations de céréales pour un volume de 573.600 tonnes contre 590.300 tonnes en 2017 ;
- La hausse des importations du charbon de 44,4% (211.000 tonnes), en raison de l'augmentation de la production d'énergie pour les industriels de la région notamment le Ciment de Maroc ;
- L'augmentation de 12,7% du trafic de gasoil, dont le volume a atteint 525.900 tonnes, et ce pour l'approvisionnement des unités de pêche en carburant suite au prolongement des périodes de pêche ;
- La progression du trafic du clinker de 5,3%, avec un volume de 724.360 tonnes en 2018 ;

Le port d'Agadir a connu au titre de l'année 2017 une quasi-stagnation (+1,1%), enregistrant ainsi le transit de 4,97 millions de tonnes. Cette stagnation est la résultante d'une part de l'évolution positive des exportations (+24,3%) et d'autre part de la baisse des importations (-10,6%) et du cabotage (-17,7%).

La variation des principaux trafics du port d'Agadir au titre de l'année 2017, se présente comme suit :

- La baisse des importations des céréales de 39,3%, avec un volume de 590.243 tonnes, contre 972.019 tonnes durant l'année 2016, suite à la réalisation d'une bonne année agricole ;
- Le fort rebond de 23% des importations du gasoil, qui se sont établies à 260.800 tonnes à fin 2017, contre 212.000 tonnes une année auparavant ;
- La hausse de 5,3% de l'activité des conteneurs, dont le volume a atteint plus de 202.654 EVP, induite notamment par l'évolution des exportations des agrumes et primeurs conteneurisés, et les exportations du poisson congelé et des conserves de poisson ;
- La hausse des exportations des agrumes et primeurs en mode conventionnel (+16,2%) ;
- La hausse des importations des aliments de bétails (5,4%), avec un volume de 202.170 tonnes ;
- L'augmentation de 9,6% du Butane à l'import, dont le volume a atteint 221.355 tonnes.

VII.6.7. Port de Tan-Tan

L'activité du port de Tan-Tan a enregistré, au titre de l'année 2018, une hausse de 4,0%, soit un volume global de 53.185 tonnes, généré principalement par la tendance positive des exportations (+ 64,2%).

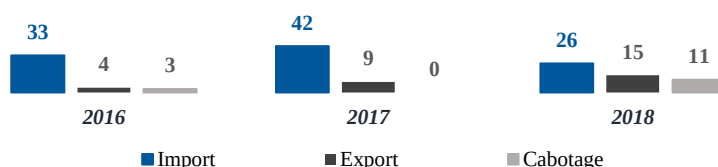
Evolution du trafic du Port de Tan-Tan (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : -11,2%

Export : 93,6%

Cabotage : 91,5%



Source : ANP

Les principales variations constatées se présentent comme suit :

- Gasoil (import) : 23.815 Tonnes, soit -39,5% ;
- Essence (import) : 2.458 Tonnes, soit +5% ;
- Farine de poisson : 14.994 Tonnes, soit +141,8% ;
- Huile de poisson : 470 Tonnes, soit -85,4%.

L'activité du port de Tan-Tan a enregistré au titre de l'année 2017, un volume global de 51,1 milliers de tonnes, soit une forte hausse de 25,5 % par rapport à l'année précédente. Les principaux trafics transitant par le port ont affiché les variations suivantes :

- Gasoil (import) : 39.379 Tonnes, soit +20,7% ;
- Essence (import) : 2.342 Tonnes, soit +381% ;
- Farine de poisson : 6.200 Tonnes, soit +87,3% ;
- Huile de poisson : 3.215 Tonnes, soit +221,5%.

VII.6.8. Port de Laâyoune

Au titre de l'année 2018, l'activité du port de Laâyoune a enregistré un volume de 2,9 millions de tonnes, soit une hausse de 7,1%.

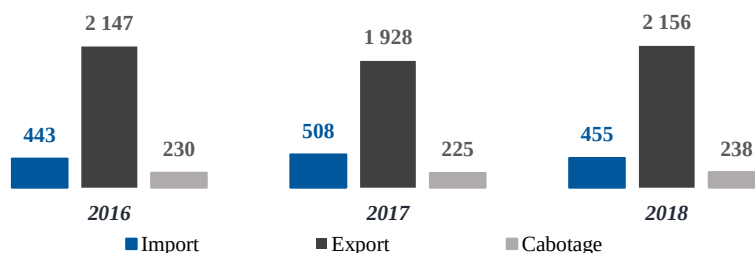
Evolution du trafic du Port de Laâyoune (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : 1,3%

Export : 0,2%

Cabotage : 1,7%



Source : ANP

La progression enregistrée en 2018 est due aux variations suivantes :

- La tendance positive des exportations du phosphate de 20,4%, avec un volume de 1,86 millions de tonnes.
- La hausse de 2,6% des importations du Gasoil, dont le volume a atteint 252.368 tonnes.
- L'augmentation de 5,8% des exportations du sable, soit un volume global 250.920 tonnes.
- Le clinker (cabotage) a connu une augmentation de 12,2%, avec un volume de 194.134 tonnes.

En 2017, le trafic global du port avait enregistré un recul de 5,6% par rapport à l'année précédente, en se chiffrant à 2,7 millions de tonnes.

Les principales variations enregistrées en 2017 se présentent comme suit :

- La baisse des exportations du phosphate de 12,4%, avec un volume de 1,54 millions de tonnes.
- La baisse de 8% des importations du Gasoil, dont le volume a atteint 246.011 tonnes.
- La forte hausse de 66,3% des importations de Fuel Oil, soit un volume global 156.759 tonnes.
- Le clinker (cabotage) a connu une hausse de 3,1%, avec un volume de 172.962 tonnes.

VII.6.9. Port de Dakhla

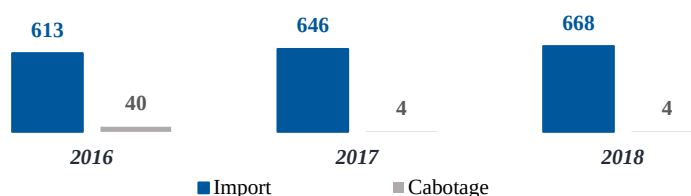
Au titre de l'année 2018, l'activité du port de Dakhla a enregistré un volume de 671.242 tonnes, soit une hausse de 3,2%.

Evolution du trafic du Port de Dakhla (en milliers de tonnes)

TCAM 2016-2018 :

Import : 4,4%

Cabotage : -68,4%



Source : ANP

La croissance enregistrée en 2018 s'explique par les variations suivantes :

- Les importations en gasoil ont enregistré un volume global de 154.376 tonnes, soit une variation de +7,9% par rapport à l'année précédente ;
- Une progression de 7,7% du trafic du Fuel Oil, avec un volume de 32.630 tonnes ;
- Une baisse de 20,1% du trafic de l'essence, avec un volume d'environ 13.362 tonnes.
- Une baisse des apports de poisson pélagique : 429.280 tonnes, soit une variation de 0,2% par rapport à l'année précédente.

Avec un volume de 650.257 tonnes, l'activité du port de Dakhla a connu au terme de l'année 2017, une quasi-stagnation (-0,5%).

Les évolutions des principaux trafics se présentent comme suit :

- Les importations en gasoil et essence ont enregistré des volumes respectifs de 143.093 et 16 726 tonnes, soit des hausses de 22,8% et 14,2%, induites par :
 - ✓ L'augmentation de la flotte de pêche qui opère au large de DAKHLA, plus particulièrement celle de la pêche hauturière en provenance d'Agadir.
 - ✓ La demande soutenue en hydrocarbure pour répondre aux besoins de la région de DAKHLA.
 - ✓ Une progression de 7,0 % du trafic du fuel oil, avec un volume de 30.291 tonnes ;
- Une baisse des apports de Poisson pélagique : 428.533 tonnes, soit -1,8%.

VII.7. TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT

VII.7.1. Conteneurs

L'activité des conteneurs dans les ports relevant de l'ANP s'est chiffrée à 1.244.976 EVP au titre de l'année 2018, soit une hausse de 4,6% par rapport à l'année écoulée. En tonnage, cette activité a atteint un volume de 12,1 millions de tonnes, soit une hausse de 2% par rapport à l'année 2017.

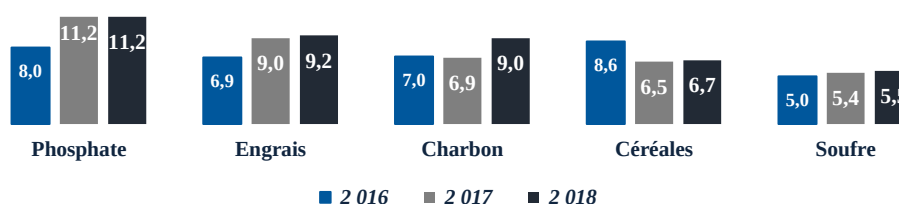
Les importations ont atteint 565.449 EVP, soit une augmentation de 6,1%. Cette variation s'explique par la tendance à la conteneurisation de certains produits traditionnellement importés en vrac ou en conventionnel, notamment les produits sidérurgiques, les machines et appareils, le bois et ses dérivés, etc.

Les exportations ont aussi connu une hausse de 1,2% avec un volume de 529.657 EVP. Les conteneurs vides qui représentent 63,3% à l'export ont atteint 335.075 EVP, soit une augmentation de 1,9%.

VII.7.2. Vrac solides

En 2018, le trafic de vrac solides a atteint 51,1 millions de tonnes en hausse de 4,8% par rapport à 2017. Ce trafic est composé principalement des trafics de phosphate, engrais et charbon, à hauteur de 22%, 18% et 17,5% respectivement.

Evolution des principaux trafics (en millions de tonnes)



Source : ANP

L'évolution des principaux trafics du port se présente comme suit :

- Le fort rebond de 30% des importations du Charbon, en se chiffrant à 9 millions de tonnes ;
- La progression de 2,7% des exportations des engrais, dont le volume a atteint 8,3 au lieu 9,2 millions de tonnes. Le port de Jorf Lasfar a connu, seul, une croissance de 4,5% des exportations des engrais, avec un volume de 7,5 Millions de tonnes, contre 7,2 millions de tonnes en 2017 et 5,5 millions de tonnes en 2016. Cette progression s'explique par la diversification des débouchés commerciaux notamment vers l'Afrique et l'Inde.
- La hausse de 3,4% du soufre principal intrant pour la fabrication des engrais, soit un volume moyen de 5,5 millions de tonnes ;
- L'augmentation des importations de céréales de 2,4%, soit un volume moyen de 6,66 millions de tonnes.

En 2017, le trafic des vrac solides a enregistré une hausse de 10,6% par rapport à l'année 2016, soit un volume global de 48,8 millions de tonnes.

Les principales variations se présentent comme suit :

- Une baisse de 2% des importations du Charbon, en se chiffrant à 6,9 millions de tonnes ;
- Un fort rebond de 27% des exportations des engrais, dont le volume a atteint 8 millions de tonnes.

- Une hausse de 7,3% du soufre principal intrant pour la fabrication des engrais, soit un volume moyen de 5,3 millions de tonnes ;
- Une forte baisse des importations de céréales de 24,5%, soit un volume moyen de 6,5 millions de tonnes.

VII.7.3. Vrac liquides

Chiffré à 18,1 millions de tonnes, le trafic de vrac liquides a enregistré une baisse de 4,7% par rapport à l'année précédente. Cette variation à la baisse est la résultante de :

- Une baisse de 8,7% du trafic des hydrocarbures, soit un volume global de 10,3 millions de tonnes en 2018 ;
- La régression des exportations de l'acide phosphorique de 2,5%, soit un volume moyen de 3,8 millions de tonnes
- Le recul de 3,3% des importations de l'ammoniac, dont le volume a atteint 1,4 millions de tonnes ;

Le trafic global des vrac liquides a atteint 19 millions de tonnes au titre de l'année 2017, enregistrant ainsi une hausse de 6,4% par rapport à l'année précédente.

L'évolution des principaux trafics enregistrés, au titre de l'année 2017, se présentent comme suit :

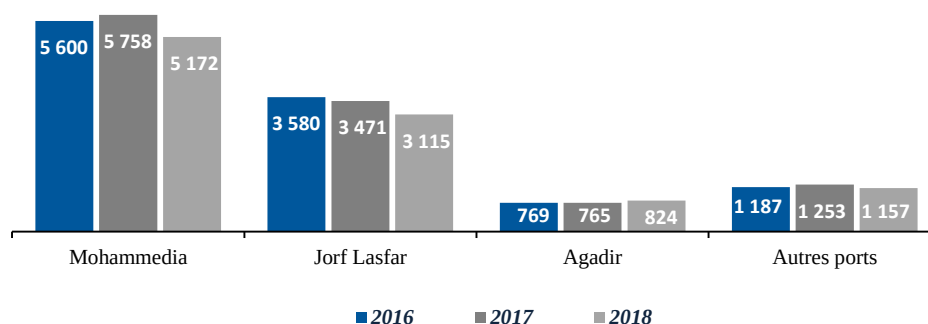
- Une légère hausse de 1,0% du trafic des hydrocarbures, soit un volume global de 11,3 millions de tonnes en 2017 ;
- L'évolution positive des exportations de l'acide phosphorique de 13,1%, soit un volume moyen de 3,9 millions de tonnes ;
- Le fort rebond de 42,7% des importations de l'ammoniac, dont le volume a atteint 1,5 millions de tonnes ;

Trafic d'hydrocarbures :

Le trafic d'hydrocarbures représente en 2018, plus de 57% du trafic total, le reste est composé essentiellement de dérivés de phosphate (38%). Le trafic global des hydrocarbures a atteint 10,3 millions de tonnes au titre de l'année 2018, marquant ainsi une baisse de 8,7% par rapport à l'année passée.

La répartition de l'activité des hydrocarbures par port au titre de l'année 2018, se présente comme suit :

Evolution du trafic d'hydrocarbures (en milliers de tonnes)



Source : ANP

VII.7.4. Marchandises conventionnelles

Avec un volume de 3,4 millions de tonnes, le trafic des marchandises conventionnelles a enregistré une baisse de 3,5% au titre de l'année 2018. Cette baisse est due essentiellement à la baisse des produits sidérurgiques (-14,3%).

a. TIR

A fin décembre 2018, le trafic national TIR a atteint un volume de 13.029 unités, marquant ainsi une hausse de 24,5% par rapport à la même période de l'année précédente. Le port de Nador a assuré, à lui seul, 11.564 unités représentant 89% du trafic global TIR.

b. Véhicules neufs

Le trafic de véhicules neufs a atteint 107.659 unités au cours de l'année 2018 contre 106.778 en 2017, enregistrant ainsi une quasi-stagnation (+0,8%) par rapport à l'année précédente.

c. Passagers et croisières

Au terme de l'année 2018, le trafic des passagers ayant transité par les ports relevant de l'Agence a atteint 2.365.666 passagers, affichant ainsi une hausse de 8% par rapport à la même période de l'année dernière. Les ports de Tanger-Ville et de Nador ont assuré le transit de 96,6% du trafic global des passagers.

Ces deux ports ont enregistré les flux suivants :

- Tanger-Ville : 1.610.148 passagers (+12%) ;
- Nador : 675.919 passagers (-0,6%).

L'activité des croisières a marqué durant l'année 2018 une baisse de 6,7%, avec un total de 207.632 croisiéristes, contre 222.524 au titre de l'année 2017.

La répartition de ce trafic par port se présente comme suit :

- Tanger ville : 30.645 croisiéristes, soit +29,9%;
- Casablanca : 69.853 croisiéristes, soit -34% ;
- Agadir : 105.767 croisiéristes, soit +13,7%.

VIII. POLITIQUE DE TARIFICATION ADOPTÉE PAR L'ANP

Depuis 2007, un processus a été engagé par l'ANP pour la modernisation de la tarification portuaire et son alignement par rapport aux standards internationaux. Grâce à ce processus mené dans la concertation avec les acteurs de l'Eco système portuaire, les tarifs Publics Plafonds autorisés en rémunération des services et prestations rendus aux terminaux divers du port de Casablanca ont été révisés et fixés par une nouvelle édition du Cahier des Tarifs.

Les nouveaux tarifs ont introduit une refonte globale du système tarifaire actuel et une simplification des dispositions tarifaires à travers l'abolition des tarifs over-time. Aussi le nouveau système tarifaire consiste en :

- La mise en place de tarifs unifiés 24/24
- L'abolition de l'application des tarifs de l'over-time
- La suppression de la majoration des tarifs de manutention pendant les troisièmes shifts, les dimanches et jours fériés
- L'abolition des forfaits supplémentaires payés par les usagers en contrepartie de la mise à leur disposition des engins de manutention en dehors de shifts normaux de travail

Faisant suite à l'entrée en vigueur du décret n°2-15-304 du 27 Joumada I 1437 (7 mars 2016) fixant les horaires de travail dans les ports et instituant le travail continu 24/24 au port de Casablanca, cette tarification est adaptée au nouveau mode d'exploitation des terminaux divers et ce, à l'instar des tarifs unifiés adoptés dans les terminaux à conteneur et rouliers.

L'ANP fait de la tarification un des leviers de la régularisation et de la promotion des échanges au service du commerce extérieur. Les tarifs sont arrêtés par le conseil d'administration de l'agence.

De par les dispositions de la loi 15-02, notamment son article 36, l'Agence nationale des ports fixe les tarifs portuaires de l'ensemble des prestations portuaires²⁸. La mise en œuvre de cette mission a conduit l'ANP à adopté une politique tarifaire basée sur la simplification du levier tarifaire, sa compétitivité et sa modernisation pour tenir compte de l'évolution des conditions de transport maritime et des modalités de conditionnement des échanges par voie maritime.

A ce titre, les tarifs rémunérant les prestations de l'ANP font l'objet d'un cahier des tarifs fixant les barèmes, les dispositions tarifaires générales et les conditions d'application des dits tarifs les tarifs rémunèrent les droits de ports sur les navires, les droits de ports sur les marchandises, les droits de ports sur passagers, les tarifs d'eau et d'électricité et les tarifs appliqués aux prestations rendus dans les chantiers navals, les tarifs d'occupation temporaire du domaine public portuaire

A côté des tarifs ANP, l'agence fixe également les tarifs publics plafonds²⁹ rémunérant les prestations rendues par les concessionnaires de terminaux et par les permissionnaires. Ces tarifs publics plafonds rémunèrent les prestations suivantes :

- La manutention
- Les services rendus à la marchandise
- Les services rendus aux navires
- Le magasinage
- Le tarif de l'Ad Valorem

²⁸ Tous les droits et prestations facturés par l'ANP sont encaissés en Dirhams. Cependant, la facturation des droits de ports est indexée à l'euro (Cours Vente).

²⁹ En dehors des prestations découlant des missions de l'ANP, à savoir (i) les droits de port sur navires et marchandises, (ii) les redevances de concessions, (iii) les redevances d'autorisation des activités connexes, (iv) les redevances d'occupation du domaine public, (v) les redevances de fourniture d'eau et d'électricité, (vi) la rémunération des prestations de chantiers et réparation navale et de manutention des activités non confiés à des opérateurs, toutes les autres prestations assurées dans les ports sont rémunérées au profit des différents intervenants concernés dans le respect des tarifs plafonds fixés par l'Agence.

IX. POLITIQUE DE RECOUVREMENT DES CREANCES DUES

La politique de recouvrement de l'ANP repose sur un ensemble de leviers : du simple suivi des créances passant par les relances, les mises en demeure, les voies extra judiciaires, l'assignation auprès des juridictions compétentes jusqu'au recouvrement forcé des créances.

L'ANP peut bénéficier du levier de recouvrement forcé des créances en vertu du Dahir n° 1-00-175 du 28 moharrem 1421 portant promulgation de la loi n° 15-97 formant code de recouvrement des créances publiques. (B.O du 1 juin 2000).

X. PRINCIPAUX CLIENTS DE L'ANP

En 2018, les principaux clients de l'ANP en termes de chiffre d'affaires se déclinent comme suit :

Classement	Client	Chiffre d'affaires réalisé 2018 en MDH (au niveau social)	Part dans le CA (en %)
1	OCP	247,98	13,93%
2	Société d'Exploitation Des Ports « Marsa Maroc »	133,79	7,51%
3	TC3*	106,51	5,98%
4	UNIVERSAL SHIPPING	58,72	3,30%
5	SEA TRADE	58,53	3,29%
6	SOMAPORT	50,02	2,81%
7	GLOBE MARINE	42,66	2,40%
8	AGEMAFRIC	42,00	2,36%
9	MED SHIPPING COMPANY MAROC	41,84	2,35%
10	SOMASHIP	41,77	2,35%
11	CMA CGM	41,77	2,35%
-	Autres	914,9	51,38%
Total		1 780,5	100 %

* : Filiale de la Société d'Exploitation Des Ports « Marsa Maroc »

Source : ANP

XI. POLITIQUE DE GESTION DES RISQUES & D'ASSURANCE

En matière de gestion des risques, l'ANP adopte la politique de transfert direct et indirect des risques les plus importants vers les assureurs en vue de préserver le patrimoine portuaire.

En ce qui concerne la prévention d'une éventuelle insolvabilité des partenaires portuaires (Concessionnaires, Titulaires des autorisations, Occupant du domaine public), en cas de survenance d'un sinistre majeur, elle est régie par le cadre relatif au régime juridique concerné (concession, autorisation, OTDP).

A- Transfert direct des risques vers l'assurance :

L'ANP assure ses propres risques directement. Il s'agit des :

- Assurances classiques et obligatoire telles les accidents du travail et maladies professionnelles ainsi que les assurances automobile ;
- Assurances facultatives à connotation sociale telles que l'assurance groupe décès souscrite pour le personnel ;
- Assurances tendant à la protection du patrimoine :

- ✓ Il s'agit principalement de la multirisque industrielle qui est une assurance dommage ayant pour but la couverture du matériel en possession de l'Agence y compris le risque informatique ;
- ✓ de multirisque siège ayant le même objectif ;
- ✓ L'assurance des unités maritime en cas de perte ou de dommage causés aux tiers ;
- ✓ des multirisques habitations pour les centres de vacance ;
- ✓ une assurance responsabilité civile des mandataires sociaux.
- ✓ Une assurance responsabilité civile exploitation des zones de réparation navale gérée directement par l'ANP en attendant leur mise en concession.

B- Obligation d'assurance à la charge des concessionnaires et titulaires d'autorisations :

Il s'agit de l'obligation faite aux concessionnaires, aux titulaires des autorisations et des occupants du domaine public portuaire de contracter les assurances nécessaires inhérents aux risques liés à leurs activités.

Cette obligation ressort aussi bien de la loi 15-02 qu'aux instruments de régulation interne à savoir les conventions de concession et leurs cahiers des charges, des autorisations et leurs CDC.

XII. DISPOSITIF DE CONTROLE INTERNE

L'ANP est dotée d'un dispositif de contrôle interne qui couvre tous les domaines d'activité de l'Etablissement à la fois 'Métiers' et 'Support', notamment les domaines comptable, budgétaire et financier et le contrôle de régularité. La mise en place de ce dispositif date du 1^{er} décembre 2006.

Ce dispositif, consigné dans des notes de service et des manuels de procédures est mis en œuvre afin d'atteindre les objectifs suivants :

- Optimisation des opérations et des processus ;
- Garantie de la fiabilité de l'information ;
- Harmonisation des pratiques ;
- Capitalisation et enrichissement du savoir-faire ;
- Réduction des risques et garantie de la sécurité des traitements ;
- Conformité et respect du cadre légal et réglementaire.

La mise en œuvre du dispositif de contrôle interne de l'ANP est basée sur :

- Une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des compétences adéquates et s'appuyant sur un système d'information en constante amélioration, sur des procédures formalisées, des outils et des pratiques appropriés ;
- Des activités de contrôle de chaque processus conçues pour s'assurer que les mesures nécessaires sont prises en vue de maîtriser les risques susceptibles d'affecter la réalisation des objectifs ;
- Des évaluations permanentes du dispositif de contrôle interne par l'Audit interne ainsi qu'un examen régulier de son fonctionnement par l'audit externe ;
- Une veille juridique, fiscale et comptable permettant d'identifier les risques de conformité aux lois et aux règlements.

XIII. POLITIQUE DE MAINTENANCE

La maintenance et la modernisation des ports figurent parmi les principales missions confiées à l'ANP par la Loi 15/02. Ainsi, maîtriser les problèmes de maintenance nécessite la mise en place des méthodes, des outils et des processus adaptés à la nature des opérations d'entretien et de maintenance des infrastructures et des superstructures portuaires.

Tenant compte de la spécificité du milieu portuaire, et des engagements de l'ANP face aux problématiques environnementales, cette politique est articulée autour des axes suivants :

✓ Planification et programmation

L'ANP définit son programme d'interventions de maintenance de ses infrastructures selon deux approches : préventive (i) et curative (ii).

La première vise à réduire, par anticipation la dégradation, la probabilité de dysfonctionnement des ouvrages, tandis que la deuxième consiste à réparer des dégradations constatées avant que les conséquences qui en découlent ne deviennent importantes.

✓ Réparation et mise à niveau des ouvrages

Dans le cas de dégradations, défaillances ou constats singuliers, l'ANP programme des solutions de réparation soutenable, offrant le meilleur rapport coût/efficacité tout en respectant un plan d'assurance environnemental qui définit les procédures de contrôle et modalités d'exécution, et assure le respect des mesures de protection de l'environnement exigés dans tous les chantiers ANP (Gestion de l'eau, des déchets, des pollutions accidentelles, économie d'énergie, maîtrise du bruit et de la poussière) ;

✓ Surveillance

La surveillance des ouvrages est assurée à travers des inspections visuelles effectuées par un personnel expérimenté, sur laquelle s'appuie la décision de programmer ou non une visite exceptionnelle détaillée.

Le programme de surveillance des ouvrages élaboré par l'ANP se base également sur des visites générales et des inspections détaillées réalisées périodiquement au droit de l'ensemble des composantes des ports.

✓ Dragage

Pour l'ensemble des ports du Maroc, le problème de maintien des profondeurs nécessaires à la navigation se pose de façon cruciale et nécessite donc des opérations périodiques de dragages d'entretien. La gestion des produits de dragage est définie selon leur nature et leur mise à destination finale.

Le budget de la maintenance au titre de l'exercice 2018 s'élève à 144,1 MDHS dont un montant de 111,1 MDHS relatif au dragage.

XIV. POLITIQUE D'ACHAT ET DE SOUS-TRAITANCE

XIV.1. POLITIQUE D'ACHAT

La politique d'achat de l'Agence Nationale des Ports se base sur des processus et procédures internes, ainsi que celles d'ordre légal et réglementaire conditionnant toute commande publique et permettant d'obéir aux règles de bonne gouvernance et aux principes :

- ✓ de liberté d'accès à la commande publique ;
- ✓ d'égalité de traitement des concurrents ;
- ✓ de garantie des droits des concurrents ;
- ✓ de transparence dans les choix du maître d'ouvrage.

Cette politique d'achat a pour objectif le respect des principes fondamentaux de bonne gouvernance et de la réglementation. Elle s'inspire de la réglementation en vigueur en la matière, applicable aux EEP et d'un Règlement fixant les conditions de passation des commandes et marchés de l'Agence.

XIV.1.1. Evolution des achats et autres charges externes

Le tableau suivant présente l'évolution chiffrée des principaux postes achats et autres charges externes sur la période 2016-2018 :

Poste achats (En MDH)	2016	2017	2018
Achats de matériel et fournitures consommables et d'emballages	7,4	6,7	8,3
Achats non stockés de matières et de fournitures	103,4	107,7	114,4
Achats de travaux, études et prestations de services	75,3	92,9	126,7
Locations et charges locatives	14,9	14,5	16,2
Entretien et réparations	258,6	446,4	401,9
Primes d'assurances	6,6	6,2	6,8
Rémunérations du personnel extérieur à l'entreprise	0,2	-	-
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	15,3	9,8	10,1
Transports	0,6	1,1	0,9
Déplacements, missions et réceptions	6,9	8,4	8,2

Source : ANP

XIV.2. POLITIQUE DE SOUS-TRAITANCE

La politique de sous-traitance de l'ANP vise à concentrer les moyens de l'Agence sur les activités à valeur ajoutée et à caractère stratégique et ce en externalisant les métiers d'appoint à des sociétés spécialisées.

Les activités sous-traitées sont :

- ✓ L'accueil
- ✓ La sécurité
- ✓ Le nettoyage
- ✓ Les services divers : chauffeurs, courtiers ...

XV. RESSOURCES HUMAINES

XV.1. POLITIQUE DE RESSOURCES HUMAINES

La politique de l'Agence Nationale des Ports en termes de gestion des ressources humaines vise à la réalisation des objectifs clés suivant :

- Assurer une gestion des ressources humaines axée sur les résultats et alignée avec la stratégie de l'Agence ;
- Attirer, recruter et conserver un personnel qualifié et motivé ;
- Maintenir et développer les compétences à un niveau de performance élevé ;
- Garantir une rémunération créant un sentiment d'équité et de reconnaissance ;
- Offrir un climat social serein favorisant l'épanouissement et l'innovation.

XV.2. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

XV.2.1. Recrutement

Le recrutement représente un axe important de la stratégie Ressources Humaines. La procédure de recrutement se base sur l'implication des entités demandeuses à toutes les étapes de recrutement dès la définition du besoin jusqu'à la validation finale en passant par la présélection, les entretiens puis l'évaluation. Et elle s'articule autour de 2 axes :

- **Recrutement interne** : étant donné la particularité du métier de l'ANP, le personnel de l'Agence constitue le noyau d'expertise sur lequel la Direction des Ressources Humaines capitalise pour répondre aux besoins de l'Agence ;
- **Recrutement externe** : l'Agence étoffe également son expertise interne par une ouverture sur le savoir-faire existant sur le marché à travers le recrutement de profils nécessaires à son développement.

XV.2.2. Gestion des carrières

La politique de gestion des carrières de l'ANP s'articule autour de 3 axes :

- Permettre à chacun de ses collaborateurs de piloter son parcours professionnel et de se projeter ;
- Professionnaliser la mobilité ;
- Assurer la relève pour les postes critiques et stratégiques.

XV.2.3. Formation

Le plan de formation est défini à partir des besoins de l'ANP en termes de compétences et des attentes exprimées par le collaborateur. Il s'agit d'un investissement qui a pour objectif de :

- Garantir l'adéquation des profils des collaborateurs aux postes dont ils sont titulaires ;
- Garantir un accès à la formation pour tous les collaborateurs ;
- Accompagner l'évolution professionnelle des collaborateurs.

En plus de l'adaptation au poste, l'ANP inscrit ses actions de formation dans une perspective essentiellement de développement des compétences et de contribution à l'atteinte des objectifs de l'Agence. En 2018, l'ANP a dispensé un total de 1 214 jours de formation.

XV.2.4. Culture de la performance

L'évaluation des performances porte sur les axes suivants :

- Encourager la culture de mérite et de performance ;
- Vulgariser la fixation et le suivi des objectifs ;
- Accompagner les managers pour pérenniser le système.

XV.2.5. Rémunération

Le système de rémunération de l'ANP qui vise à créer un sentiment de reconnaissance et d'équité pour les collaborateurs actuels et futurs, selon des critères transparents a pour buts :

- La compétitivité, la transparence et l'équité des salaires ;
- La motivation du personnel autour de la réalisation des objectifs de l'entreprise en intégrant un volet variable en lien avec la réalisation des dits objectifs.

XV.2.6. Avantages sociaux et œuvres sociales

Le personnel de l'ANP bénéficie de nombreux avantages sociaux à savoir :

- L'octroi des prêts à travers des crédits accordés aux collaborateurs, à des conditions avantageuses ;
- L'organisation de voyages (dont excursions et voyage aux lieux saints) ;
- La subvention des inscriptions aux clubs de sport ;
- La distribution de cadeaux pour les enfants des salariés afin de les encourager et les récompenser dans le cadre de leurs études
- L'affectation des centres de vacances ;

XV.2.7. Règlement du personnel

Le règlement du personnel en vigueur a pour objectifs de fixer les conditions relatives :

- Au recrutement, à la rémunération, à l'avancement et promotion interne, à l'appréciation et à la formation continue ;
- A la cessation des relations de travail et au régime des absences ;
- A l'organisation du travail ;
- Aux mesures disciplinaires ;
- Aux instances de représentation des salariés ;
- A la santé et à la sécurité, à la couverture médicale, à la retraite, à l'assurance, aux allocations et aux prêts.

XV.2.8. Système de prévoyance sociale

Le système de prévoyances sociales de l'ANP est axé sur deux volets :

- le volet santé constituée d'une couverture de base (AMO) assuré par la CNOPS et une complémentaire santé gérée par une Mutuelle appelée MODEP. Cette couverture assure aux intéressés une protection contre les risques de maladie, décès et de prise en charge des maternités.

Ainsi, les prestations offertes par la MODEP se composent de 4 types de prestations distinctes et complémentaires :

- ✓ Prestations de couverture complémentaire des frais de santé ;
- ✓ Prestations d'allocations en cas de décès ;

- ✓ Prestations de soins médicaux dispensés par les centres médico-sociaux ;
 - ✓ Prestations d'assistance médicale, juridique et en cas décès.
- le volet retraite est constituée d'une couverture des risques de vieillesse, invalidité et décès assuré par le RCAR qui est constitué d'un régime général et d'un régime complémentaire.

XV.2.9. Dialogue social

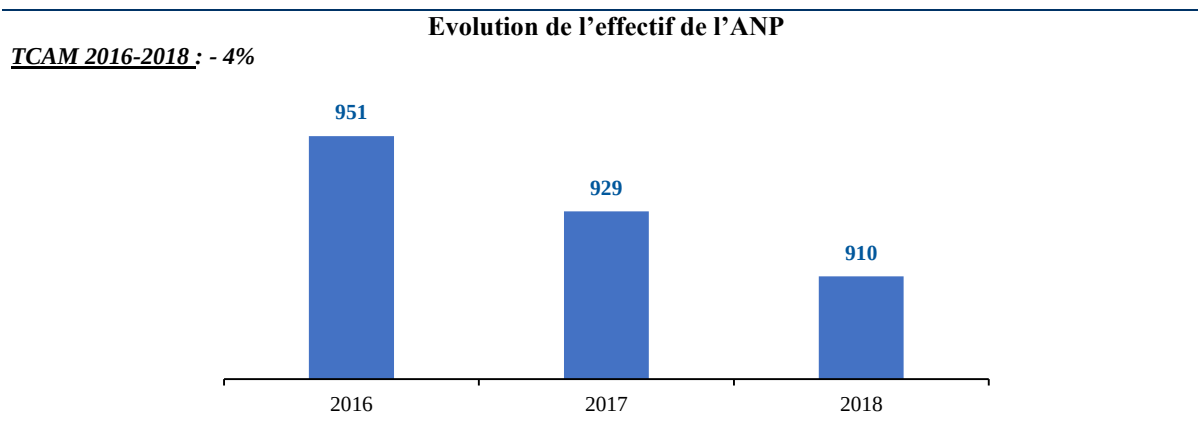
L'ANP fait du dialogue social et de la concertation un moyen incontournable pour des solutions consensuelles avec ses partenaires sociaux, tenant compte tant des aspirations légitimes du personnel que des impératifs d'efficacité économique de l'Agence.

Le renouvellement en 2015 des instances représentatives du personnel de l'Agence a impliqué une forte mobilisation des différents acteurs à l'organisation du processus électoral tant au niveau de la Direction Générale que des Directions Régionales de manière à faciliter et encourager une forte participation aux élections.

XV.3. STRUCTURE DE L'EFFECTIF³⁰

XV.3.1. Evolution de l'effectif

L'évolution de l'effectif de l'ANP sur les 3 dernières années, se présente comme suit :



Source : ANP

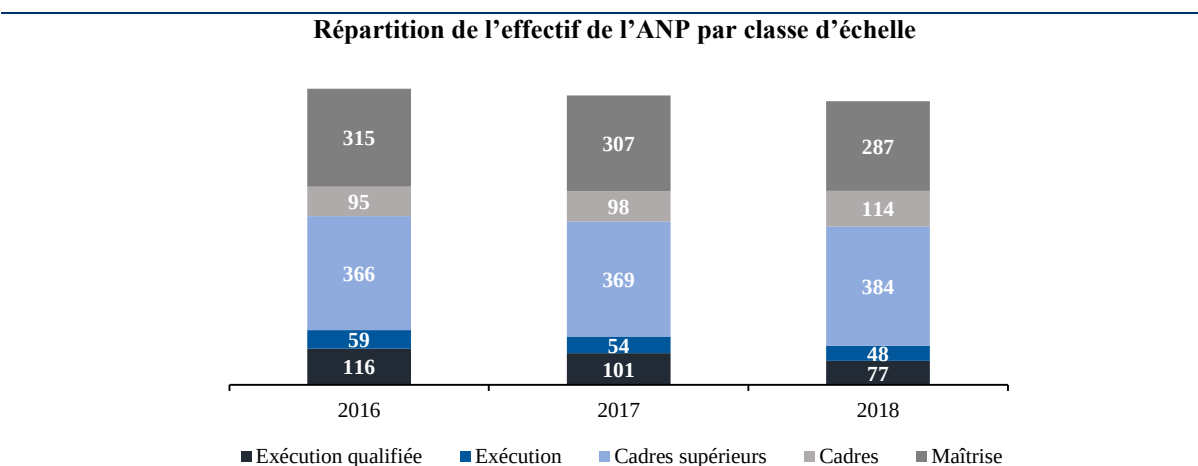
En 2017, l'effectif global de l'ANP s'élevait à 929 collaborateurs, soit une baisse de 22 salariés par rapport à 2016.

Concernant l'année 2018, l'effectif global de l'ANP s'est établi à 910 collaborateurs, soit une baisse de 2% par rapport à 2017.

L'évolution des effectifs s'explique essentiellement par des départs à la retraite du personnel de l'ANP, et une politique de recrutement axée sur le ciblage de profils adaptés aux spécificités des missions de l'agence en tant qu'autorité et organe de régulation.

XV.3.2. Répartition de l'effectif par classe d'échelle

La répartition de l'effectif de l'ANP par classe d'échelle se présente comme suit :



Source : ANP

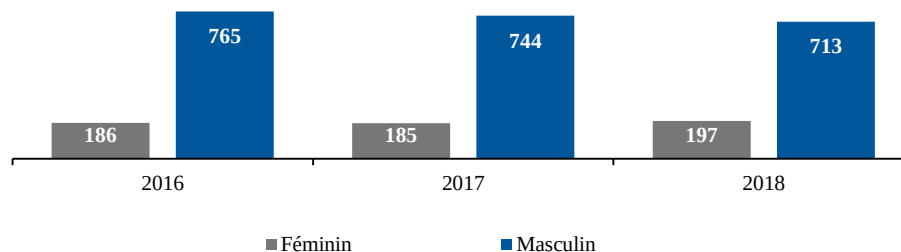
L'effectif est essentiellement composé des cadres supérieurs et des agents de maîtrise qui représentent près de 74% des salariés de l'Agence en 2018.

³⁰ S'agissant de l'effectif de l'Etablissement

XV.3.3. Répartition de l'effectif par genre

La répartition de l'effectif de l'ANP par genre sur les 3 dernières années se présente comme suit :

Répartition de l'effectif de l'ANP par genre



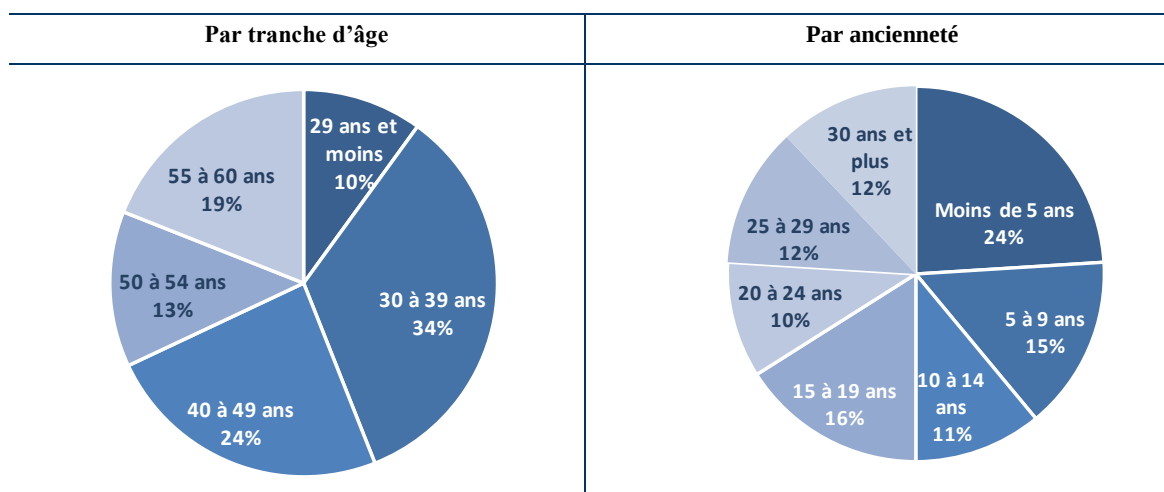
Source : ANP

L'effectif de la société est majoritairement masculin. En effet, les hommes représentent environ 78% de l'effectif total en 2018.

XV.3.4. Répartition de l'effectif par tranche d'âge et ancienneté

La répartition de l'effectif de l'ANP au 31 Décembre 2018, par tranche d'âge et par ancienneté se présente comme suit :

Répartition de l'effectif par âge et ancienneté



Source : ANP

A fin 2018, près de 44% des salariés ont entre moins de 29 ans et 39 ans et 37% ont entre 40 et 54 ans. L'effectif est ainsi composé d'un personnel relativement jeune mais également d'une part significative de collaborateurs expérimentés. Aussi, une part importante des salariés bénéficie d'une ancienneté supérieure à 10 ans (soit 61% de l'effectif global).

XV.3.5. Evolution du taux de rotation

Le taux de rotation moyen des effectifs au cours de la période 2016–2018 se présente comme suit :

	2016	2017	2018
Effectif au 1 ^{er} janvier de l'exercice	991	951	929
Nombre de départs	40	42	64
Nombre de recrutements (relatifs à l'année budgétaire)	0	20	45
Taux de rotation des effectifs*	2%	3.2%	6%

(*) Formule du taux de rotation des effectifs : $\text{Taux de rotation} = \{(\text{Nombre départs} + \text{Nombre de recrutements})/2\} / \text{Effectif au 1}^{\text{er}} \text{ janvier de l'exercice}$

Source : ANP

En moyenne, sur la période 2016-2018, le taux de rotation des effectifs de l'ANP s'établit à 3.8% et est expliqué essentiellement par les départs à la retraite, notamment en 2018 où le nombre de ces départs a atteint 47 personnes contre 32 en 2017

L'Agence a enregistré 64 départs en 2018, soit une hausse de 5,2% par rapport à 2017. Ces départs sont survenus pour plusieurs raisons (Retraite, Décès, Révocation et Démissions).

XVI. SYSTEME D'INFORMATION ET DE GESTION

XVI.1. APERÇU DU SYSTEME D'INFORMATION DE L'ANP

Afin de renforcer la compétitivité des ports et des entreprises tout en améliorant la qualité de service au client, l'Agence Nationale des ports s'est engagé, depuis sa création, dans une stratégie numérique dont les maîtres mots sont la modernisation et l'Innovation.

En effet, les projets programmés dans la feuille de route issue de l'étude du schéma directeur du système d'Information portuaire de l'Agence, notamment le programme SMART PORT, témoignent d'un recours de plus en plus accru aux plus récentes techniques de l'information et de la communication (Certificats électroniques, Paiement en ligne, Big Data, Internet des Objets, Dématérialisation, e-learning...etc).

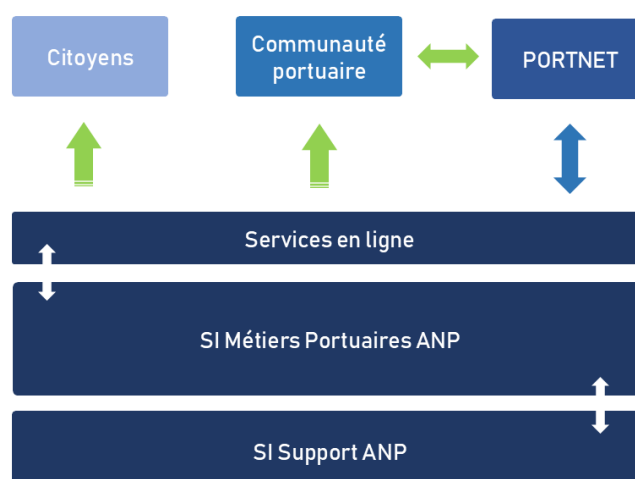


Source ANP

Et c'est cette stratégie notamment, qui a contribué activement au positionnement du Maroc en tant que leader en matière de facilitation des procédures portuaires et du commerce extérieur en Afrique.

Les axes importants de cette stratégie sont : (i) la simplification et la dématérialisation des processus portuaires (ii) la fédération et l'intégration des SI Portuaires ANP et (iii) la fiabilisation de l'information et des applications SI.

Dans ce cadre, et durant l'année 2018, plusieurs projets à forte valeur ajoutée ont été réalisés, et de nouveaux projets ont été engagés.





Source ANP

XVI.2. EVOLUTION RECENTES DU SYSTEME D'INFORMATION ET DE GESTION

a- En matière de simplification et de dématérialisation des processus portuaires :

Dans le cadre de la stratégie de transformation numérique des ports qui vise l'amélioration de façon continue la qualité des services rendus aux clients des ports et aux acteurs de la communauté portuaire, l'Agence Nationale des Ports et PortNet, le Guichet Unique National du Commerce Extérieur, lancent le développement d'une série de nouveaux services, qui apportent une nouvelle fois la preuve de leur engagement pour rendre la supply-chain d'import/ export à la fois pratique, intégrée et digitale.

Ces nouveaux services contribuent à l'optimisation des opérations de transit ce qui permet d'un côté, aux opérateurs de mieux s'organiser au moment de chargements des marchandises, et d'un autre côté, aux organismes de contrôles de disposer des informations précises qui facilitent l'aboutissement des démarches de contrôles dans les plus brefs délais.

La dématérialisation du processus de contrôle des produits à l'importation via PortNet, au port de Casablanca et d'Agadir

Suite au déploiement réussi au port de Casablanca de la dématérialisation du processus de contrôle des produits à l'importation et notamment l'échange des résultats de contrôle électroniques via le Guichet Unique des Procédures du Commerce Extérieur « PortNet », l'ONSSA, l'ADII et PORTNET S.A. franchissent une nouvelle étape avec la généralisation de ce nouveau processus auprès de la communauté portuaire d'Agadir.

Auparavant, les opérateurs étaient dans l'obligation de se déplacer auprès de ces administrations pour récupérer les résultats de contrôles et les remettre aux services des Douanes. La dématérialisation de cette opération contribue à réduire sensiblement les délais de traitement des opérations de contrôle.

La mise en place de ce service rentre dans le cadre des efforts unis de coopération inclusive, visant à contribuer à la simplification des procédures du commerce transfrontalier à travers l'échange informatisé des données, via le guichet unique PortNet, l'amélioration des conditions de passage en douane des produits soumis au contrôle de l'ONSSA, au renforcement de la protection du consommateur, par l'instauration d'un contrôle coordonné et efficace à l'importation et à la lutte contre la concurrence déloyale. Il contribue également à l'amélioration de la qualité du service public, du climat des affaires, de la compétitivité des opérateurs économiques et de l'attractivité du Maroc aux investissements étrangers.

Le préavis à l'Export au port de Casablanca et d'Agadir

Ce service permet aux entreprises d'annoncer l'arrivée des conteneurs destinées à l'Export bien avant leur arrivée au port, Ce qui laisse le temps aux opérateurs et aux organismes impliqués dans ce processus de mieux se préparer et de déployer les moyens et les ressources adéquates pour un Transit plus efficace.

L'annonce via PortNet des «Préavis d'arrivée» permet de mieux anticiper les démarches de contrôle et de chargement des marchandises, ce qui se traduira par une baisse significative des coûts et des délais de séjour au port.

Lancement de développement de nouveaux services en ligne

L'anticipation des procédures de dédouanements et d'enlèvement permet au port d'être plus performant, tout en améliorant la qualité de service rendu aux clients pour la récupération de leurs marchandises dans les plus brefs délais,

A cet effet, un nouveau service a été déployé en Aout 2017 dans tous les ports afin d'informer à l'avance les importateurs de l'arrivée de leur marchandises, ce service à forte valeur ajoutée instaure une relation gagnant – gagnant entre le port et le client du port.

Les notifications transmises via PortNet indiquent avec précision les paramètres d'identification des marchandises et des conteneurs, la date d'arrivée et le lieu de chargement.

Ce service permet d'un côté, de libérer rapidement les espaces d'entrepôts des marchandises, et d'un autre côté de faire gagner du temps précieux aux entreprises ce qui les rend plus compétitives tout en réduisant les coûts liés à l'import.

Les nouveaux services dont le développement a été entamé en 2018 visent l'amélioration de la traçabilité des opérations à tout moment, des capacités d'anticipation et de planification ainsi que la simplification et la poursuite de la digitalisation des procédures et des formalités pour l'entrée ou la sortie des marchandises.

Ce projet couvre d'un côté, la dématérialisation de plusieurs procédures portuaires à savoir :

- La déclaration des colis lourds ;
- La déclaration des déchets ;
- La Demande d'Accostage ;
- Le manifeste Cabotage Import ;
- Le manifeste cabotage Export ;

Lancement de la mise à niveau des services en lignes existants

Dans le cadre de la démarche de transformation digitale des ports pilotée par l'Agence Nationale des Ports en partenariat avec PortNet et tous les autres acteurs de la communauté portuaire au service des exportateurs et des importateurs, un projet de développement de nouvelles versions des services en ligne déjà existant a été lancé et ce pour améliorer l'expérience client autour des processus suivant :

- La Demande d'Attribution de Poste ;
- La Déclaration des Marchandises Dangereuses ;
- La Déclaration des Marchandises Spéciales ;
- La déclaration du Manifeste Export ;

Déploiement du paiement en ligne des services et prestations de l'Agence

La solution de paiement Electronique des factures relatives aux services et prestations offertes par l'Agence Nationale des Ports et certains acteurs de la communauté portuaire a été déployé est opérationnel.

Ce projet vise à améliorer la qualité des services offerts aux clients des ports et faciliter ainsi les procédures de recouvrements des opérateurs et des clients des ports.

Ainsi les clients pourront réaliser facilement leurs paiements en ligne et en toute sécurité via leur compte bancaire. La plateforme de paiement permet d'utiliser les différents canaux disponibles sur le marché : Agences Bancaires, GAB, e-banking, m-banking, portail entreprises des banques et différents moyens de paiement : débit direct, carte bancaire (Nationale et Internationale), Etc.

b- En matière de fédération et d'intégration des SI portuaires de l'ANP :

Pour le SI Portuaire cœur du métier :	Mise en place et Déploiement d'un SI de gestion du Domaine public portuaire Ce système va contribuer aussi à l'alimentation des systèmes d'aides à la décision avec divers indicateurs fiabilisés et entièrement dématérialisés. Le processus de gestion du domaine public portuaire a été automatisé en 2018, et le système de gestion du domaine public portuaire a été déployé au niveau de tous les ports
	Développement d'une solution de gestion de la conférence portuaire ; L'objectif de ce projet est la mise en place d'un SI portuaire pour automatiser et dématérialiser le processus de gestion de la conférence portuaire ainsi que le processus de la gestion des marchandises dangereuses.
Pour le SI back Office :	Développement d'un SI intégré pour la gestion des achats. Ce projet vise à automatiser l'ensemble des étapes du processus de gestion des achats en intégrant tous les contrôles nécessaires à même de garantir le respect des dispositions légales et réglementaires.
	Développement d'un SI intégré Finance, comptabilité et budget. Ce projet répond au besoin d'automatisation de l'ensemble des étapes des processus financiers, comptables et budgétaires à travers la conception et la mise en place d'une solution informatique qui prend en charge l'ensemble de ces processus.
	Développement d'un SI intégré de gestion des ressources humaines Ce projet répond au besoin d'automatisation de l'ensemble des étapes des processus de gestion des ressources humaines et de gestion de carrières à travers la conception et la mise en place d'une solution informatique qui prend en charge l'ensemble de ces processus.

c- En matière de la fiabilisation de l'information et des applications SI

La fiabilité de l'information et des applications SI est conditionnée par la robustesse de l'infrastructure informatique, en effet, en 2018 l'Infrastructure SI de l'Agence a été nettement améliorée en termes de stabilité, de sécurité et de haute-disponibilité.

Dans ce cadre, et afin de mieux supporter la stratégie de transformation digitale dans les ports, plusieurs mesures ont été prises en 2018 à savoir :

- L'opérationnalisation du centre de backup du SI portuaire dans un site éloigné conformément aux recommandations de la DNSSI.
- Le déploiement de nouvelles solutions destinées à sécuriser l'information et à protéger les données des utilisateurs.
- L'amélioration de la haute disponibilité des services SI par le déploiement de solutions de supervision et de suivi des vulnérabilités SI.

XVII. POLITIQUE QUALITE, SECURITE ET ENVIRONNEMENT

XVII.1. POLICE PORTUAIRE

La mission de police portuaire est dévolue à l'Agence Nationale des Ports en vertu de la Loi 15-02 ; elle exerce cette fonction à travers des structures administratives dans chaque port, dont les capitaineries sont le cœur.

Ainsi l'ANP, à travers les capitaineries, en tant qu'acteur principal du paysage portuaire et doté des prérogatives dévolues par la législation en vigueur, œuvre pour garantir un environnement propice à la compétitivité et à la concurrence loyale et susceptible de générer des services dans des conditions de performance, de sécurité et de qualité.

Pour atteindre ces finalités, la politique de l'ANP repose sur les axes suivants :

- Veiller sur le respect de l'arsenal réglementaire, régissant notre domaine, par tous les intervenants, tout en garantissant l'harmonie et la conformité par rapport aux normes et standards internationaux ;
- S'assurer et de veiller, le cas échéant, à ce que l'outil portuaire soit accessible, disponible et continuellement en service de manière à permettre l'accueil de navires et le transit sécurisé des marchandises ;
- Assurer la performance et la qualité vis-à-vis des opérateurs, des partenaires et de tous les usagers des ports, qui consistent dans :
 - ✓ La fiabilité et la célérité de la programmation et du traitement des escales des navires dans un esprit de transparence et de respect des règlements en vigueur ;
 - ✓ La fluidité des trafics et la réduction des délais de séjour des navires au port ;
 - ✓ La dématérialisation des échanges et documents portuaires et la garantie de leur traçabilité ;
 - ✓ Le renforcement du rôle de l'ANP en tant qu'organe de police portuaire.

Pour cela, l'ANP a doté les ports par les moyens techniques à la pointe du progrès pour exercer sa mission de police portuaire, et l'amélioration continue des compétences de son personnel tout en instaurant un système de management de qualité pour les capitaineries des ports.

XVII.2. SURETE, SECURITE ET ENVIRONNEMENT

A- SURETE ET SECURITE

L'Agence Nationale des Ports adopte une politique visant à assurer la prévention des incidents et des risques, et ensuite l'efficacité dans l'intervention en cas de survenue de tout événement de nature sûreté et sécurité. Cette politique est articulée autour des axes suivants :

- La conformité permanente des ports et des installations portuaires aux standards internationaux en matière de sécurité et de sûreté ; notamment le code ISPS, code IMDG ;
- Le renforcement des cadres de partenariat avec les acteurs institutionnels en charge des questions relatives à la sûreté et à la sécurité (Direction Générale de la Sûreté Nationale, Administration des Douanes et Impôts Indirects, Protection Civile, Centre National de l'Energie, des Sciences et des Techniques Nucléaires, Direction de la Météorologie Nationale, Gendarmerie Royale) ;
- La mise en place d'un système de Management de la Sûreté et la Sécurité des ports de l'ANP (SM2S) ;
- L'amélioration et la préservation du patrimoine portuaire dédié à la sûreté et à la sécurité ;

- La mise en place des règles et des procédures de travail régissant le domaine de la sûreté et de la sécurité.

Dans son rôle d'autorité portuaire, l'Agence diffuse auprès des différents acteurs du secteur une culture sécuritaire à travers des actions de formation et des exercices en matière de sûreté et sécurité portuaire.

B- PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET RSE

L'ANP est consciente des enjeux environnementaux et des impacts des activités de la communauté portuaire sur l'environnement ; ces enjeux concernent la protection de la biodiversité, le respect des riverains et de leurs installations, la gestion des déchets polluants ou encore l'impact des activités sur l'air, l'eau, les sols, la faune et la flore sous-marine.

Tenant compte de la spécificité du milieu portuaire, et de ses engagements face aux problématiques environnementales, l'ANP s'est inscrit dans la politique générale du Maroc en matière de développement durable, en adoptant une politique environnementale qui s'articule principalement autour des axes suivants :

- Le développement des espaces verts et la préservation de l'environnement portuaire y compris le nettoyage permanent des bassins portuaires ;
- L'évacuation des ports des marchandises en souffrance et l'assainissement des épaves des ports ;
- La surveillance et la mesure de la qualité des eaux et sédiments à l'intérieur des bassins et chenaux portuaires ;
- L'amélioration et la préservation du patrimoine portuaire dédié à la lutte contre la pollution ;
- La participation à l'organisation d'un exercice national biennuel (SIMULEX), de lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures, pour tester les plans d'urgence de ports et renforcer la coordination avec les différents acteurs ;
- La formation du personnel chargé de la gestion des aspects environnementaux dans les ports, et particulièrement en matière de gestion des déchets et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ;
- La veille réglementaire, tout en veillant au respect de la réglementation et des normes nationales et internationales en matière de préservation et de protection de l'environnement portuaire (Gestion des déchets, IRP, Etudes d'impact sur l'environnement,...) ;
- Le renforcement du cadre du partenariat avec la Fondation Mohammed VI pour la Protection de l'Environnement, notamment à travers les deux programmes « Compensation volontaire carbone » et « Plages propres ».

L'ANP, acteur fédérateur œuvrant pour faire des ports un outil de développement intégré dans leur environnement local, régional, national et international. Consciente de ses enjeux de RSE, et se plaçant dans le cadre de la Charte environnementale nationale et de l'inscription du Maroc dans une logique de Développement Durable, l'ANP a décidé de s'engager dans la définition et la mise en œuvre d'une démarche de RSE structurée.

Cette démarche constitue l'outil qui vise à garantir, sur le long terme, une prise en compte équilibrée des enjeux économiques, environnementaux, sociaux et sociétaux. Elle témoigne également de la volonté de l'ANP de s'inscrire, au-delà du strict respect des obligations réglementaires et contractuelles, dans une dynamique d'amélioration continue de ses performances environnementales, sociales et sociétales et donc de sa performance globale. Elle s'appuie sur :

- Le suivi permanent des aspects environnementaux et sociaux et une maîtrise des impacts des activités de l'ANP sur l'environnement et la société.
- Une veille réglementaire structurée et un suivi régulier du niveau de conformité.
- Le développement de programmes permettant de suivre, et au-delà, de piloter les performances de l'ANP relatives à ses enjeux de RSE.

- La contribution à des actions de recherche appliquée en vue de développer des solutions concrètes.

À travers cette démarche, l'ANP s'est fixé 6 objectifs principaux :

- Viser la conformité réglementaire environnementale des activités & opérations au niveau des ports et rechercher en particulier l'excellence en termes de gestion des matières dangereuses.
- Renforcer la protection de l'environnement, et améliorer en particulier la gestion des déchets, la maîtrise des rejets liquides, la limitation des impacts des activités de « vrac » et la qualité globale de l'environnement des ports en développant des espaces verts adaptés.
- Mobiliser les partenaires portuaires et les associer étroitement à la mise en œuvre et au suivi de la démarche RSE de l'ANP.
- Maîtriser les impacts environnementaux et sociaux liés à la réalisation des travaux.
- Apporter des réponses aux attentes exprimées par les parties intéressées et apporter un soutien aux plus vulnérables d'entre-elles.
- Développer les ressources humaines qui sont l'essence même de la réussite de toute démarche

XVIII. POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DE L'ANP

La planification stratégique repose sur un processus du plan stratégique à différents niveaux organisationnels (centre/région) comme suit :

- Elaboration de la note d'orientation stratégique de cadrage fixant les grandes orientations par domaine ;
- Mise en place des politiques fonctionnelles ;
- Détermination du projet ;
- Réalisation du budget d'investissement sur un horizon 5 ans et du budget de fonctionnement sur une année.

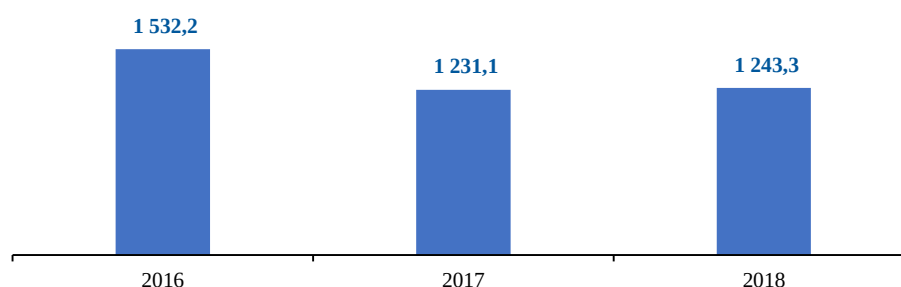
XVIII.1. INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ANP

Sur la période 2016-2018, l'ANP a réalisé les investissements en social suivants :

Evolution des engagements relatifs aux investissements en social sur la période 2016-2018

(en millions de dirhams)

TCAM 2016-2018 : - 9,9%



Source : ANP

Le montant total des investissements consentis par l'ANP au cours des trois derniers exercices s'élève à 4 milliards de dirhams. En 2018, l'investissement est de 1,2 milliards composé essentiellement d'immobilisations corporelles.

L'évolution des investissements consentis par type d'immobilisations se présente comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Acquisition d'Immobilisations Incorporelles	3,5	0,9	4,5	-74,1%	>100%
Acquisition d'Immobilisations Corporelles	1 422,7	1 027,1	1 232,2	-27,8%	20,0%
Acquisition d'Immobilisations Financières	100,0	197	0,2	97%	-99,9%
Augmentation des créances immobilisées	5,9	6,1	6,4	2,9%	4,3%
Acquisition et augmentation d'immobilisations	1 532,2	1 231,1	1 243,3	-19,6%	1,0%

Source : ANP

Les immobilisations incorporelles correspondent aux logiciels et applications informatiques acquises par l'ANP. Quant aux créances immobilisées, celles-ci concernent principalement les prêts octroyés au personnel de l'ANP (immobilier, voiture et autres).

XIX. POLITIQUE DE FINANCEMENT DE L'ANP

L'ANP axe sa politique de financement essentiellement sur les leviers suivants :

- Diversification des modes de financement ;
- Mixage entre l'autofinancement et les financements externes mettant à profit l'apport de levier financier ;
- Gestion dynamique de la dette profitant des évolutions favorables du marché financier à la fois national et international.

Partant de ces leviers, l'ANP arbitre entre les différents modes de financement en fonction de (i) l'évolution du marché s'y rapportant, (ii) la nature de ses ressources financières, (iii) sa situation financière et (iv) la nature des investissements à financer. Ainsi, et pour le cas spécifique de la présente émission obligataire, l'Agence l'a envisagée en vue de tirer profit de la situation actuelle du marché obligataire national caractérisée par d'importantes opportunités favorisant la levée de fonds.

PARTIE VI. SITUATION FINANCIÈRE SOCIALE DE L'ANP

I. PRINCIPALES METHODES DE COMPTABILISATION PROPRES A L'ANP

Les méthodes de comptabilisation adoptées par l'ANP sont les méthodes préconisées par le code général de normalisation comptable marocain (CGNC).

Ci-dessous les principales règles de comptabilisation compte tenu de la nature singulière de l'activité de l'ANP :

- Les droits de ports constituent une partie du chiffre d'affaires de l'ANP et sont, par conséquent, comptabilisés lors de leur facturation en produits d'exploitation au niveau du CPC.
 - La facturation des redevances de concessions et d'autorisations dont les modalités de facturation sont fixées dans le cadre conventionnel mis en place entre l'Agence et les concessionnaires / permissionnaires : *Le conseil d'administration, disposant de tous les pouvoirs et attributions nécessaires à l'administration de l'agence, fixe après ses délibérations les redevances, les droits et les tarifs portuaires tels que stipulé dans l'article 36 de la loi n° 15-02*
 - *Les redevances de l'autorisation, leur mode de calcul et les modalités de leur paiement sont prévus dans un cahier de charges établi par l'ANP tel que défini dans l'article 13 et 24 de la loi n° 15-02.*
- Le ticket d'entrée est comptabilisé en tant que produit d'exploitation au niveau du CPC conformément ce qui est défini au niveau du contrat de concession. Il correspond au coût d'accès initial versé par le concessionnaire au concédant pour l'exploitation du port.
- Les investissements portuaires réalisés directement par l'ANP sont comptabilisés dans le bilan en actif immobilisé, selon le type de bien, et sont amorties au taux défini par la loi et par la législation fiscale en vigueur.
 - *Les investissements portuaires sont comptabilisés à leur coût d'acquisition et subissent un amortissement linéaire tel que indiqué au niveau de l'Etat AI relatif aux méthodes d'évaluation appliqués.*
- Les biens de retour peuvent soit être la propriété du concédant soit mis à sa disposition et être mis à la disposition du concessionnaire pendant la durée de concession, soit être acquis ou construits par le concessionnaire. Leurs comptabilisations se présentent comme suit :
 - *Les biens mis à la disposition du concessionnaire par l'ANP, restent inscrits dans le bilan de cette dernière, spécifiquement l'actif immobilisé, et sont amortis au taux défini par la loi et par la législation fiscale en vigueur.*
 - *Les investissements réalisés par les concessionnaires sont comptabilisés, chez l'ANP, lors de la reprise selon les modalités et conditions arrêtés dans les conventions de concession.*
- La règle qui s'applique au provisionnement des créances clients et des créances des autres débiteurs est le provisionnement à hauteur de 100% de toute créance dépassant un (1) an.

II. ANALYSE DE L'ETAT DES SOLDES DE GESTION

Le tableau suivant reprend les données historiques de l'état des soldes de gestion de l'ANP sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Production de l'exercice	1 739,3	1 744,9	1 780,5	0,3%	2,0%
Ventes de biens et services produits	1 739,3	1 744,9	1 780,5	0,3%	2,0%
Consommation de l'exercice	522,3	703,8	705,3	34,8%	0,2%
Achats consommés de mat. et fourniture	186,7	207,4	249,6	11,1%	20,3%
Autres charges externes	335,7	496,4	455,7	47,9%	-8,2%
Valeur ajoutée	1 217,0	1 041,2	1 075,2	-14,4%	3,3%
Subventions d'exploitation	-	-	-	NA	NA
Impôts et taxes	214,0	284,4	317,6	32,9%	11,7%
Charges de personnel	275,8	300,6	300,5	9,0%	0,0%
Excédent Brut d'Exploitation	727,2	456,1	457,0	-37,3%	0,2%
Reprises d'exploitation, transf. de charges	43,5	68,4	125,1	57,2%	83%
Dotations d'exploitation	410,9	275,3	354,8	-33,0%	28,9%
Résultat d'Exploitation	359,9	249,2	227,3	-30,8%	-8,8%
Résultat Financier	-46,6	-73,5	-59,2	-57,7%	19,5%
Résultat Courant	313,3	175,7	168,1	-43,9%	-4,3%
Résultat Non Courant	-11,6	33,1	46,2	>100%	39,5%
Résultat avant impôts	301,7	208,8	214,3	-30,8%	2,6%
Impôts sur les résultats	86,9	64,1	67,2	-26,2%	4,9%
Résultat Net de l'Exercice	214,8	144,7	147,1	-32,6%	1,6%

Source : ANP

Les réalisations financières au titre de l'exercice 2018, se présentent comme suit :

- Un Chiffre d'affaires de 1 780,5 MDH, soit une hausse de 2,04% par rapport au CA de l'année 2017.
- Des charges d'exploitation de 1 678,3 MDH, soit une augmentation de 7,3% ;
- Une valeur ajoutée de 1 075,2 MDH, soit une augmentation de 3,3% par rapport à 2017 ;
- Un résultat d'exploitation en baisse de 8,8% passant de 249,2 MDH en 2017 à 227,3 MDH en 2018 et ceci, est dû principalement à la hausse conjuguée des charges d'exploitation et du chiffre d'affaires au titre de cette année ;
- Un résultat net de 147,1 MDH, soit une légère hausse de 1,6% par rapport à 2017.

Les réalisations financières au titre de l'exercice 2017, se présentent comme suit :

- Un Chiffre d'affaires de 1 745 MDH, soit une évolution de 0,3% par rapport au CA de l'année 2016.
- Des charges d'exploitation de 1 564,1 MDH, soit une augmentation de 9,9% suite à la hausse des dotations aux amortissements, la croissance des achats consommés, des autres charges externes et des charges du personnels
- Une valeur ajoutée de 1 041,2 MDH, soit -14,4% par rapport à 2016 ;
- Un résultat d'exploitation en baisse de 30,8% passant de 359,8 MDH à 249,2 MDH en 2017
- Un résultat net de 144,7 MDH, soit -32,6% par rapport à 2016.

II.1. CHIFFRE D'AFFAIRES

II.1.1. Répartition du chiffre d'affaires par activité

Le chiffre d'affaires par activité se répartit comme suit, sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Droits de Ports	971,6	986,9	1 035,4	1,6%	4,9%
Redevances de Concessions et d'Autorisations	547,9	517,1	504,5	-5,6%	-2,4%
Redevances de Gestion des Réseaux	108,7	110,8	118,1	1,9%	6,6%
Redevances d'Occupation du Domaine Public	79,3	85,8	87,1	8,2%	1,5%
Autres Produits ³¹	31,7	44,3	35,4	39,7%	-20,1%
Ventes de biens et services produits	1 739,3	1 744,9	1 780,5	0,3%	2,0%

Source : ANP

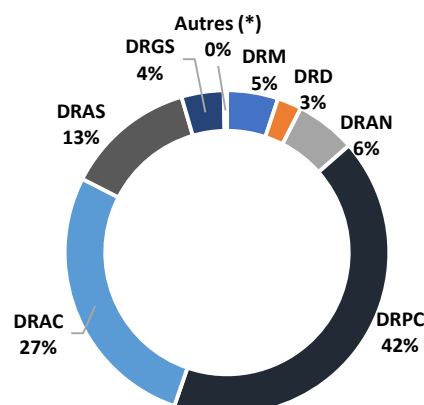
Le chiffre d'affaires évolue selon un TCAM de 1,2% sur la période 2016-2018 en passant de 1 739,3 MDH en 2016 à 1 744,9 MDH en 2017 puis à 1 780,5 MDH en 2018. Il est généré, en moyenne à hauteur de 86 % par les droits de ports et les redevances de concessions et d'autorisations.

Le tableau ci-après illustre l'évolution et la contribution de chaque région au chiffre d'affaires aux titres des exercices 2016, 2017 et 2018 :

Répartition du chiffre d'affaires par région sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	TCAM 16-18
Direction Régionale Méditerranée (DRM)	92	92,1	90,8	-0,7%
Direction Régionale du Détroit (DRD)	26,8	36,3	43,3	27,1%
Direction Régionale Atlantique Nord (DRAN)	103,2	106,3	106,9	1,8%
Direction Régionale du port de Casablanca (DRPC)	838,4	721,6	743,1	-5,9%
Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC)	404,4	502,2	484,8	9,5%
Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS)	197,4	201,4	231,1	8,2%
Direction Régionale Grand Sud (DRGS)	70,6	74,8	74,8	2,9%
Autres (*)	6,5	10,3	5,8	-5,3%
Chiffre d'affaires total	1739,3	1745,0	1780,5	1,2%

Répartition du CA par région en 2018



Source : ANP

(*) DG, Centre de vacances Cabo Negro et IFP.

Les régions ci-dessous contribuent à hauteur de 82%, en moyenne, dans la composition du chiffre d'affaires sur la période 2016-2018 :

³¹ Les autres produits comprennent les « prestations des zones chantiers navales », les « prestations de manutention et services divers rendus aux navires », les « produits accessoires » et les « produits divers ».

▪ **La Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC)**

Variations entre 2016 et 2017

La DRPC a enregistré une baisse de 13,9% du chiffre d'affaires entre 2016 et 2017 en se situant, respectivement, à 838,4 MDH et 721,6 MDH, soit 41,4% du chiffre d'affaires global. Cette baisse résulte, principalement, de la chute des redevances de concession au niveau du port à l'issue de la régularisation des redevances de l'OCP et l'ONICL pris en charge en 2016

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, le chiffre d'affaires s'établit à 743,1 MDH, soit une hausse de 3% par rapport à 2017 eu égard de l'appréciation des redevances de concessions, des droits de ports et des redevances de gestion des réseaux en se situant, respectivement, à 249,7 MDH, 442 MDH et 46,8 MDH.

▪ **La Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC)**

Variations entre 2016 et 2017

La DRAC a enregistré une hausse en passant de 404,4 MDH en 2016 à 502,2 MDH en 2017, soit une augmentation de +97,9 MDH expliquée principalement par une hausse des redevances des concessions de +92,8 MDH.

Variations entre 2017 et 2018

La DRAC enregistre une baisse de 3% sur la période en passant de 502,2 MDH en 2017 à 484,8 MDH en 2018 expliquée principalement par la baisse de 14% des redevances de concessions et autorisations pour s'établir à 143 MDH contre 180 MDH affiché en 2017 observé essentiellement au niveau du port de Safi . Cette baisse est expliquée par les opérations exceptionnelles qui ont marqué l'année 2016 relatives aux régularisations des concessions de l'OCP.

▪ **La Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS)**

Variations entre 2016 et 2017

Le chiffre d'affaires de la DRAS a enregistré une faible hausse en passant de 197,4 MDH en 2016 à 201,4 MDH en 2017 soit une augmentation de 2%.

Variations entre 2017 et 2018

La DRAS enregistre une augmentation de 15% entre 2017 et 2018 en se chiffrant à respectivement à 201,4 MDH en 2017 et 231,1 MDH en 2018 En effet, le chiffre d'affaires a suivi la tendance haussière du trafic global de la DRAS au titre de l'année 2018, traduite principalement par l'évolution des :

- Redevances de concessions et d'autorisations de 68% pour atteindre 55 MDH contre 33 MDH affiché en 2017 ;
- Autres produits de 23% à 20,8 MDH.

II.1.2. Droits de Port

Définition : Les « Droits de Port » désignent les droits facturés sur les navires entrant dans le port. Ils comportent, essentiellement, les droits du port sur navires, sur marchandises, sur pêche et sur passagers. Le recouvrement des droits de ports relève uniquement de la responsabilité de l'ANP.

Le tableau ci-dessous détaille les composantes du chiffre d'affaires relatif aux droits de port sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Droit de port sur navires	452,8	455,9	498,7	0,7%	9,4%
Droit de port sur marchandises	454,2	466,2	468,9	2,6%	0,6%
Droit de port sur passagers	3,3	3,9	4	18,2%	2,6%
Droit de port de pêche	61,2	60,9	63,8	-0,5%	4,8%
Total	971,6	986,9	1 035,4	1,6%	4,9%

Source : ANP

Le chiffre d'affaires des droits de port se chiffre à 1 035 MDH en 2018 contre 986,9 MDH en 2017 et 971,6 MDH en 2016 soit une augmentation annuelle moyenne de 3,2%.

Variations entre 2016 et 2017

Les droits de port ont subi une hausse de 1,5% entre 2016 et 2017, expliquée par l'augmentation du trafic transitant par les ports relevant de l'ANP de 8,1%

A fin 2017, le chiffre d'affaires des droits de port se décompose entre :

- Les droits de port sur les navires qui augmentent de 0,7% à 455,9 MDH en 2017 contre 452,8 MDH en 2016, représentant ainsi, 46% du total des droits de port ;
- Les droits de port sur les marchandises qui se chiffrent à 466,2 MDH en 2017 contre 454,2 MDH en 2016, soit une hausse de 2,6% ;
- Les droits de port de pêche maintiennent un niveau quasi-stable à 60,9 MDH en 2017 contre 61,2 MDH en 2016 ;
- Les droits de port sur les passagers qui augmentent de 18,2% à 3,9 MDH en 2017 contre 3,3 MDH en 2016 vu la hausse de 14,7% du trafic des passagers.

Variations entre 2017 et 2018

Les droits de port ont atteint 1 035,4 MDH en 2018 contre 986,9 MDH en 2017, soit une hausse de 4,9% et ce en raison, principalement de l'évolution des droits de ports sur navires de près de 9,4%.

A fin 2018, le chiffre d'affaires des droits de port se décompose entre :

- Les droits de port sur les navires qui atteignent 498,7 MDH, représentant ainsi, 48,2% du total des droits de port ;
- Les droits de port sur les marchandises qui se chiffrent à 468,9 MDH, soit une légère évolution de 0,6% ;
- Les droits de port de pêche progressent de 4,8%.

II.1.3. Redevances de Concessions et d'Autorisations

Définition : Les « Redevances de Concessions et d'Autorisations » désignent la contrepartie en valeur à régler par le concessionnaire et /ou le permissionnaire au titre de la concession et/ou de l'autorisation qui lui est accordée par l'ANP. Elle comprend le droit d'entrée, le cas échéant, correspondant au droit de jouissance pour l'exploitation d'une activité portuaire et la redevance de concession composée d'une partie fixe et d'une partie variable.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des redevances de concession et d'autorisation sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Redevances d'autorisations	23,3	28,9	43,0	24,0%	48,8%
Redevances de concessions	524,6	488,2	461,5	-6,9%	-5,5%
Total	547,9	517,1	504,5	-5,6%	-2,4%

Source : ANP

Le chiffre d'affaires émanant des redevances de concessions et d'autorisations s'établit à 504,5 MDH en 2018 contre 517,1 MDH, soit une baisse annuelle moyenne de 4%.

Variations entre 2016 et 2017

Les redevances de concessions et d'autorisations réalisées au titre de l'exercice 2017 se chiffrent à 517,1 MDH, soit une baisse de 5,6% par rapport à 2016, ceci étant expliqué principalement par la diminution des redevances de concession variables de Marsa Maroc d'un montant de 37,6 MDH au niveau du port de Casablanca et de 7,4 MDH au niveau du port d'Agadir et ce malgré l'augmentation de la redevance fixe et variable, au niveau du port de Casablanca, pour la société TC3PC d'un montant de 32,5 MDH par rapport à 2016 soit +54% et pour la société SOMAPORT d'un montant de 16,7 MDH .

Aussi, il y a lieu de noter la régularisation des redevances de concession OCP et SOSIPO pris en charge en 2016 d'un montant de 165 MDHS ;

Variations entre 2017 et 2018

Au titre de l'exercice 2018, les redevances de concessions et d'autorisations enregistrent une baisse de 2,4% en se chiffrant à 504,5 MDH contre 517,1 MDH en 2017. 7 principaux opérateurs (Sodep, TC3, OCP, SOSIPO, Marinas, SOMAPort et SMA) contribuent à hauteur de 71% à la formation du CA relatif aux redevances de concessions.

II.1.4. Redevances de Gestion des Réseaux

Définition : Les « Redevances de Gestion des Réseaux » désignent la contrepartie perçue par l'ANP suite à la mise à disposition au niveau des ports d'eau et d'électricité.

Le tableau ci-dessous détaille les composantes des redevances de gestion des réseaux sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Fourniture d'eau	21,6	20,0	23,7	-7,4%	18,5%
Fourniture d'électricité	87,1	90,8	94,4	4,2%	4,0%
Total	108,7	110,8	118,1	1,9%	6,6%

Source : ANP

Les redevances de gestion des réseaux évoluent selon un TCAM de 4,3% en passant de 108,7 MDH en 2016 à 118,1 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Le chiffre d'affaires relatif à l'activité 'Fourniture d'eau' a connu une baisse de 7,4%, l'équivalent de 1,6 MDHS. Cette baisse s'explique par la diminution de la consommation de certains clients dans les ports de Jorf Lasfar (0,4 MDHS) et d'Agadir (1 MDHS). Le chiffre d'affaires relatif à l'activité 'Fourniture d'électricité' a connu une augmentation de 4,2%, l'équivalent de +3,7 MDHS. La hausse de cette activité s'explique par les nouvelles demandes de branchement permettant ainsi de dégager un chiffre d'affaires additionnel de 2,1 Millions de DHS.

Variations entre 2017 et 2018

Les redevances de gestion des réseaux se chiffrent à 118,1 MDH en 2018 contre 110,8 MDH en 2017 en raison de la hausse de la fourniture d'électricité à 94,4 MDH contre 90,8 MDH en 2017 ainsi que la progression de la fourniture d'eau de 20 à 23,7 MDH

II.1.5. Redevances d'Occupation du Domaine Public

Définition : Les « Redevances d'Occupation du Domaine Public » correspondent aux sommes à verser par le permissionnaire en contrepartie de l'occupation du domaine public portuaire mis à sa disposition.

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Redevances d'Occupation du Domaine Public	79,3	85,8	87,1	8,2%	1,5%
Total	79,3	85,8	87,1	8,2%	1,5%

Source : ANP

Les redevances d'occupation du domaine public augmentent selon un TCAM de 4,8% en passant de 79,3 MDH en 2016 à 85,8 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Les redevances liées à l'activité d'OTDP, ont connu une hausse passant de 79,3 MDH en 2016 à 85,8 MDHS en 2017, soit l'équivalent de +6,5 MDH (8,2%) expliquée par l'effet conjugué de :

- La hausse des redevances d'OTDP au port de Nador de +112% (l'équivalent de 7 MDHS) en passant de 6,2 MDHS en 2016 à 13,3 MDHS en 2017 expliquée par la régularisation de la facturation de certaines occupations temporaires du domaine public et la facturation de nouvelles occupations dans ce port ;
- Les redevances d'OTDP au port d'El Jadida ont enregistré à fin 2017, une évolution de 5 MDHS par rapport à 2016 en passant de 1,1 MDHS à 6,1 MDHS en 2017 expliquée par l'octroi d'une nouvelle autorisation d'OTDP à un nouvel permissionnaire (Montant de 5 000 KDH payé pour une seule fois).
- La baisse des redevances d'OTDP au port de Jorf Lasfar de 47,5% (l'équivalent de 15 MDH) en passant de 31,5 MDH en 2016 à 16,5 MDH ;

Variations entre 2017 et 2018

Les redevances d'OTDP augmentent légèrement de 1,5% en se situant à 87,1 MDH à fin 2018. Cette évolution trouve son origine dans les éléments conjugués suivants :

- Hausse des redevances OTDP relatives à la DRD de 59%, DRAN de 12% et DRGS de 20% pour s'établir respectivement à 11 MDH, 10,7 MDH et 13,8 MDH avec notamment les ports de Larache, Tan Tan et Dakhla

- Baisse des redevances OTDP relatives à la DRM de 36% pour s'établir à 9,4 MDH et notamment pour les ports de Nador et celles de DRAC de 18% pour s'établir 20,7 MDH avec les ports de Jorf et El Jadida.

II.1.6. Autres Produits

Définition : Les « Autres Produits » comprennent, essentiellement, les prestations de réparation navale et certains produits accessoires dont, principalement, les prestations de formation assurées par l'ANP à l'Institut de Formation Portuaire (IFP).

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des composantes des autres produits sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Prestations des zones de chantiers navals	17,3	17,8	21,6	2,9%	21,4%
Prestations de manutention et services divers rendus aux navires	1,6	1,4	2,55	-12,5%	82,14%
Produits accessoires	12,7	25,1	11,21	97,6%	-55,3%
Total	31,7	44,3	35,4	39,70%	-20,1%

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

Les autres produits s'élèvent en 2017 à 44,3 MDHS, contre 31,7 MDHS en 2016, soit une hausse de 39,7%. Cette évolution est due à l'augmentation des produits accessoires de +12,5 MDHS, principalement la facturation des charges supportées par l'ANP pour le compte de la société SGPTV.

Variations entre 2017 et 2018

Les autres produits s'élèvent à 35,4 MDH en 2018 en baisse de 20% sur la période sous l'effet de la diminution du CA relatif aux produits accessoires de plus de 55% et ce malgré une hausse enregistrée des prestations pour des zones de chantiers navals et celles de manutention et services divers rendus aux navires .

II.1.7. Répartition du chiffre d'affaires par port

L'évolution du chiffre d'affaires par port sur la période 2016-2018 se présente comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Nador	78,5	79,2	76,9	0,9%	-2,9%
Tanger	3,4	11,8	3,1	247,1%	-73,9%
Kenitra	7,0	7,6	7,4	8,6%	-2,3%
Mohammedia	93,0	95,5	96,1	2,7%	0,6%
Casablanca	838,4	721,6	743,1	-13,9%	3,0%
Jorf	330,4	373,2	407,4	13,0%	9,2%
Safi	69,7	119,3	72,1	71,2%	-39,6%
Agadir	181,3	185,8	211,4	2,5%	13,8%
Tantan	14,4	13,4	16,9	-6,9%	26,4%
Laayoune	32,5	33,0	32,1	1,5%	-2,7%
Dakhla	31,1	32,5	32,1	4,5%	-1,1%
Autres (Ports (*) siège, IFP et centre de vacances)	59,7	72,0	81,9	20,6%	13,7%
Chiffre d'affaires total	1 739,3	1 744,9	1 780,5	0,3%	2,0%

Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, Jebha, Ras Kebdana, Sidi Hsein, Cala Iris, Sidi Ifni, Larache, Boujdour, Ksar Sghir.

Les ports de Casablanca, Jorf et Agadir drainent, en moyenne, près de 76% du chiffre d'affaires global de l'ANP sur la période 2016-2018.

Variations entre 2016 et 2017

Une évolution de 0,3% est constatée au niveau du chiffre d'affaires global de 2017 qui s'établit à 1 744,9 MDH. Cette variation trouve son origine essentiellement dans la diminution du chiffre d'affaires généré par le port de Casablanca de 13,9% en se situant à 721,6 MDH en 2017 contre 838,4 MDH en 2016 due principalement à la constatation en 2016 des redevances de concessions de l'OCP contrebalancée par la hausse principalement du chiffre d'affaires du port de Safi de 71% en passant de 69,7MDH à 119,3 MDH en 2017 ainsi que le chiffre d'affaires enregistré au niveau du port de Jorf Lasfar de 13% affichant 373 MDH contre 330 MDH en 2016.

Variations entre 2017 et 2018

Au titre de l'exercice 2018, le chiffre d'affaires augmente de 2% pour s'établir à 1 780,5 MDH justifié principalement par :

- La hausse du CA généré par le port de Casablanca de 3% en se chiffrant à 743,1 MDH contre 721,6 MDH en 2017
- Une augmentation de 9,2% du CA réalisé par le port de Jorf en se situant à 407,4 MDH contre 373,2 MDH en 2017
- L'évolution du CA enregistré au niveau du port d'Agadir à près de 211,4 MDH contre 185,8 en 2017 soit une hausse de 14%

Et ce malgré,

- La baisse du CA du port de Tanger sur la période 2017-2018 s'explique par la constatation d'un produit accessoire exceptionnel en 2017 relatif à la cession du matériel et équipement par l'ANP à la société SGPTV
- La baisse du CA du port de Safi est expliquée principalement par le recul des droits de port (Navires et marchandises) de 13% suite à la baisse du trafic de ce port de 8%.

II.2. VALEUR AJOUTEE

Le tableau ci-dessous détaille l'évolution de la valeur ajoutée sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Production de l'exercice	1 739,3	1 744,9	1 780,5	0,3%	2,0%
Ventes de biens et services produits	1 739,3	1 744,9	1 780,5	0,3%	2,0%
Consommation de l'exercice	522,3	703,8	705,3	34,8%	0,2%
Achats consommés de mat. et fournit.	186,7	207,4	249,6	11,1%	20,4%
Autres charges externes	335,7	496,4	455,7	47,9%	-8,2%
Valeur ajoutée	1 217,0	1 041,2	1 075,2	-14,4%	3,3%
En % CA	70%	60%	60%	-10,3 pts	0,69 pts

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

La valeur ajoutée affiche une régression de 14,4% au titre de l'exercice 2017 à près de 1 041,2 MDH, contre 1 217,0 MDH à fin 2016. Cette baisse s'explique principalement par l'effet combiné de :

- La quasi-stagnation du chiffre d'affaires qui se chiffre à 1 744,9 MDH contre 1 739,3 MDH en 2016 malgré l'amélioration de l'activité du niveau du trafic qui a atteint 83,7 Millions de Tonnes, soit une augmentation de 8,1%.
- La hausse de la consommation de l'exercice à 703,8 MDH en 2017 contre 522,3 MDH en 2016 suite à l'effet conjugué de la hausse des « Autres charges externes » de 47,9% en raison du poste « Entretien et réparations » qui s'affiche, en 2017, à 446,4 MDH contre 258,6 MDH en 2016 généré par la hausse des charges de déroctage au port de Jorf Lasfar pour +117,2 MDH ainsi que les achats consommés expliquée principalement par la réalisation de travaux, études et prestations de services externes qui passent de 75 MDH en 2016 à 92 MDH en 2017 couvrant les besoins de plusieurs ports .

Le tableau ci-dessous représente la répartition des achats consommés sur les exercices 2016 et 2017 :

En MDH	2016	2017	Δ 16-17
Achats de matières et fournitures consommables et d'emballage	7,4	6,7	-9,3%
Variation des stocks de matières, fournitures et emballages	-0,1	0,1	222,4%
Achats non stockés de matières et de fournitures	103,5	107,7	4,1%
Achats de travaux, études et prestations de services	75,3	91,8	21,9%
Reste du poste des achats	0,6	1,1	88,9%
Achats consommés de mat. et fourn.	186,7	207,4	11,1%

Source : ANP

Le tableau ci-dessous représente la répartition des autres charges externes sur les exercices 2016 et 2017 :

En MDH	2016	2017	Δ 16-17
Locations et charges locatives	14,9	14,5	-2,7%
Entretien et réparations	258,6	446,4	72,6%
Primes d'assurances	6,6	6,2	-6,1%
Rémunérations du personnel extérieur à l'entreprise	0,2	-	NA
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	15,3	9,8	-35,9%
Transports	0,6	1,1	83,3%
Déplacements, missions et réceptions	6,9	8,4	21,7%
Reste du poste des autres charges externes	32,6	10,0	-69,3%
Autres charges externes	335,7	496,4	47,9%

Source : ANP

Le taux de valeur ajoutée régresse de 10,3 pts en se situant à 59,7% en 2017 contre 70,0% en 2016 suite à la hausse considérable des charges externes.

Variations entre 2017 et 2018

La valeur ajoutée affiche une augmentation de 3,3% au titre de l'exercice 2018 à près de 1 075,2 MDH, contre 1 041,2 MDH à fin 2017. Cette hausse s'explique principalement par l'effet combiné de :

- La hausse du chiffre d'affaires qui se chiffre à 1 780,5 MDH contre 1 744,9 MDH en 2017 et ce suite à l'amélioration de l'activité au niveau du trafic qui a atteint 85,3 Millions de Tonnes, soit une augmentation de 2%.
- La quasi-stagnation de la consommation de l'exercice qui se chiffre à 705,3 MDH en 2018 contre 703,8 MDH en 2017 suite à l'effet conjugué de la hausse des achats consommés de matières et fournitures de 20,4% -généré par l'augmentation des achats non stockés et la réalisation de travaux, études et prestations de services externes qui passent de 92 MDH en 2017 à 127 MDH en 2018 couvrant les besoins de plusieurs ports - et de la baisse des autres charges externes de -8,2%.

Le tableau ci-dessous représente la répartition des achats consommés sur les exercices 2017 et 2018 :

En MDH	2017	2018	Δ 17-18
Achats de matières et fournitures consommables et d'emballage	6,7	8,3	24,0%
Variation des stocks de matières, fournitures et emballages	0,1	0,2	73,6%
Achats non stockés de matières et de fournitures	107,7	114,4	6,2%
Achats de travaux, études et prestations de services	91,8	126,7	38,1%
Reste du poste des achats	1,1	-	-
Achats consommés de mat. et fourniture.	207,4	249,6	20,4%

Source : ANP

Le tableau ci-dessous représente la répartition des autres charges externes sur les exercices 2017 et 2018 :

En MDH	2017	2018	Δ 17-18
Locations et charges locatives	14,5	16,2	11,8%
Redevances crédit-bail	-	0,6	NA
Entretien et réparations	446,4	402,0	-10,0%
Primes d'assurances	6,2	6,8	8,8%
Rémunérations du personnel extérieur à l'entreprise	-	-	NA
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	9,8	10,1	3,2%
Transports	1,1	0,9	-10,6%
Déplacements, missions et réceptions	8,4	8,2	-2,5%
Reste du poste des autres charges externes	10,0	10,9	8,6%
Autres charges externes	496,4	455,7	-8,2%

Source : ANP

Le taux de valeur ajoutée est en quasi-stagnation avec une évolution de 0,7 pts en se situant à 60% en 2018 contre 59,7% affichée en 2017.

II.3. EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION

Le tableau ci-dessous détaille l'évolution de l'excédent brut d'exploitation (EBE) au cours de la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Valeur ajoutée	1 217,0	1 041,2	1 075,2	-14,4%	3,3%
Subventions d'exploitation	-	-	-	-	NA
Impôts et taxes	214,0	284,4	317,6	32,9%	11,7%
Charges de personnel	275,8	300,6	300,6	9,0%	0,0%
Excédent Brut d'Exploitation	727,2	456,1	457,0	-37,3%	0,2%
Marge d'EBE (EBE/CA)	41,8%	26,14%	26%	-15,7 pts	-0,47 pts

Source : ANP

L'excédent brut d'exploitation évolue selon un TCAM de -20,7% en passant de 727,2 MDH en 2016 à 457,0 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Une baisse de 37,3% est constatée au niveau de l'EBE qui passe de 727,2 MDH en 2016 à 456,1 MDH en 2017. Cette évolution trouve son origine dans le recul de la valeur ajoutée de 14,4% ainsi que l'évolution des charges comme suit :

- La hausse de 32,9% des impôts et taxes à 284,4 MDH qui se composent, principalement, de la redevance domaniale à payer par l'ANP à l'Etat pour un montant de 100 MDH, à laquelle

s'ajoute la participation exceptionnelle de l'ANP au budget de l'Etat, devenue structurelle depuis l'année 2011, pour 170 MDH.

- La croissance de 9% des charges de personnel à 300,6 MDH qui résulte des augmentations de salaire et des recrutements effectués au cours de l'année 2017.

Le taux de marge brute d'exploitation s'établit à 26,1% en 2017 en baisse de 15,7 points par rapport à 2016.

Variations entre 2017 et 2018

L'EBE affiche une quasi-stagnation entre 2017 et 2018 en se chiffrant à, respectivement, 456,1 MDH et 457,0 MDH. Cette quasi-stagnation de l'EBE est en lien avec celle de la valeur ajoutée conjuguée à l'effet combiné de :

- Une stagnation des charges de personnel à 300,6 MDH observée en 2017 et 2018 ;
- Une hausse des impôts et taxes de 21,8% en passant de 284,4 MDH à 317,6 MDH qui se composent, principalement, de la redevance domaniale à payer par l'ANP à l'Etat pour un montant de 100 MDH, à laquelle s'ajoute la participation exceptionnelle de l'ANP au budget de l'Etat, devenue structurelle depuis l'année 2011, pour 200 MDH.

Le taux de marge brute d'exploitation s'établit à 25,7 % en 2018, soit une légère baisse de 0,47 pts qu'en 2017.

II.4. RESULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation évolue de la manière présentée au niveau du tableau ci-dessous sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Excédent Brut d'Exploitation	727,2	456,1	457,0	-37,3%	0,2%
Reprises d'exploitation, transf. de charges	43,5	68,4	125,2	57,24%	83,0%
Dotations d'exploitation	410,9	275,3	354,8	-33,00%	28,9%
Résultat d'Exploitation	359,9	249,2	227,3	-30,8%	-8,8%
Marge Opérationnelle (REX/CA)	20,7%	14,3%	12,8%	-6,4 pts	-1,53 pts

Source : ANP

Le résultat d'exploitation enregistre une baisse annuelle moyenne de 20,5 % sur la période considérée en passant de 359,9 MDH en 2016 à 227,3 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Une baisse de 30,8% est constatée au niveau du résultat d'exploitation entre 2016 et 2017 atteignant ainsi 249,2 MDH suite à l'effet combiné de :

- La constatation d'un EBE de 456,1 MDH en 2017 en baisse de 37,3% par rapport à 2016 ;
- La hausse significative du poste « reprises d'exploitations et transferts de charges », composé uniquement de reprises sur la période, qui s'établit à 68,4 MDH à fin 2017 provenant de la constatation de 27,6 MDH de plus au niveau des reprises sur provisions pour dépréciation des clients ordinaires.
- Contrebalancée par la baisse de 33% des dotations d'exploitation à 275,3 MDH en 2017 contre 410,9 MDH en 2016 sous l'effet combiné de :
 - La baisse des dotations aux provisions en se situant à 64,8 MDH en 2017, soit 156,6 MDH de moins qu'en 2016 compte tenue de la constatation d'une provision de 1,8

MDH en 2017 contre 143,5 MDH en 2016 (relative à la prise en charge d'une provision pour risques liés aux dédommagements réclamés par un armateur et son assureur suite à la non réalisation de l'opération de dragage d'un port étant à l'origine des dommages au niveau d'un navire) .

- Combinée à l'augmentation des dotations aux amortissements à 210,5 MDH en 2017, soit 11,1% due à la mise en service de nouveaux projets d'investissement.

La marge opérationnelle baisse de 6,4 points entre 2016 et 2017 en se chiffrant à 14,3% sous l'effet de la baisse plus importante des éléments constituant le résultat d'exploitation par rapport à la faible hausse du chiffre d'affaires.

Variations entre 2017 et 2018

Une baisse de 8,8% est constatée au niveau du résultat d'exploitation entre 2017 et 2018 atteignant ainsi 227,3 MDH suite à l'effet combiné de :

- La constatation d'un EBE de 457 MDH en 2018 en quasi-stagnation par rapport à 2017 ;
- La hausse du poste « reprises d'exploitations et transferts de charges » de 83% qui s'établit à 125,2 MDH en 2018 contre 68,4 MDH affiché à fin 2017 suite à la constatation d'une reprise sur provision pour litige de 83 MDH et d'une reprise de 39 MDH sur les provisions clients en raison du recouvrement et de l'annulation de certaines créances.
- La hausse de 28,9% des dotations d'exploitation à 354,8 MDH en 2018 contre 275,3 MDH en 2017 sous l'effet combiné de :
 - l'appréciation des dotations aux provisions de 74% composées essentiellement des provisions pour risques et charges avec une augmentation de 66 MDH sur la période constatés principalement au niveau du :
 - ✓ Port de Mohammedia pour 46 MDH et ce dans le cadre d'un marché avec un prestataire déclaré défaillant ;
 - ✓ Port de Casablanca pour 12 MDH ;
 - ✓ Et des dotations de dépréciations des créances clients au port de Jorf Lasfar dues à la constatation de nouvelles dotations relatives à des créances dont l'âge dépasse 1 an.
 - La hausse des dotations aux amortissements de 15% par rapport à l'année précédente en raison de la mise en service de nouveaux projets.

La marge opérationnelle baisse de 1,5 point entre 2017 et 2018 en se chiffrant à 12,8%.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du résultat d'exploitation par port sur la période historique 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Nador	30,1	18,9	23,7	-37,2%	25,4%
Tanger	-18,1	-11,2	-20,4	38,1%	-82,1%
Kenitra	-50,1	-58,2	-42,8	-16,2%	26,4%
Mohammedia	-12,7	23,4	-70,2	>100%	<-100%
Casablanca	550,7	392,9	386,5	-28,7%	-1,6%
Jorf	248,7	109,0	275,5	-56,2%	>100%
Safi	20,0	49,5	21,34	>100%	-56,9%
Agadir	73,8	75,1	89,2	1,8%	18,7%
Tantan	-169,1	-31,4	-44	81,4%	-40,1%

Laayoune	-7,4	-9,2	-9,5	-24,3%	-3,2%
Dakhla	3,8	-2,7	7,4	<-100%	>100%
Autres Autres (Ports (*) siège, IFP et centre de vacances)	-309,8	-306,9	-389,4	0,9%	-26,9%
Résultat d'Exploitation	359,9	249,2	227,3	-30,8%	-8,8%

Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, Jebha, Ras Kebdana, Sidi Hsein, Cala Iris, Sidi Ifni, Larache, Boujdour, Ksar Sghir.

Au titre de l'exercice 2018, les ports de Casablanca, Jorf Lasfar et Agadir contribuent majoritairement au résultat d'exploitation de l'ANP en se chiffrant respectivement à 386,5 MDH, 275,5 MDH et 89,2 MDH. Par contre, un résultat d'exploitation négatif est dégagé au niveau des ports de Mohammedia, Tantan et Kénitra de respectivement -70,2 MDH, -44 MDH et -42,8 MDH.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des charges d'exploitation par port sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Nador	49,2	62,9	54,4	27,8%	-13,5%
Tanger	21,9	23,6	24,9	7,8%	5,5%
Kenitra	57,7	66,4	51,7	15,1%	-22,1%
Mohammedia	107,2	72,4	169,9	-32,5%	>100%
Casablanca	290,5	334,2	358,1	15,0%	7,2%
Jorf	83,3	264,2	215,4	217,2%	-18,5%
Safi	49,8	70,1	51,7	40,8%	-26,2%
Agadir	111,3	114,6	125,8	3,0%	9,8%
Tantan	184,1	45,0	61,5	-75,6%	36,7%
Laayoune	39,9	45,2	42,9	13,3%	-5,1%
Dakhla	27,5	35,2	34,7	28,0%	-1,4%
Autres (Ports (*), IFP, siège et centre de vacances)	400,8	430,3	487,3	7,4%	13,2%
Total charges d'exploitation	1 423,0	1 564,1	1 678,3	9,9%	7,3%
Coefficient d'exploitation (**)	81,8%	89,6%	94,3%	7,8 pts	4,7 pts

Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, Jebha, Ras Kebdana, Sidi Hsein, Cala Iris, Sidi Ifni, Larache, Boujdour, Ksar Sghir.

(**) Coefficient d'exploitation = Total charges d'exploitation / Chiffre d'affaires

Les charges d'exploitation sont supportées à hauteur de 44% par les ports de Casablanca, Jorf Lasfar et Mohammedia en 2018 :

- Les charges d'exploitation sont supportées, principalement, par le port de Casablanca dont la part atteint 21,34%, affiche une croissance annuelle moyenne de 11% sur la période considérée et s'affichent ainsi à 358,1 MDH en 2018 ;
- Le port de Jorf Lasfar affiche des charges d'exploitation de 215,4 MDH en 2018 contre 264,2 MDH en 2017, soit une baisse de 18,47%.
- Les charges d'exploitation du port d'Agadir s'établissent à 125,8 MDH en 2018 contre 114,6 MDH en 2017 soit une hausse de 9,77%.

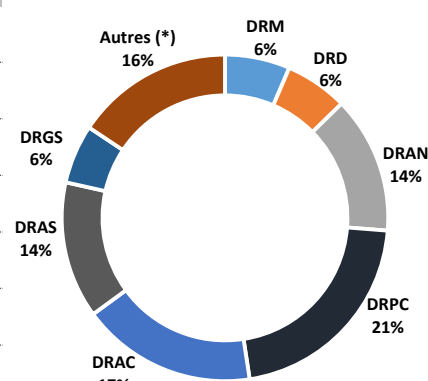
Le coefficient d'exploitation s'élève à 94,26%, soit 4,62 points de base en plus par rapport à 2017 en raison d'une augmentation plus importante des charges d'exploitation par rapport au chiffre d'affaires.

Le tableau ci-après illustre l'évolution et la contribution de chaque région à la constatation des charges d'exploitation aux titres des exercices 2016, 2017 et 2018 :

Répartition des charges d'exploitation par région sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	TCAM 16-18
Direction Régionale Méditerranée (DRM)	85,2	125,1	108,2	12,7%
Direction Régionale du Déroit (DRD)	76,7	64	104,3	16,6%
Direction Régionale Atlantique Nord (DRAN)	178,4	157,6	228,0	13,0%
Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC)	290,5	334,2	358,1	11,0%
Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC)	151,7	349,2	291,7	38,7%
Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS)	314,3	175,6	227,3	-15,0%
Direction Régionale Grand Sud (DRGS)	78,4	97,7	97,9	11,8%
Autres (*)	247,8	260,7	262,8	3,0%
Total charges d'exploitation	1 423,00	1 564,10	1 678,3	8,6%

Répartition des charges d'exploitation par région en 2018



Source : ANP

(*) DG, Centre de vacances Cabo Negro et IFP.

La Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC), la Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC) et la Direction Régionale Atlantique Nord (DRAN) contribuent à 52,3%, dans la composition des charges d'exploitations en 2018.

II.5. RESULTAT FINANCIER

L'évolution du résultat financier se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Produits Financiers	12,2	17,9	32,6	46,7%	82,3%
Produits des titres de participation et autres titres immobilisés	8,2	6,7	6,7	-18,3%	0,0%
Gains de change	-	0,1	0,6	NA	NA
Intérêts et autres produits financiers	4,0	11,1	17,2	>100%	55%
Reprises financières : transferts de charges	-	-	8,1	NA	NA
Charges Financières	58,8	91,4	91,8	55,4%	0,4%
Charges d'intérêts	58,8	77,5	91,3	31,8%	17,8%
Pertes de change	-	0,0	0,6	NA	NA
Autres charges financières	-	-	-	NA	NA
Dotations financières	-	13,9	-	NA	NA
Résultat Financier	-46,6	-73,5	- 59,2	-57,7%	19,5%

Source : ANP

Le résultat financier continue sa tendance déficitaire et enregistre une valeur négative pour la troisième année consécutive en se chiffrant à, -59,2 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Le résultat financier s'affiche à -73,5 MDH en 2017, contre -46,6 MDH en 2016 expliqué par l'effet conjugué des éléments suivants :

- L'augmentation des produits financiers à 17,9 MDH en 2017 vu la hausse considérable des intérêts perçus qui ont connu une hausse de 177,5% pour atteindre 11,1 MDH.

- L'augmentation de 55,4% des charges financières à 91,4 MDH en 2017 eu égard au règlement des échéances relatives aux différents crédits contractés par l'ANP ainsi que la constatation de dotations financières pour 13,9 MDH qui concerne la dépréciation des immobilisations financières (provision sur titre de participation SCI NIHAM pour 5,8 MDH) ainsi que le risque de change pour 8,1 MDH.

Variations entre 2017 et 2018

Une amélioration du déficit financier est constatée au niveau du résultat financier qui se situe à -59,2 MDH en 2018 contre -73,5 MDH en 2017 en raison de :

- L'augmentation des produits financiers à 32,6 MDH en 2018 due essentiellement à la hausse en valeur des intérêts de compte courant d'associés pour le compte de la SGPTV de 1,6 MDH et de la majoration de retard sur les créances clients de 5,8 MDH ;
- La quasi-stagnation des charges financières sur la période affichant ainsi 91,8 MDH en 2018 contre 91,4 MDH en 2017 avec une hausse des charges d'intérêts avec le paiement des premières échéances de l'emprunt obligataire contrebalancé par la baisse des dotations financières sur la période

II.6. RESULTAT NON COURANT

Le tableau ci-après présente l'évolution du résultat non courant sur la période considérée :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Produits Non Courants	24,0	164,4	131,3	>100%	-20,1%
Produits des cessions d'immobilisations	0,5	49,4	62,0	>100%	25,5%
Subventions d'équilibre	-	-	-	NA	NA
Reprises sur subventions d'investissement	-	-	-	NA	NA
Autres produits non courants	23,5	113,6	69,2	>100%	-39,1%
Reprises non courantes : transferts de charges	-	1,3	0,1	NA	-92,4%
Charges Non Courantes	35,6	131,2	85,1	>100%	-35,1%
Valeurs nettes d'amort. des immob. cédées	0,0	39,3	60,6	NA	54,2%
Subventions accordées	-	-	-	NA	NA
Autres charges non courantes	35,5	91,5	24,6	>100%	-73,2%
Dotations non courantes aux amort. et aux prov.	0,1	0,4	-	>100%	NA
Résultat Non Courant	-11,6	33,1	46,2	>100%	39,5%

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

Le résultat non courant s'élève à 33,1 MDH en 2017 contre -11,6 MDH en 2016 suite à l'effet combiné de la hausse considérable des produits non courants qui ont connu une hausse de 585%, en atteignant 164,4 MDH en 2017, liée principalement à :

- ✓ La constatation de pénalités de retard³² sur les marchés pour 42,7 MDH (+29,4 MDH par rapport à 2016) ;
- ✓ Le produit de cession des immobilisations pour 49,4 MDH (+48,9 MDH par rapport à 2016) et concernant la plateforme PORTNET et du matériel à la SGPTV respectivement pour 44 MDH et 5 MDH ;

- ✓ La constatation de divers produits non courants dans plusieurs ports à hauteur de 70,2 MDH (+69,3 MDH par rapport à 2016).

Par ailleurs, les charges non courantes ont connu une importante augmentation de 268,5% en se situant à 131,2 MDH en 2017 contre 35,6 MDH en 2016. Elles sont composées essentiellement des :

- ✓ Valeurs nettes d'amortissement des immobilisations cédées pour un montant de 39,3 MDH ;
- ✓ Redressement fiscale pour 78 MDH.

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, le résultat non courant s'est établi à 46,2 MDH contre 33,1 MDH en 2017 soit une hausse de 39,5% due à une baisse plus importante des charges non courantes (-35%) par rapport aux produits non courants (-20,11%).

Il est à noter que les produits de cessions d'immobilisations corporelles ont connu une augmentation de 26% entre 2017 et 2018 pour s'établir à 62 MDH et concernent essentiellement un remorqueur pour 60,3 MDH. Le reste des produits non courants correspond à la constatation de pénalités de retard dans le cadre de marchés conclus entre l'ANP et certains prestataires.

II.7. RESULTAT NET

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du résultat net sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Résultat d'Exploitation	359,9	249,2	227,3	-30,8%	-8,8%
Résultat Financier	-46,6	-73,5	-59,2	-57,7%	19,5%
Résultat Courant	313,3	175,7	168,1	-43,9%	-4,3%
Résultat Non Courant	-11,6	33,1	46,2	>100%	39,6%
Résultat avant impôts	301,7	208,8	214,3	-30,8%	2,6%
Impôts sur les résultats	86,9	64,1	67,2	-26,2%	4,8%
Résultat Net de l'Exercice	214,8	144,7	147,1	-32,6%	1,7%
Taux de marge nette	12,3%	8,3%	8,3%	-4 pts	-0,04 pts

Source : ANP

Le résultat affiche 147,1 MDH soit un TCAM sur la période 2016-2018 de -18,1%.

Variations entre 2016 et 2017

Une baisse de 32,6% est constatée au niveau du résultat net qui s'élève à 144,7 MDH en 2017 contre 214,8 MDH en 2016.

La marge nette s'établit à 8,3% en 2017 contre 12,3% en 2016 car la faible hausse du chiffre d'affaires en 2017 a été contrebalancée par la baisse significative du résultat net.

Variations entre 2017 et 2018

Le résultat net de l'exercice 2018 affiche 147,1 MDH en légère hausse de 1,7 % par rapport à 2017 avec une marge nette quasi-stagnante sur la période et qui ressort à 8,3%.

III. ANALYSE DU BILAN

Le bilan de l'ANP se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
ACTIF					
Actif immobilisé net	5 552,8	6 520,7	7 441,9	17,4%	14,1%
<i>en % du total bilan</i>	<i>69,2%</i>	<i>66,6%</i>	<i>72,6%</i>	<i>-2,6 pts</i>	<i>6,0 pts</i>
Immobilisations en non valeurs	-	-	-	NA	NA
Immobilisations incorporelles	4,9	4,2	8,4	-14,3%	100%
Immobilisations corporelles	4 961,4	5 732,3	6 658,5	15,5%	16,2%
Immobilisations financières	586,4	776,0	775,1	32,3%	-0,1%
Ecart de conversion actif	-	8,1	-	NA	NA
Actif circulant	1 124,6	1 465,3	1 446,0	30,3%	-1,3%
<i>en % du total bilan</i>	<i>14,0%</i>	<i>15,0%</i>	<i>14,5%</i>	<i>1,0 pts</i>	<i>-0,5 pts</i>
Stocks	10,8	10,7	10,0	-0,9%	-6,8%
Créances de l'actif circulant	1 113,8	1 454,6	1 436,1	30,6%	-1,3%
Titres et valeurs de placement	44,9	224,8	37,1	>100%	-83,5%
Trésorerie Actif	1 303,9	1 574,3	1 320,6	20,7%	-16,1%
<i>en % du total bilan</i>	<i>16,2%</i>	<i>16,1%</i>	<i>12,9%</i>	<i>-0,1pts</i>	<i>-3,2 pts</i>
Total Actif	8 026,2	9 785,2	10 245,7	21,9%	4,7%

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
PASSIF					
Financement permanent	5 763,0	7 200,6	7 175,2	24,9%	-0,3%
<i>en % du total bilan</i>	<i>71,8%</i>	<i>73,6%</i>	<i>70,0%</i>	<i>1,8 pts</i>	<i>-3,6 pts</i>
Capitaux propres	3 427,2	3 935,8	4 210	14,8%	6,9%
Capitaux propres assimilés	320,0	320,0	320,0	0,0%	0,0%
Dettes de financement	1 745,3	2 673,2	2 397,5	53,2%	-10,3%
Provisions durables pour risques et charges	261,6	271,6	243,1	3,8%	-10,5%
Ecart de conversion - Passif	9,0	-	4,8	NA	NA
Dettes du passif circulant	1 187,1	1 488,4	1 619,0	25,4%	8,8%
<i>en % du total bilan</i>	<i>14,8%</i>	<i>15,2%</i>	<i>15,8%</i>	<i>0,4 pts</i>	<i>0,6 pts</i>
Autres provisions pour risques et charges	2,0	0,7	0,7	-65,0%	6,75%
Ecart de conversion - Passif (Eléments circulants)	-	-	-	NA	NA
Trésorerie Passif	1 074,1	1 095,4	1 450,7	2,0%	32,4%
<i>en % du total bilan</i>	<i>13,4%</i>	<i>11,2%</i>	<i>14,2%</i>	<i>-2,2 pts</i>	<i>3 pts</i>
Total Passif	8 026,2	9 785,2	10 245,7	21,9%	4,71%

Source : ANP

III.1. ACTIF IMMOBILISE

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'actif immobilisé sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Immobilisations en non-valeur	-	-	-	NA	NA
Frais préliminaires	-	-	-	NA	NA
Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	-	-	NA	NA
Primes de remboursement des obligations	-	-	-	NA	NA
Immobilisations incorporelles	4,9	4,2	8,4	-14,3%	>100%
Immobilisation en recherche et développement	-	-	-	NA	NA
Brevets, marques, droits et valeurs similaires	-	-	-	NA	NA
Fonds commercial	-	-	-	NA	NA
Autres immobilisations incorporelles	4,9	4,2	8,4	-14,3%	>100%
Immobilisations corporelles	4 961,4	5 732,3	6 658,5	15,5%	16,2%
Terrains	12,8	12,8	12,8	0,0%	0,0%
Constructions	1 878,9	2 193,2	2 280,2	16,7%	4,0%
Installations techniques, matériel et outillage	157,0	163,0	225,6	3,8%	38,4%
Matériel de transport	1,8	8,1	6,2	>100%	-23,0%
Mobilier, matériel de bureau et aménagements divers	22,2	21,0	36,2	-5,4%	72,5%
Autres immobilisations corporelles	13,5	12,2	10,1	-9,6%	-16,9%
Immobilisations corporelles en cours	2 875,3	3 322,1	4 087,2	15,5%	23,0%
Immobilisations financières	586,4	776,0	775,2	32,3%	-0,1%
Prêts immobilisés	16,7	15,1	14,1	-9,5%	-7,0%
Autres créances financières	3,7	3,7	3,9	0,2%	4,9%
Titres de participation	566,0	757,2	757,2	33,8%	0,0%
Autres titres immobilisés	-	-	-	NA	NA
Etat de conversion actif	-	8,1	-	NA	NA
Total Actif Immobilisé	5 552,8	6 520,7	7 441,9	17,4%	14,1%

L'actif immobilisé, composé en moyenne de 87,9% des immobilisations corporelles, se situe à 7 442 MDH en 2018 contre 6 520,7 MDH en 2017 et 5 552,8 MDH en 2016.

Variations entre 2016 et 2017

L'actif immobilisé poursuit un trend haussier en atteignant 6 520,7 MDH en 2017 contre 5 552,8 MDH en 2016, soit une hausse de 17,4% trouvant son origine dans l'acquisition de nouvelles immobilisations d'un montant global de 1 231 MDH, en 2017 dont 1 027 MDH en immobilisations corporelles et 197 MDH en immobilisations financières combinée à la constatation des amortissements et des provisions sur actif immobilisé totalisant 1 301,2 MDH en 2017 (dont 1 222,3 MDH relatifs à l'amortissement et 78,9 MDH correspondant aux provisions).

L'évolution des composants de l'actif immobilisé se présente comme suit :

- Une hausse de 15,5% est constatée au niveau des immobilisations corporelles qui se chiffrent à 5 732,3 MDH provenant, principalement, de la hausse des postes « Immobilisations corporelles en cours » et « Constructions » qui s'affichent, respectivement, à 3 322 MDH et 2 193,2 MDH en 2017. Les immobilisations corporelles en cours portent, principalement, sur la poursuite des travaux sur les projets d'investissements en cours dont, notamment, ceux relatifs aux ports de :
 - Casablanca : Travaux de réalisation du nouveau chantier naval pour 238,3 MDH, travaux de réalisation du nouveau port de pêche de Casablanca pour 199,7 MDH, travaux de réalisation du nouveau terminal à croisière pour 43,9 MDH, etc.

- Agadir : Travaux de réalisation d'ouvrages pour 57,7 MDH, etc.
- El Hoceima : Travaux de réalisation d'ouvrages pour 61,7 MDH, etc.

Les immobilisations financières maintiennent un niveau stable en affichant une valeur nette de 776 MDH à fin 2017. La valeur brute, quant à elle, se chiffre à 825,3 MDH pour des provisions de 49,2 MDH.

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, l'actif immobilisé a connu une hausse de 14,13% pour s'établir à 7 442 MDH contre 6 520,7 MDH en 2017 en raison de la hausse des immobilisations corporelles de près de 16,2%. L'actif immobilisé se répartit comme suit :

- Les immobilisations corporelles, représentant 89,5% du total actif immobilisé en 2018, se chiffrent à 6 658,47 MDH contre 5 732,3 MDH en 2017 en raison notamment de la hausse des postes « Immobilisations corporelles en cours » et « Constructions » qui s'affichent, respectivement, à 4 087,23 MDH et 2 280,23 MDH en 2018. Les immobilisations corporelles en cours portent, principalement, sur la poursuite des travaux relatifs au projet Wessal. Les constructions pour leurs parts concernent essentiellement :
 - des constructions des ouvrages de protection au port d'Al Hoceima pour un montant de 78 MMAD ;
 - la construction des voies d'accès à hauteur de 79 MMAD ;
 - les constructions et ouvrages des quais à hauteur de 78 MMAD au port d'Agadir.

A noter que le poste Installations techniques, matériel et outillage a augmenté de 38,4% pour s'établir à 225,64 MMAD due à l'acquisition des appontements au port d'Al Hoceima pour 51 MMAD et des scanners à rayon X au niveau du port de Casablanca pour 28 MMAD.

- Les immobilisations incorporelles se chiffrent à 8,38 MDH en 2018 contre 4,2 MDH en 2017 . Ces immobilisations concernent les logiciels et applications informatiques acquis par l'ANP.
- Les immobilisations financières sont principalement constituées de « Titres de participation » qui se situent au même niveau qu'en 2017 soit 757,2 MDH. Le tableau ci-dessous présente les participations détenues par l'ANP au titre de l'exercice 2018 :

Raison sociale de la société émettrice	Secteur d'activité	% Participation au capital	Prix d'acquisition	Valeur comptable nette
SERECAP	Chaîne de froid	0,21%	0,0	-
C I D	Conseil-Ingénierie	33,55%	19,2	19,2
L P E E	Essais & Etudes	24,99%	4,3	4,3
AMOS	Construction navires	5,00%	0,1	-
A D M	Autoroutes	0,60%	95,0	54,2
NIHAM	Immobilier	25,00%	5,8	-
SAPT	Portuaire	8,33%	50,0	50,0
PORTNET	Portuaire	78,80%	25,6	25,6
SGPTV	Portuaire	51,00%	204,0	204,0
NWM	Portuaire	12,88%	400,0	400,0
Total	-	-	804,0	757,2

Source : ANP

Un écart est constaté entre la valeur d'acquisition (valeur d'entrée) et la valeur nette comptable, pour certaines participations. En effet, par principe de prudence des normes comptables, toute dépréciation

probable doit faire l'objet d'une provision qui vient en diminution de la valeur d'acquisition correspondant, ainsi, à la valeur nette comptable :

- La valeur d'acquisition est entièrement provisionnée pour les participations dans les sociétés SERECAP et AMOS car elles sont en liquidation judiciaire ;
- Une provision de 40,8 MDH est enregistrée pour la participation de l'ANP dans ADM.

III.2. CAPITAUX PROPRES

L'évolution des capitaux propres de l'ANP se présente comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Capital social ou personnel	667,1	1 031,0	4 062,9	54,5%	>100%
Moins : actionnaires, capital souscrit non appelé capital appelé dont versé	-	-	-	NA	NA
Prime d'émission, de fusion, d'apport	-	-	-	NA	NA
Ecart de réévaluation	-	-	-	NA	NA
Réserve légale	-	-	-	NA	NA
Autres réserves	77,9	77,9	-	0,0%	NA
Report à nouveau	2 467,4	2 682,2	-	8,7%	NA
Résultats nets en instance d'affectation	-	-	-	NA	NA
Résultat net de l'exercice	214,8	144,7	147,1	-32,6%	1,6%
Total Capitaux Propres	3 427,2	3 935,8	4 210,9	14,8%	7,0%

Source : ANP

Les capitaux propres suivent un trend haussier en passant de 3 427,2 MDH en 2016 à 3 935,8 MDH en 2017 et 4 210 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Les capitaux propres s'inscrivent dans une tendance haussière en 2017, soit une augmentation de 14,8% à 3 935,8 MDH contre 3 427,2 MDH en 2016. Cette croissance résulte, principalement, de la dotation en capital de 363,9 MDH enregistrée au titre de l'exercice 2017 qui s'ajoute au capital social existant pour un montant de 1 031,0 MDH, du fait du déblocage par l'Etat d'une partie de sa contribution dans le financement des projets d'investissements inscrits dans le programme « Wessal Casa Port ».

Une hausse est, également, constatée au niveau du report à nouveau, qui s'affiche à 2 682,2 MDH en 2017 suite à l'affectation du résultat net de 2016. Par contre le résultat net de l'exercice 2017 qui s'élève à 144,7 MDH a connu une baisse de l'ordre de 32,6%.

Variations entre 2017 et 2018

Au titre de l'exercice 2018, les capitaux propres ont augmenté de 7% en se chiffrant à 4 210 MDH en 2018 contre 3 935,8 MDH en 2017. Cette évolution trouve son origine dans le versement de la dotation de 127,1 MDH correspondant à la dernière tranche de la contribution de l'Etat dans le financement des projets d'investissement inscrits dans le programme Wessal Casablanca Port.

Par ailleurs, le capital social est en hausse suite à l'incorporation du report à nouveau et de la réserve relative à la provision pour investissement au fonds de dotation.

III.3. CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILES

Les capitaux propres et assimilés s'affichent comme suit, sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Subventions d'investissement	320,0	320,0	320	0,0%	0,0%
Provisions réglementées	-	-	-	NA	NA
Comptes liaisons	-	-	-	NA	NA
Capitaux Propres et Assimilés	320,0	320,0	320	0,0%	0,0%

Source : ANP

Les capitaux propres et assimilés maintiennent un niveau stable sur la période objet de l'étude.

Variations entre 2016 et 2017

Les capitaux propres et assimilés s'établissent en 2017 à 320 MDH soit au même niveau que l'année précédente.

Variations entre 2017 et 2018

Les capitaux propres et assimilés maintiennent un niveau similaire que l'année précédente en s'établissant à 320 MDH à fin 2018.

A noter que les subventions d'investissement sont répartis comme suit :

- 300,0 MDH relatifs à la contribution de l'Etat au projet de réalisation de la Desserte Nord ;
- 20,0 MDH correspondant à la contribution de l'Etat au projet de reconversion du Port de Tanger Ville.

III.4. ENDETTEMENT FINANCIER NET

L'évolution de l'endettement financier net de l'ANP se présente comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Dettes de financement	1 745,3	2 673,2	2 397,5	53,2%	-10,3%
Trésorerie Passif	1 074,1	1 095,4	1 450,7	2,0%	32,4%
Trésorerie Actif	1 303,9	1 574,3	1 320,6	20,7%	-16,1%
Titres et valeurs de placement	44,9	224,8	37,1	>100%	-83,5%
Endettement financier net/ Excédent de trésorerie	1 470,5	1 969,5	2 490,5	33,9%	26,5%

Source : ANP

Les emprunts contractés par l'ANP se caractérisent comme suit :

Type de crédit	Objet	Date emprunt	Montant de la ligne de financement autorisé	Montant débloqué	Encours au 31/12/2018	Nature du taux d'intérêt	Maturité	Périodicité de remb.	Hypothèque ou garantie
Crédit consortial 1 (en cours de remboursement)	Le financement partiel du programme d'investissement global prévu pour 2008-2010 notamment les projets suivants : - La construction d'un terminal à conteneurs et d'une desserte nord, au Port de Casablanca ; - La construction d'un terminal polyvalent du Port de Jorf Lasfar.	18/03/2009	1 200 MDH	800 MDH (Tranche A ¹)	181,8 MDH	Taux révisable sur 5 ans	15 ans dont 4 ans de différé ²	Semestrielle	Néant
Prêt AFD (en cours de remboursement)	Le financement partiel de la composante régionale du programme d'investissement 2012-2016	13/12/2012	50 M EUROS	50 M EUROS	45 M Euros (492,9 MDH)	Variable	15 ans dont 5 ans de différé	Semestrielle	Néant
Crédit consortial 2 (en cours de remboursement)	Le financement partiel du programme d'investissement 2013-2017 relatifs aux projets de renforcement et de développement des infrastructures portuaires du Maroc.	23/01/2014	1 500 MDH	1 400 MDH	1 272,7 MDH	Taux révisable sur 5 ans	15 ans dont 4 ans de différé	Semestrielle	Néant
Emprunt obligataire (En cours de remboursement)	Le financement partiel du programme d'investissement 2017-2021 relatifs aux projets de renforcement et de développement des infrastructures portuaires du Maroc.	31/10/2017	500 MDH	500 MDH	450 MDH	250 MDH à Taux révisable et 250 MDH à Taux fixe	10 ans	Annuelle	Néant

Source : ANP

¹ La tranche B de 400 MDH du crédit consortial de 1,2 MMDH n'a pas été utilisée.

² Il s'agit de différé en principal sans franchise d'intérêts.

Les banques formant le consortium en 2009 et en 2014 sont présentées ci-dessous :

Type de crédit	Date d'emprunt	Banques formant le crédit	% de contribution
Crédit consortial 1,2 MMDHS	18/03/2009	BMCE	33,3%
		BCP	27,1%
		SG	20,8%
		AWB	18,8%
Crédit consortial 1,5 MMDHS	23/01/2014	BMCE	36,7%
		SG	36,7%
		AWB	26,7%

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

L'endettement financier net de l'ANP subit une hausse de 33,9% pour s'établir à 1 969,5 MDH à fin 2017 contre 1 470,5 MDH en 2016 en raison de l'effet combiné des éléments suivants :

- L'augmentation des dettes de financement à 2 673,2 MDH suite à la mobilisation de financements externes pour un montant de 941,2 MDHS (500 MDHS relatif à l'Emprunt Obligataire, 201 MDHS relatif au dernier tirage sur le prêt de l'AFD et 240 MDHS sur le crédit consortial de 1,5 MMDHS) ;
- L'enregistrement d'une trésorerie nette de 478,9 MDH en 2017 contre 229,8 MDH en 2016 expliquée par l'augmentation, essentiellement, des ressources financières de l'ANP dont la dotation en capital de 363,9 MDH injecté en 2017 et la levée obligataire. Le niveau de trésorerie nette résulte de la hausse de la trésorerie actif par rapport à la trésorerie passif qui se situent à, respectivement, 1 574,3 MDH et 1 095,4 MDH en 2017 ;
- La constatation de 224,8 MDH en titres et valeurs de placement en 2017 contre 44,9 MDH en 2016 expliqué par le placement partiel du produit de la levée obligataire opérée.

Variations entre 2017 et 2018

L'endettement financier net de l'ANP augmente de 26,5% en atteignant 2 490,5 MDH en 2018 contre 1 969,5 MDH en 2017 sous l'effet essentiellement de la hausse du solde créditeur au niveau de la trésorerie passif de 32,4% qui enregistre 1 450,7 MDH en 2018 contre 1 095,4 MDH en 2017.

III.5. PROVISIONS DURABLES POUR RISQUES ET CHARGES

L'ANP enregistre des provisions durables pour risques et charges qui évoluent comme suit, sur la période considérée :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Provisions pour risques	260,6	270,8	242,5	3,9%	-10,5%
Provisions pour charges	1	0,8	0,6	-20,0%	-24,2%
Provisions pour risques et charges	261,6	271,6	243,1	3,8%	-10,5%

Source : ANP

Les provisions pour risques représentent plus de 99% des provisions sur la période 2016-2018 et correspondent aux provisions pour litiges.

Variations entre 2016 et 2017

Les provisions pour risques et charges maintiennent un niveau quasi-stable en chiffrant à 271,6 MDH en 2017, contre 261,6 MDH en 2016 pour un niveau de provisions pour risques atteignant 270,8 MDH en 2017 contre 260,6 MDH en 2016.

Variations entre 2017 et 2018

Les provisions pour risques et charges baissent en se situant à 243,1MDH en 2018, contre 271,6 MDH en 2017 soit une diminution de 10,5% expliquée principalement par la baisse des provisions pour litiges.

III.6. EVOLUTION DES STOCKS

L'évolution du poste « Stocks » se présente comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Marchandises	-	-	-	-	NA
Matières et fournit consommables	10,8	10,7	10	-0,9%	-6,8%
Produits en cours	-	-	-	-	NA
Produits intern et prod résid	-	-	-	-	NA
Produits finis	-	-	-	-	NA
Stocks	10,8	10,7	10	-0,9%	-6,8%

Source : ANP

Le stock de l'ANP est constitué de marchandises sur la période 2016 à 2018 dont, notamment :

- Fournitures de bureau ;
- Combustibles et carburants ;
- Pièces de rechange ;
- Petits outillages ;
- Vêtements de travail...Etc.

Variations entre 2016 et 2017

Le stock net des marchandises maintient un niveau quasi-stable en se situant à 10,7 MDH à fin 2017, soit 0,9% de baisse par rapport à 2016.

Variations entre 2017 et 2018

Le stock net des marchandises affiche une légère baisse de 6,8% sur la période et s'établit à 9,97 MDH en 2018.

III.7. CREANCES DE L'ACTIF CIRCULANT

Le détail des créances de l'actif circulant se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Fournis. débiteurs, avances et acomptes	0,2	0,2	0,2	0,0%	-9,0%
Clients et comptes rattachés	586,9	660,8	551,4	12,6%	-16,5%
Personnel	0,1	0,1	0,2	-32,9%	>100%
Etat	510,9	653,9	759,9	28,0%	16,2%
Comptes d'associés	-	102	102,0	NA	0,0%
Autres débiteurs	14,8	33,5	11,0	>100%	-67,3%
Comptes de régularis. Actif	1,0	4,2	11,4	>100%	>100%
Créances de l'Actif circulant	1 113,8	1 454,6	1 436,08	30,6%	-1,3%

Source : ANP

Les créances de l'actif circulant s'élèvent à 1 436 MDH en 2018 contre 1 454,6 MDH en 2017 et 1 113,8 MDH en 2016.

Variations entre 2016 et 2017

Une hausse de 30,6% des créances de l'actif circulant est constatée entre 2016 et 2017 en se chiffrant à, respectivement, 1 113,8 MDH et 1 454,6 MDH suite à :

- L'augmentation du poste « Etat » à 653,9 MDH en 2017 contre 510,9 MDH en 2016 expliquée par l'effet combiné de l'augmentation du poste Etat-Crédit de TVA pour 79 MDH et la hausse du poste Crédit sur impôts (IS) pour 40,7 MDH.
- La progression du poste « Clients et comptes rattachés » qui affiche 660,8 MDH en 2017 contre 586,9 MDH en 2016, résulte principalement essentiellement par la hausse du poste « clients factures à établir » en brut de 78 MDH en passant de 296 MDH à 375 MDH ;
- L'augmentation des CCA débiteurs en 2017 due au versement d'un montant de 102 MDH à SGPTV au titre de la convention d'avance en compte courant d'associés signée avec la filiale .

Variations entre 2017 et 2018

Une baisse de 1,3% des créances de l'actif circulant est constatée entre 2017 et 2018 en se chiffrant à, respectivement, 1 454,6 MDH et 1 436 MDH suite à :

- L'augmentation du poste « Etat » à 759,9 MDH en 2018 contre 653,9 MDH en 2017 expliquée par la hausse du crédit TVA de 31,1% pour s'établir à 492,8 MMAD contre 376 MMAD en 2017 ;
- La baisse du poste « Clients et comptes rattachés » qui affiche 551,4 MDH en 2018 contre 660,8 MDH en 2017 en raison des efforts de recouvrement des créances effectués par l'ANP .La diminution du poste « clients et comptes rattachés » est généré principalement par la baisse en brut du poste « clients –factures à établir » de 130 MDH en passant de 374,7 MDH à 244,7 MDH

Le tableau ci-après présente les créances brutes et les provisions passées :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Valeur des créances brutes "Clients"	945,9	1 006,8	910,5	6,4%	-9,6%
Provisions	359	346	359,0	-3,6%	3,8%
Créances nettes "Clients"	586,9	660,8	551,4	12,6%	-16,6%
Valeur créances brutes "Autres débiteurs"	33,6	52,3	20,3	55,7%	-61,2%
Provisions	18,8	18,8	9,3	0,0%	-50,4%
Créances nettes "Autres débiteurs"	14,8	33,5	11,0	126,4%	-67,3%
Taux de provisionnement (*)	95,1%	95,2%	86,9%	0,1 pts	-8,3 pts

Source : ANP

(*) Taux de provisionnement = Provisions / Créances douteuses brutes

Le tableau ci-dessous présente les créances brutes par catégorie de clients sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Total clients administration	24,1	26,4	22,8	9,5%	-13,6%
Clients administration	3,2	5,6	2,9	75,6%	-48,2%
Clients administration douteux	20,9	20,8	19,9	-0,5%	-4,2%
Total clients organismes publics	113,7	28,7	39,5	-74,7%	37,7%
Clients organismes publics	100,6	12,6	22,5	-87,5%	78,3%
Clients organismes publics douteux	13,2	16,2	17,0	22,7%	5,2%
Total clients ordinaires	530	595,2	609,7	12,3%	2,4%
Clients ordinaires	148,5	230,7	216,9	55,4%	-6,0%
Clients ordinaires douteux	363,3	346,2	386,5	-3,5%	11,6%
Créances en droits de port sur concessionnaires (Marsa Maroc & Somaport)	18,2	18,2	6,3	0,2%	-65,1%
Total créances clients	667,8	650,3	672,1	-2,6%	3,3%
Clients factures à établir	296,3	374,7	244,7	26,5%	-34,7%
Autres débiteurs (<i>Hors Marsa Maroc</i>)	15,4	34,1	13,9	>100%	-59,1%
Total créances brutes	979,5	1 059,1	930,7	8,1%	-12,1%
Créances douteuses brutes	397,3	383,1	423,4	-3,6%	10,5%
Total provisions	377,8	364,8	368,3	-3,4%	1,0%
Taux de provisionnement	95,1%	95,2%	87,0%	0,1 pts	-8,2 pts

Source : ANP

Le tableau ci-après présente les créances brutes par ancienneté sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
<30 jours	440,2	363,6	333,6	-17,4%	-8,3%
30-60 jours	88,0	72,8	94,1	-17,3%	29,2%
60-90 jours	41,1	24,5	24,3	-40,5%	-0,8%
90-120 jours	17,6	3,3	10,2	-81,5%	213,1%
>120 jours	359,0	542,7	448,4	51,2%	-17,4%
Total	945,9	1 006,8	910,5	6,4%	-9,6%

Les créances brutes « clients » affichent 910,5 MDH en 2018 contre 1006,8 MDH en 2017 et 945,9 MDH en 2016. Elles sont composées en moyenne à hauteur de 40% de créances brutes inférieures à 30 jours sur la période observée et de 47% de créances dont l'ancienneté est supérieur à 120 jours.

Les créances douteuses brutes s'affichent à 424 MDH en 2018 contre 383,1 MDH en 2017 et 397,3 MDH en 2016. Ce niveau de contentieux enregistré par l'ANP s'explique par les spécificités des activités exercées dans les ports, particulièrement les ports de pêche et de plaisance compte tenu de leur forte saisonnalité. Ces créances douteuses correspondent au péage-poisson pour le cas des ports de pêche et aux redevances de concession pour le cas des ports de plaisance.

Le taux de provisionnement des créances s'élève, quant à lui, à 86,9% en 2018 contre 95,2% en 2017 et 95,1% en 2016.

Dans le cadre de sa politique financière, l'ANP veille à l'accomplissement de toutes les diligences pour le recouvrement de ses créances. Les leviers actionnés dans ce sens sont multiples, notamment :

- ✓ La généralisation de la remise des cautions qui consiste à fournir, au préalable, des garanties par les clients qui souhaitent bénéficier d'un crédit de prestations de l'ANP soit, sous forme de dépôt pour couvrir les consommations en eau et électricité, soit sous forme de caution bancaire ;

- ✓ Les relances systématiques à partir de 30 jours de retard de paiement qui sont programmées sur AS 400 et sont en nombre de trois niveaux : (1) Relance pour rappel de paiement, (2) relance pour paiement dans un délai de 48 Heures pour éviter la suspension des prestations, (3) mise en demeure ;
- ✓ La suspension des prestations éventuellement ;
- ✓ La tenue des réunions avec les clients stratégiques ou avec les clients Administration et Organismes publics ;
- ✓ Le recours aux mises en demeure et à la voie extrajudiciaire et judiciaire ;
- ✓ La mise à contribution du levier de recouvrement forcé des créances de concert avec le Ministère de l'Economie et des Finances en application des dispositions du code de recouvrement des créances publiques.

Par ailleurs, la mission d'accompagnement par un Cabinet spécialisé pour l'apurement des créances devenues irrécouvrables et pour lesquelles toutes les diligences ont été accomplies, a été engagée par l'ANP en 2015 mettant en relief la solidité et l'efficacité du dispositif de contrôle interne mis en place par l'Agence et formulant, également, des préconisations et des recommandations pour apurer certaines créances faisant partie des créances cibles après accord des organes de gestion de l'Agence.

Variations entre 2016 et 2017

En 2016, le taux de provisionnement s'établit à 95,2%, en quasi-stagnation par rapport à 2016.

Une augmentation des dotations aux provisions pour dépréciation des clients et comptes rattachés est enregistrée au titre de cette période expliquée par l'effet conjugué de :

- La hausse de la dotation au niveau des ports de Casablanca, Kénitra et de Mohammedia de respectivement 10,5 MDH, 2,8 MDH et 2,6 MDH ;
- La diminution de la dotation au niveau du Siège, des ports de M'diq et d'Agadir de respectivement 20,4 MDH, 9,7 MDH et 2,3 MDH.

Variations entre 2017 et 2018

Le taux de provisionnement s'établit à 86,9% soit 8,3 pts de moins qu'en 2017.

Une diminution des dotations aux provisions pour dépréciation des clients et comptes rattachés est enregistrée au titre de cette période, expliquée principalement par la variation à la baisse au niveau du port de Casablanca suite à l'arrêt de facturation du client douteux COMARSHIP/IMTC à partir de la date de vente de ses navires.

III.8. DETTES DU PASSIF CIRCULANT

Le détail des dettes du passif circulant se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Fournisseurs et comptes rattachés	294,4	522,7	437,2	77,5%	-16,4%
Clients créditeurs, avances et acomptes	57,5	174,8	157,5	>100%	-9,9%
Personnel	60,7	54,7	69,3	-9,9%	26,7%
Organismes sociaux	16,4	13	14,8	-20,7%	13,7%
Etat	285,1	341,3	406,5	19,7%	19,1%
Comptes d'associés	-	-	-	NA	NA
Autres créanciers	440,6	374	527,7	-15,1%	41,1%
Comptes de régularisation - passif	32,3	7,9	6	-75,5%	-23,8%
Dettes du passif circulant	1 187,1	1 488,4	1 619,0	25,4%	8,8%
Autres provisions pour risques et charges	2	0,7	0,75	-65,0%	6,8%
Ecarts de conversion - Passif (éléments circulants)	-	-	-	NA	NA
Total passif circulant	1 189,1	1 489,2	1 619,8	25,2%	8,8%

Source : ANP

Le total du passif circulant s'inscrit dans une hausse continue en passant de 1 189 MDH en 2016 à 1 489,2 MDH en 2017 et 1 619,8 MDH en 2018.

Variations entre 2016 et 2017

Une hausse de 25,2% du total passif circulant est constatée entre 2016 et 2017 en se chiffrant à, respectivement, 1 189,1 MDH et 1 489,2 MDH suite à l'effet conjugué :

- La hausse du poste « Fournisseurs et comptes rattachés » de 77,5% à 522,7 MDH en 2017 contre 294,4 MDH en 2016
- La hausse du poste « Etat » qui passe de 285,1 MDH en 2016 à 341,3 MDH en 2017 suite à une hausse importante du compte Etat-impôts et taxes à payer pour 84 MDH, qui a été contrebalancée par la baisse du compte Etat – impôts sur les sociétés (IS) pour 22,8 MDH ;

Et ce malgré,

- La baisse du poste « Autres créanciers » qui enregistre 374 MDH en 2017 contre 440,6 MDH en 2016 et se compose, essentiellement, des dettes fournisseurs sur immobilisation¹ pour 339,1 MDH (+27,9 MDH en 2017), et de taxes sur services portuaires pour 24,2 MDH.

Les « Autres provisions pour risques et charges » ont connu une baisse de 65% pour s'établir à 0,7 MDH à fin 2017.

Variations entre 2017 et 2018

- Une hausse de 8,77% du total passif circulant est constatée entre 2017 et 2018 en se chiffrant à 1 619,8MDH suite à l'effet conjugué : La hausse du poste « Etat » qui passe de 341,3 MDH en 2017 à 406,5 MDH en 2018 suite à l'augmentation des redevances domaniales et autres impôts assimilés.
- La hausse du poste « Autres créanciers » qui enregistre 527,7 MDH en 2018 contre 374 MDH l'année précédente et se compose, essentiellement, des dettes fournisseurs sur immobilisations pour 466 MDH en 2018 contre 339,1 MDH (y compris retenues sur garanties) en 2017 soit une hausse de 37% sur la période .

¹ Intégrant les retenues de garantie sur fournisseurs d'immobilisation

et ce malgré,

- La baisse du poste « Fournisseurs et comptes rattachés » qui affiche une diminution de 16,36% à 437,2 MDH en 2018 contre 522,7 MDH en 2017.

Les « Autres provisions pour risques et charges » se maintiennent à un niveau quasi stable à 750 KDH à fin 2018.

III.9. TRÉSORERIE (INCLUANT TVP)

L'évolution de la trésorerie nette de l'ANP se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Trésorerie Actif	1 348,8	1 799,1	1 357,7	33,4%	-24,5%
Caisse, Régies d'avances et accreditifs	0,2	0,1	0,1	-50,0%	5,8%
Chèques et valeurs à encaisser	3,3	9,1	1,1	>100%	-88,2%
Banque, T.G et C.C.P	1 300,4	1 565,1	1 319,4	20,4%	-15,7%
Titres et valeurs de placement (TVP)	44,9	224,8	37,1	>100%	-83,5%
Trésorerie Passif	1 074,1	1 095,4	1 450,7	2,0%	32,4%
Crédit d'escompte	-	-	-	NA	NA
Crédit de trésorerie	-	-	-	NA	NA
Banques	1 074,1	1 095,4	1 450,7	2,0%	32,4%
Trésorerie Nette	274,8	703,7	-93,0	>100%	<-100%

Source : ANP

La trésorerie nette est négative de 93 MDH en 2018 contre, respectivement 274,8 et 703,7 en 2016 et 2017.

Variations entre 2016 et 2017

La trésorerie nette de l'ANP s'est établie à 703,7 MDH à fin 2017 contre 274,8 MDH en 2016 affichant ainsi une hausse de 156,1%. Ce trend haussier s'explique essentiellement par :

- L'importante hausse du poste « Titres et valeurs de placement » de la trésorerie actif à 224,8 MDH contre 44,9 MDH en 2016 expliqué par le placement partiel du produit de la levée obligataire opérée ;

Le maintien de la trésorerie passive à un niveau quasi-stable en enregistrant un découvert de 21,3 de plus qu'en 2016, soit un total de 1 095,4 MDH au titre de l'exercice 2017 contre 1 074,1 MDH en 2016.

Variations entre 2017 et 2018

La trésorerie nette de l'ANP a connu une baisse significative en 2018 affichant ainsi un solde négatif de 93 MDH. Cette régression s'explique essentiellement par l'effet combiné de :

- La hausse de 32% des soldes créditeurs avec une trésorerie passif qui affiche 1 450,7 MDH en 2018 contre 1 095,4 MDH en 2017 ;
- La baisse de la trésorerie actif avec un solde banques TG et CCP en diminution de 16% et des TVP en régression de 83% sur la période suite aux opérations de vente opérées sur des titres et valeurs mobilière de placement, qui ont été investis par une partie du produit de l'émission obligataire effectué en 2017.

III.10. EQUILIBRE FINANCIER

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de l'équilibre financier de l'ANP sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Fonds de roulement (FR)	210,2	679,9	-266,8	>100%	<-100%
Financement permanent	5 763,0	7 200,6	7 175,2	24,9%	-0,4%
Actif immobilisé	5 552,8	6 520,7	7 442,0	17,4%	14,1%
Besoin en fonds de roulement (BFR)	-64,5	- 23,8	-173,7	63,1%	<-100%
Actif circulant (hors TVP)	1 124,6	1 465,4	1 446,0	30,3%	-1,3%
Passif circulant	1 189,1	1 489,2	1 619,8	25,2%	8,8%
Trésorerie Nette	274,8	703,7	-93,0	>100%	<-100%

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

En 2017, le fonds de roulement se chiffre à 679,9 MDH contre 210,2 MDH en 2016 en raison d'une hausse plus rapide du financement permanent par rapport à l'actif immobilisé qui se chiffrent, respectivement, à 7 200,6 MDH et 6 520,7 MDH.

Le « BFR » de l'ANP se chiffre à -23,8 MDH contre -64,5 MDH en 2016, continuant ainsi la tendance baissière constatée l'année dernière.

L'excédent de ressources dégagé permet d'alimenter la trésorerie nette de l'ANP à hauteur de 703,7 MDH à fin 2017 contre 274,8 MDH en 2016.

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, le fonds de roulement affiche une baisse et s'établit à -267 MDH contre 680 MDH enregistré en 2017 expliqué par (i) le niveau d'investissement réalisé au titre de l'année en question et non mis en service au terme de ladite année (L'actif immobilisé est passé à 7 442 MDH en 2018 contre 6 520,7 MDH en 2017, soit une hausse de 14%) et (ii) la nature des investissements réalisés.

En effet, ces investissements fortement budgétivore, comportent pour une grande part des projets d'infrastructures qui nécessitent un délai de réalisation relativement long (3 à 4 ans) et qui ne sont amortissables qu'après la réalisation de toutes les composantes s'y rapportant.

Le « Besoin en Fonds Roulement » de l'ANP affiche un excédent de 173,7 MDH à fin 2018 contre 23,8 MDH en 2017.

La trésorerie nette est de - 93 MDH avec des soldes créditeurs de la trésorerie passif.

III.11. RENTABILITE DES FONDS PROPRES ET RENTABILITE DES ACTIFS

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la rentabilité de l'ANP sur la période étudiée :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Résultat net	214,8	144,7	147,1	-32,6%	1,6%
Fonds propres (<i>y capitaux propres assimilés</i>)	3 747,2	4 255,8	4 529,9	13,6%	6,4%
Total Bilan	8 026,2	9 785,2	10 245,7	21,9%	4,7%
Return on Equity (RoE)	5,7%	3,4%	3,3%	-2,3 pts	-0,1 pts
Return on Assets (RoA)	2,7%	1,5%	1,4%	-1,2 pts	-0,1 pts

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

En 2017, le RoE enregistre une baisse de 2,3 points et s'affiche à 3,4% sous l'effet conjugué d'une consolidation des fonds propres qui ont augmenté à deux chiffres (13,6%) et de la baisse du résultat net imputable essentiellement au coût fiscal de 78 MDH.

De même, le RoA ressort à 1,5% en 2017 contre 2,7% en 2016 expliqué par l'effet conjugué suscité.

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, le RoE enregistre une légère baisse de 0,1 pts en enregistrant un niveau de 3,2% grâce au renforcement des capitaux propres qui ont augmenté de 6,4%.

De même, le RoA ressort à 1,4% en 2018 en légère baisse par rapport à 2017 avec un total bilan en hausse de 4,7%.

III.12. REVUE DU RATIO DE SOLVABILITE

Les principaux indicateurs de solvabilité de l'ANP se présentent comme suit :

En MDH		2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Endettement financier net	(1)	1 470,50	1 969,6	2 490,5	33,9%	26,5%
Capitaux propres (y capitaux propres assimilés)	(2)	3 747,20	4 255,8	4 529,9	13,6%	6,4%
Charges d'intérêts		58,8	77,5	91,3	31,8%	17,8%
EBE		727,2	456,2	457,0	-37,3%	0,2%
Taux d'endettement (*)		28,2%	31,6%	35,5%	3,4 pts	3,9 pts
EBE / Charges d'intérêts		12,4 x	5,9 x	5 x	-6,5 pts	-0,9 pts

Source : ANP

(*) Taux d'endettement = (1) / (1) + (2) = Endettement financier net / (Endettement financier net + Capitaux propres, y compris capitaux propres assimilés)

Variations entre 2016 et 2017

En 2017, l'endettement financier net de l'ANP s'établit à 1 969,6 MDH pour des capitaux propres de 4 255,8 MDH soit un taux d'endettement de 31,6%, en hausse de 3,4 points de base par rapport à 2016.

Le ratio de couverture des intérêts affiche, quant à lui, 5,9 x en 2017 contre 12,4 x en 2016 suite à une baisse de l'EBE, contre une hausse des charges d'intérêts liées à la mobilisation de la totalité des financements contractés.

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, l'endettement financier net de l'ANP s'établit à 2 490,5 MDH pour des capitaux propres de 4 530 MDH induisant un ratio d'endettement de 35,5%.

Le ratio de couverture des intérêts affiche, quant à lui, 5 x en 2018 contre 5,9 x en 2017 suite à la progression des charges d'intérêts par rapport à l'EBE qui se situent, respectivement, à 91,3 MDH et 457 MDH à fin 2018.

III.13. EVOLUTION DU RATIO DE LIQUIDITE GENERALE

Le ratio de liquidité générale de l'ANP se présente comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Actif circulant (hors TVP)	1 124,6	1 465,4	1 446	30,3%	-1,3%
Trésorerie actif (yc TVP)	1 348,8	1 799,1	1 358	33,4%	-24,5%
Passif Exigible (*)	2 263,2	2 584,6	3 070,5	14,2%	18,8%
Ratio de liquidité générale (**)	109,3%	126,3%	91,3%	17 pts	-35 pts

Source : ANP

(*) Passif Exigible = Dettes du passif circulant + Autres provisions pour risques et charges + Ecart de conversion passif + Trésorerie passif

(**) Ratio de liquidité générale = (Actif circulant + Trésorerie actif) / Passif Exigible

Variations entre 2016 et 2017

Au titre de l'exercice 2017, le ratio de liquidité générale s'affiche à 126,3% contre 109,3% à la progression de l'actif circulant et de la trésorerie active de, respectivement, 30,3% et 33,4% par rapport au passif exigible qui enregistre 2 584,6 MDH en 2017 contre 2 263,2 MDH en 2016.

Variations entre 2017 et 2018

Au titre de l'exercice 2018, le ratio de liquidité générale s'affiche à 91,3% contre 126,3% en raison du niveau des dettes afférentes aux grands projets d'infrastructures engagés par l'ANP.

III.14. EVOLUTION DES RATIOS PREVUS PAR LES CONTRATS DE FINANCEMENT

Les ratios prévus par les contrats de financement de l'ANP se présentent comme suit :

Type de crédit / Covenants financiers	Norme	2016	2017	2018
Crédits consortiaux (1,5 MMDH et 1,2 MMDH)				
Ratio de fonds de roulement	> 100%	104%	110%	96%
Ratio d'endettement ²	<= 70%	47%	63%	53%
CAF sur service de la dette ³	>= 1,2	6,2	3,5	1,03
EBE sur service de la dette ⁴	>= 1,1	8,16	4,35	1,3
AFD				
Ratio de couverture du service de la dette (DSCR) ⁵	>= 1,1	5,97	2,61	2,6
Ratio de capacité de remboursement ⁶	<= 5	2,08	4,81	5,5
Ratio d'autonomie financière ⁷	<= 70%	47%	63%	53%
Ratio de liquidité générale ⁸	> 0,6	1,09	1,13	0,92

Source : ANP

² Rapport Dettes Moyen et Long terme sur les capitaux permanents (dettes MLT+capitaux propres ANP et patrimoine mis à disposition par l'Etat)

³ = Capacité d'autofinancement / service de la dette (principal +intérêts)

⁴ = EBE / service de la dette (principal +intérêts)

⁵ Rapport entre le Flux de trésorerie disponible pour le service de la dette et le service de la dette

⁶ Rapport entre les Dettes financières à Moyen Long terme nettes de la trésorerie disponible et EBE

⁷ Rapport entre les Dettes financières à Moyen Long terme et les capitaux propres de l'Emprunteur (incluant le patrimoine mis à disposition par l'Etat)

⁸ Rapport entre l'actif circulant à moins d'un an et le passif circulant à moins d'un an

Les covenants financiers tels que exigés par les banques pour l'octroi des crédits à l'ANP sont respectés sur la période 2016-2018 excepté le fonds de roulement (niveau et nature d'investissement), le ratio de capacité de remboursement (niveau de la dette afférentes aux grands projets d'infrastructures engagés par l'ANP) et le ratio CAF sur service de la dette . Ces covenants, affichent des niveaux à la baisse .

Ces niveaux s'expliquent par deux facteurs majeurs : (i) la non-mobilisation de financements en 2018 et (ii) la nature des investissements de l'ANP à majorité d'infrastructure dont la mise en service et l'amortissement prend un délai relativement long.

Il est entendu qu'eu égard au stade d'avancement dans la réalisation de certains projets d'investissement structurants en infrastructure et à l'évolution de la structure financière de l'ANP projetée en 2019 à la fois en ce qui concerne ses ressources propres et celles externes, ces ratios devraient connaître une amélioration.

III.15. EVOLUTION DES ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principaux indicateurs de solvabilité de l'ANP se présentent comme suit :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Avals et cautions					
Engagements en matière de pension de retraite et obligations similaires	NEANT			NA	
Autres engagements donnés					
Engagements donnés	NEANT			NA	
Avals et cautions	800,6	942,0	890,1	17,7%	-5,5%
<i>Clients</i>	168,0	176,7	158,5	5,2%	-10,3%
<i>Fournisseurs</i>	632,6	765,3	731,6	21,0%	-4,4%
Autres engagements reçus	-	-	-	NA	
Engagements reçus	800,6	942,0	890,1	17,7%	-5,5%

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

Les engagements reçus se situent à 942 MDH en 2017, en hausse de 17,7% par rapport à 2016 entraînée, principalement, de la progression des avals et cautions « Clients » de 5% qui s'élèvent à 176,7 MDH en 2017 et l'augmentation de 21% des avals et cautions « Fournisseurs » qui atteignent 765,3 MDH en 2017 contre 632,6 MDH en 2016.

Variations entre 2017 et 2018

Les engagements reçus se chiffrent à 890,1 MDH en 2018, en baisse de 5,5% par rapport à 2017 entraînée, principalement, de la diminution des avals et cautions « Clients » qui s'élèvent à 158,5 MDH en 2018 contre 176,7 MDH en 2017 conjuguée à la baisse de 4,4% des avals et cautions « Fournisseurs » qui atteignent 731,6 MDH en 2018 contre 765,3 MDH en 2017.

IV. TABLEAU DES EMPLOIS ET RESSOURCES

Le tableau des emplois et ressources se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Autofinancement	549,4	368,9	363,0	-32,9%	-1,6%
Capacité d'autofinancement	549,4	368,9	363,0	-32,9%	-1,6%
- Distribution de Bénéfices	-	-	-	NA	NA
Cession et réduction d'immobilisations	10,0	57,1	69,4	>100%	21,6%
Cession d'Immobilisations Incorporelles	-	-	-	NA	NA
Cession d'Immobilisations Corporelles	0,5	49,4	62,0	>100%	25,5%
Cession d'Immobilisations Financières	-	-	-	NA	NA
Récupération sur créances immobilisées	9,6	7,7	7,4	-19,9%	-3,4%
Augmentation des capitaux propres et assimilés	319,1	363,9	127,1	14,0%	-65,1%
Augmentation de capital, apports	319,1	363,9	127,1	32,9%	-65,1%
Subventions d'Investissement	-	-	-	NA	NA
Augmentation des dettes de financement	873,3	941,2	-	7,8%	NA
Total ressources stables	1 751,8	1 731,1	559,6	-1,2%	-67,7%
Acquisition et augmentation d'immobilisations	1 532,2	1 231,1	1 243,3	-19,6%	1,0%
Acquisition d'Immobilisations Incorporelles	3,5	0,9	4,6	-74,3%	>100%
Acquisition d'Immobilisations Corporelles	1 422,7	1 027,1	1 232,2	-27,8%	20,0%
Acquisition d'Immobilisations Financières	100,0	197,0	0,2	97%	-99,9%
Augmentation des créances immobilisées	5,9	6,1	6,4	3,8%	4,7%
Remboursement des capitaux propres	-	-	-	NA	NA
Remboursement des dettes de financement	30,3	30,3	262,9	0,0%	>100%
Emplois en non valeurs	-	-	-	NA	NA
Total emplois stables	1 562,5	1 261,5	1 506,2	-19,3%	19,4%
Variation du besoin de financement global	152,4	220,6	337,7	44,7%	53,1%
Variation de la trésorerie	36,9	249,0	609,0	>100%	>100%
Total général	1 751,8	1 731,1	1 506,2	-1,2%	-13,0%

Source : ANP

Variations entre 2016 et 2017

En 2017, l'ANP enregistre une baisse en termes de capacité d'autofinancement qui s'établit à 368,9 MDH contre 549,4 MDH soit une baisse de 32,9% expliquée essentiellement par la provision constatée de 143,5 MDH. En l'absence du coût de redressement fiscal supporté en 2017 ainsi que les régularisations de certaines concessions opérées en 2016, l'autofinancement serait de 435,6 MDHS, soit une amélioration de 2,6% entre 2017 et 2016.

Les ressources stables se chiffrent à 1 731,1 MDH en 2017 contre 1 751,8 MDH en 2016 et proviennent principalement de la mobilisation de dettes de financement de 941,2 MDH relative principalement à la levée obligataire opérée en 2017 contre 873,3 MDH en 2016 (dont 710,0 MDH tiré du crédit consortial et 163,3 MDH sur le prêt de l'AFD) ayant pour objectif le financement des investissements d'un montant global de 1 532,1 MDH en plus de la dotation en fonds de dotation de 363,9 MDH en 2017 contre 319,1 MDH en 2016.

Les emplois stables se situent à 1 261,5 MDH en 2017 contre 1 562,5 MDH en 2016 suite principalement à la mise en service des investissements engagés

Variations entre 2017 et 2018

En 2018, l'ANP enregistre une légère baisse en termes de capacité d'autofinancement qui s'établit à 363 MDH contre 368,9 MDH.

Les ressources stables ont connu une baisse significative en 2018 qui s'explique principalement par l'absence de levée de dettes de financement, contre une levée de 941 MDH en 2017 et une augmentation des capitaux propres de 127 MDH contre 363 MDH en 2017.

Les emplois stables se situent à 1 506 MDH en 2018 contre 1 731 MDH en 2017 suite au démarrage des remboursements des dettes de financements contractés.

PARTIE VII. SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE DE L'ANP

I. PRINCIPES COMPTABLES ET METHODES D'EVALUATION

Les comptes sociaux des entreprises entrant dans le périmètre de consolidation ont servi de base pour l'établissement des comptes consolidés suivant les règles et les pratiques comptables applicables au Maroc. Les principes et méthodes de consolidation utilisés par l'ANP sont basés sur la méthodologie publiée par le CNC.

Sur la période 2016-2018, le périmètre de consolidation de la société se présente comme suit :

Sociétés	Secteur d'activité	Périmètre au 31 décembre 2016			Périmètre au 31 décembre 2017			Périmètre au 31 décembre 2018		
		% de contrôle	% d'intérêt	Méthode de consolidation	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode de consolidation	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode de consolidation
ANP	Secteur Portuaire	-	-	IG	-	-	IG	-	-	IG
PORT NET	Secteur Portuaire	60%	60%	IG	78,80%	78,80%	IG	78,80%	78,80%	IG
SGPTV	Secteur Portuaire	51%	51%	IG	51%	51%	IG	51%	51%	IG
LPEE	Essais et Etudes	24,99%	24,99%	MEE	24,99%	24,99%	MEE	24,99%	24,99%	MEE
CID	Conseil & Ingénierie	33,55%	33,55%	MEE	33,55%	33,55%	MEE	33,55%	33,55%	MEE

Au cours de l'année 2017, le périmètre de consolidation n'a pas connu de changement au niveau des entités consolidées. Le seul changement concerne l'entité Portnet dont le pourcentage d'intérêt est passé de 60% à 78,8% et ce à partir de Juillet 2017.

Cette opération résulte d'une augmentation de capital d'un montant de 22 MDH suite à un apport en nature exclusif de l'ANP. Le Groupe ANP a dégagé lors de cette opération d'augmentation de capital un Badwill de 2,5 MDH comptabilisé intégralement dans le résultat non courant de l'exercice 2017.

Au cours de l'exercice 2018, le périmètre de consolidation demeure inchangé.

Les sociétés exclues du périmètre de consolidation et leur raison d'exclusion se détaillent comme suit :

Sociétés	2016, 2017 et 2018	
	% de contrôle	Raison d'exclusion
SERECAP	0,21%	Inférieur au seuil de consolidation (20% de droits de vote)
AMOS	5%	Inférieur au seuil de consolidation (20% de droits de vote)
ADM	0,60%	Inférieur au seuil de consolidation (20% de droits de vote)
NIHAM	25%	En liquidation
SAPT	8,33%	Inférieur au seuil de consolidation (20% de droits de vote)
NWM	12,88%	Inférieur au seuil de consolidation (20% de droits de vote)

II. ANALYSE DU COMPTE DE PRODUITS ET DE CHARGES CONSOLIDE

Le compte de produits et de charges consolidé se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Δ 16-17	Δ 17-18
Chiffre d'affaires	1 853,1	1 881,7	1 971,4	1,5%	4,8%
Autres produits	50,1	82,2	144,5	64,1%	75,8%
Produits d'exploitation	1 903,2	1 963,9	2 116,0	3,2%	7,7%
Achats	227,0	240,6	286,0	6,0%	18,8%
Autres charges externes	377,9	532,4	510,4	40,9%	-4,1%
Impôts et taxes	215,6	286,1	320,5	32,7%	12,0%
Charges de personnel	289,1	320,8	326,4	11,0%	1,7%
Dotations d'exploitation	421,1	316,3	416,1	-24,9%	31,5%
Charges d'exploitation	1 530,6	1 696,3	1 858,0	10,8%	9,5%
Résultat d'exploitation	372,6	267,6	258,0	-28,2%	-3,6%
Résultat financier	-48,9	-85,3	-67,0	-74,5%	21,4%
Résultat courant	323,8	182,3	191,0	-43,7%	4,7%
Résultat non courant	-11,5	25,9	47,0	>100%	81,8%
Résultat d'entreprise	312,3	208,2	238,0	-33,3%	14,3%
Impôt sur le résultat	97,0	72,0	84,0	-25,7%	16,6%
Impôt différé	-2,3	-5,9	-	>100%	NA
Quote-part des sociétés mises en équivalence	15,3	13,3	15,1	-13,1%	13,4%
Résultat net consolidé	232,9	155,4	169,0	-33,3%	8,7%
Résultat Net Part du Groupe	231,0	150,6	170,9	-34,8%	13,5%
Intérêts minoritaires	1,9	4,8	-1,9	>100%	<-100%

Les réalisations financières consolidées du Groupe sur la période 2016-2017 se présentent comme suit :

- Les produits d'exploitation ont enregistré une hausse de 3,2%, passant de 1 903 MDH en 2016 à 1 964 MDH en 2017 avec un chiffre d'affaires consolidé ayant connu une légère augmentation de 1,5%, passant de 1 853 MDH en 2016 à 1 882 MDH en 2017 constitué à 93% du chiffre d'affaires de l'ANP en propre .
- Les charges d'exploitation consolidées, constituées à plus de 95 % des charges d'exploitation de l'ANP passent de 1 530 MDH en 2016 à 1 696 MDH en 2017 soit une croissance de 10,8%. Cette évolution provient essentiellement de la hausse des autres charges externes et des impôts et taxes de respectivement 40,9% et 32,7%.
- Le résultat d'exploitation consolidé a connu une baisse de 28,2% en 2017, passant de 373 MDH en 2016 à 268 MDH sous l'effet d'une augmentation plus importante des charges d'exploitation par rapport aux produits d'exploitation. A noter que l'ANP contribue à hauteur de 93% au résultat d'exploitation au titre de l'année 2017. La marge d'exploitation s'établit à 14,2% en 2017, soit une diminution de 5,3 points entre 2016-2017.
- Le résultat financier consolidé affiche un déficit de 85,3 MDH en 2017 contre -48.7 MDH en 2016 soit une détérioration de 74 %. Cette détérioration est due essentiellement à la hausse des charges d'intérêts et des dotations financières suite à la mobilisation des financements contractés pour la réalisation des projets d'investissement (crédits consortial et AFD ainsi que l'Emprunt Obligataire).
- Au 31 décembre 2017, le résultat non courant consolidé atteint 26 MDH en amélioration par rapport à 2016 qui affichait un résultat déficitaire de -11 MDH. Les charges non courantes correspondent principalement à un coût fiscal dégagé suite à la vérification de la comptabilité de l'ANP à l'ordre de 78 MDH, tandis que les produits non courants correspondent principalement à la reprise des dettes prescrites de l'ordre de 70 MDH.

- L'évolution du résultat net part du groupe (RNPG) affiche une baisse de 34,8% passant de 231,03 MDH en 2016 à 150,59MDH en 2017 sous l'effet de la diminution du résultat d'exploitation et du résultat financier.

Les réalisations financières consolidées du Groupe sur la période 2017-2018 se présentent comme suit :

- Un chiffre d'affaires de 1 971 MDH soit une évolution de 4,8% par rapport à 2017. A noter que l'ANP contribue à hauteur de 90% dans le chiffre d'affaires du groupe.
- Les charges d'exploitation constituées à plus de 90% des charges d'exploitation de l'ANP passent de 1 696 MDH en 2017 à 1 858 MDH en 2018 soit une croissance de 9,5%. Cette évolution provient essentiellement de la hausse des dotations d'exploitation et achats de respectivement 31,5% et 18,8%.
- Le résultat d'exploitation s'établit à 258 MDH en 2018 soit une légère diminution de 3,6% par rapport à 2017 dû à une augmentation plus importante des charges d'exploitation par rapport aux produits d'exploitation. La marge d'exploitation pour sa part s'établit à 13,1%, soit une diminution de 1,1 point entre 2017-2018.
- Malgré une amélioration de 21,4% par rapport à 2017, le résultat financier demeure négatif en affichant -67 MDH.
- Un résultat net consolidé bénéficiaire de 169 MDH soit une évolution de 8,7% par rapport à 2017 sous l'effet de l'augmentation en valeur du résultat non courant de 21,1 MDH.

III. ANALYSE DU BILAN CONSOLIDE

Le bilan consolidé de l'ANP se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

En MDH	2016	2017	2018	Var 16-17	Var 17-18
Immobilisations incorporelles	11,6	69,4	69,5	>100%	0,2%
Immobilisations corporelles	5 604,5	6 506,8	7 586,4	16%	16,6%
Immobilisations financières	355,5	523,4	522,8	47%	-0,1%
Titres MEE	228,2	234,8	243,2	3%	3,6%
Impôts différés actifs	11,4	17,3	17,1	52%	-1,1%
Actif Immobilisé	6 211,3	7 351,7	8 439,0	18%	14,8%
Stocks	10,8	10,7	10,0	-1%	-7,0%
Créances d'exploitation	626,4	706,6	603,3	13%	-14,6%
Créances diverses	627,2	830,4	911,3	32%	9,7%
Titres et valeurs de placement	124,2	366,0	180,3	>100%	-50,7%
Actif circulant	1 388,6	1 913,7	1 704,0	38%	-11,0%
Trésorerie Actif	1 310,9	1 577,5	1 335,3	20%	-15,4%
Total Actif	8 910,7	10 842,9	11 478	22%	5,9%

En MDH	2016	2017	2018	Var 16-17	Var 17-18
Capitaux Propres Groupe	3 640,3	4 154,7	4 452,6	14%	7%
Capital social	667,1	1 031,0	4 062,8	55%	>100%
Réserves Consolidés	2 742,1	2 973,2	219,0	8%	-93%
Résultat net part groupe	231,0	150,6	170,8	-35%	13%
Intérêts minoritaires	207,9	210,4	208,5	1%	-1%
Capitaux propres de l'ensemble consolidé	3 848,2	4 365,2	4 661,0	13%	7%
Subventions d'investissement	320,0	320,0	320,0	0%	0%
Provisions pour risques et charges	289,7	284,6	261,8	-2%	-8%
Dettes financières	1 825,3	2 853,2	2 754,0	56%	-3%
Passif Immobilisé	2 435,0	3 457,8	3 336,0	42%	-4%
Dettes d'exploitation	478,3	766,5	635,4	60%	-17%
Autres dettes	1 073,1	1 154,9	1 393,6	8%	21%
Autres provisions pour risques et charges	2,0	0,7	0,7	-64%	0%
Passif Circulant	1 553,5	1 922,1	2 030,0	24%	6%
Trésorerie Passif	1 074,1	1 097,8	1 450,7	2%	32%
Total Passif	8 910,7	10 842,9	11 478	22%	6%

L'évolution du bilan consolidé sur la période 2016-2017 est détaillée comme suit :

- L'actif immobilisé du Groupe est constitué principalement des (i) immobilisations corporelles qui évoluent de 16% sur la période étudiée en passant de 5 604 MDH à 6 507 MDH sous l'effet des acquisitions réalisées relatives à des projets d'infrastructures engagés dans différents ports de l'ANP et de ses filiales (i) des titres de participations en hausse de 47% en 2017 suite à l'opération d'augmentation de capital de Nador West Med avec une quote-part souscrite par

l'ANP à hauteur de 175 MDH (iii) la légère hausse de 3% de la valeur des titres des sociétés MEE.

- L'actif circulant consolidé en hausse de 38% avec 1 914 MDH affiché en 2017 contre 1 389 MDH en 2016 sous l'effet de l'augmentation des créances d'exploitation sur les clients ANP de 13% ainsi que les créances diverses en évolution de 32%.
- Une trésorerie actif consolidée en hausse de 20% pour atteindre 1 577 MDH à fin décembre 2017 contre 1 311 MDH enregistrée en 2016.
- Un passif permanent du Groupe avec des capitaux propres de l'ensemble consolidé en hausse de 13% et passent de 3 848 MDH à 4 365 MDH sous l'effet de l'augmentation du capital social et de la hausse des réserves consolidées et un passif immobilisé affichant 3 458 MDH en augmentation de 42% généré par la souscription à un emprunt obligataire ainsi que les autres prêts contractés par l'ANP en propre .
- Un passif circulant en hausse dû essentiellement à l'évolution des dettes d'exploitation de 478 MDH à 767 MDH en 2017

L'évolution du bilan consolidé sur la période 2017-2018 est détaillée comme suit :

- L'actif immobilisé du Groupe s'établit à 8 439 MDH soit une évolution de 14,8% par rapport à 2017 dû à la poursuite des investissements engagés durant les dernières années, dans des projets d'infrastructures menés par l'ANP . A noter que l'actif immobilisé consolidé est constitué de 88,2% de l'actif immobilisé de l'ANP.
- L'actif circulant consolidé s'établit à 1 704 MDH soit une baisse de 11% par rapport à 2017 dû à la baisse des Titres et valeurs de placements (suite aux opérations de vente opérées sur des titres et valeurs mobilière de placement, qui ont été investis par une partie du produit de l'émission obligataire effectué en 2017) et des créances d'exploitation de respectivement - 50,7% et -14,6% par rapport à l'année précédente.
- Le passif permanent du Groupe avec des capitaux propres de l'ensemble consolidé en hausse de 7% et passent de 4 365 MDH à 4 661 MDH et un passif immobilisé affichant 3 336 MDH en diminution de 4% généré par la baisse des dettes financières suite au remboursement échelonné des différents prêts contractés par l'ANP .
- Le passif circulant consolidé s'établit à 2 030 MDH soit une évolution de 6% par rapport à 2017 dû à l'augmentation des autres dettes de 21% pour ressortir à 1 394 MDH.

La trésorerie nette consolidée est négative et s'établit à -115 MDH en 2018 contre 481 MDH en 2017 résultant de la hausse de la trésorerie passif à 1 450 MDH et la baisse de la trésorerie actif qui se situe à 1 335 MDH en 2018.

IV. ANALYSE DU TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

Le TFT consolidé de l'ANP se présente comme suit sur la période 2016-2018 :

EN MDH	2016	2017	2018	Var 16-17	Var 17-18
Flux de trésorerie liés à l'activité					
Résultat net consolidé	232,9	155,4	169	-33,3%	8,8%
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité :	-	-	-	-	-
Dotations aux amortissements	196,5	242,2	279	23,3%	15,2%
Variation des impôts différés	-2,3	-5,9	0	<-100%	100,0%
Plus-values de cessions, nettes	-0,3	-0,4	-1	-33,3%	<-100%
Quote—part dans le résultat des sociétés mises en équivalence nette des dividendes reçus	-7,1	-6,6	-9	7,0%	-36,4%
Autres flux	-4,4	20,6	-13	>100%	<-100%
Capacité d'autofinancement des sociétés intégrées	415,3	405,3	425	-2,4%	4,9%
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	116,6	80,2	109	-31,2%	35,9%
Flux net de trésorerie généré par l'activité	531,9	485,5	534	-8,7%	10,0%
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement					
Acquisition d'immobilisations	-1 652,20	-1 212,90	-1419	26,6%	-17,0%
Cession d'immobilisations, nettes d'impôt	0,3	11	62	>100%	>100%
Autres variations d'immobilisation	-96,4	-175	0	-81,5%	100,0%
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	-1 748,20	-1 376,90	-1357	21,0%	1,4%
Flux de trésorerie liés aux opérations de financement					
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées	-	-	0	-	-
Diminution des immobilisations financières	-	1,4	0	-	-100,0%
Augmentation des immobilisations financières	-	-	0	-	-
Augmentation des Dettes de Financement	953,3	1 041,20	177	9,2%	-83,0%
Remboursements d'emprunts	-30,3	-30,3	-263	0,0%	<-100%
Augmentation de capital	319,1	363,9	127	14,0%	-65,1%
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	1 242,10	1 376,10	41	11,0%	-97,0%
Variation de trésorerie	25,7	484,8	-782	>100%	<-100%
Trésorerie et équivalent de trésorerie d'ouverture	335,1	361	846	7,7%	>100%
Trésorerie et équivalent de trésorerie de clôture	361	845,7	64	>100%	-92,4%

En 2017, le Groupe enregistre une baisse en termes de capacité d'autofinancement des sociétés intégrées qui s'établit à 405 MDH contre 415 MDH à fin 2016 ainsi qu'une diminution de la variation du BFR lié à l'activité impactant ainsi les flux nets de trésorerie généré par l'activité .

Aussi, les flux nets liés aux opérations d'investissement sont en baisse de 21% avec des flux liés à des acquisitions d'immobilisations en diminution. Par ailleurs, les flux nets liés aux opérations de financement sont en légère augmentation sur la période. Ainsi, la trésorerie de clôture affiche 846 MDH à fin 2017 soit une hausse de plus de 130 % sur 2016-2017.

En 2018 , le Groupe affiche une hausse de 5% de la capacité d'autofinancement qui s'établit à 425 MDH contre 405 MDH en 2017 et une progression de la variation du BFR opérationnel de 36% générant ainsi une augmentation des flux de trésorerie de l'activité .Quant aux flux générés par les opérations d'investissement, ces derniers affichent une légère diminution malgré la hausse des acquisitions d'immobilisations sur la période .

Par ailleurs les flux de financement sont en baisse de 97% due à une faible mobilisation des dettes de financement . Ainsi la trésorerie de clôture est en diminution affichant 64 MDH contre 846 MDH en 2017.

PARTIE VIII. PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

« AVERTISSEMENT :

Les prévisions ci-après sont fondées sur des hypothèses dont la réalisation présente par nature un caractère incertain. Les résultats et les besoins de financement réels peuvent différer de manière significative des informations présentées. Ces prévisions ne sont fournies qu'à titre indicatif, et ne peuvent être considérées comme un engagement ferme ou implicite de la part de l'émetteur »

Dans le cadre la préparation de son plan de développement, l'Agence Nationale des Ports adopte la démarche de planification stratégique, impliquant l'ensemble des structures de l'établissement. Cette démarche basée sur la vision stratégique de l'Agence, ses grandes orientations et ses objectifs stratégiques guident les actions des différentes entités tout au long de la période de planification pour l'élaboration du projet d'entité de l'établissement.

I. VISION STRATEGIQUE DE L'ANP

Dans un environnement marqué par de profondes mutations et de choix stratégiques macro-économiques importants où le secteur portuaire en tant que levier de développement du commerce extérieur est fortement interpellé pour faire face à ces nouveaux défis et enjeux La vision stratégique de l'ANP s'articule autour des principes suivants : , « l'Agence se positionne dans le paysage portuaire marocain comme un acteur fort, qui fédère l'ensemble de la communauté portuaire autour d'objectifs communs, en œuvrant à la création d'un environnement portuaire compétitif, en favorisant la baisse des coûts de passage, l'amélioration de la qualité des services et en veillant à l'instauration d'une concurrence saine.»

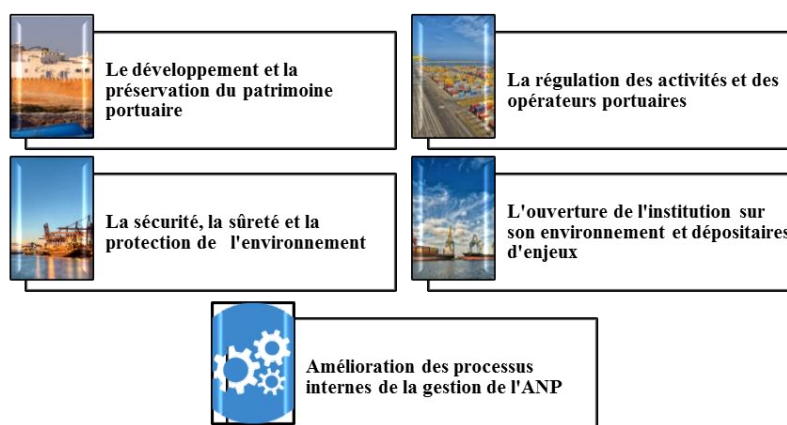
II. OBJECTIFS STRATEGIQUES GLOBAUX

La vision stratégique de l'ANP se décline en trois orientations fondamentales :

- Mettre à la disposition de notre économie des ports performants, sécurisés et aux standards internationaux ;
- Faire des ports un outil de développement intégré dans leur environnement local, régional et international ;
- Disposer d'une communauté professionnelle et d'un personnel compétent.

Ces orientations stratégiques s'articulent autour des objectifs stratégiques suivants :

Orientations stratégiques de l'ANP



Source : ANP

La déclinaison de ces objectifs, dans le cadre du projet d'entité au titre de la période 2019-2021, se présente comme suit :

II.1. DOMAINE DE LA REGULATION

Dans ce domaine, les lignes de conduite de l'ANP consistent à assurer un bon encadrement des conditions d'exercice des activités portuaires conformément aux dispositions de la loi 15-02. Les principaux axes retenus dans le cadre du projet d'entité au titre de la période 2017-2021 portent principalement sur :

- Assurer la promotion des différents régimes d'exercice des activités portuaires ;
- Poursuivre la mise en conformité des opérateurs et des activités portuaires par rapport aux dispositions de la loi 15-02 ;
- Définir et élaborer le cadre institutionnel pour le placement et la mise en concession des nouvelles infrastructures portuaires ;
- Mettre en place un système d'information performant, et prendre en charge le suivi des engagements et obligations à la charge des opérateurs portuaires ;
- Disposer des données fiables sur les conditions de mise en œuvre des concessions et autorisation
- Mettre en place d'un Observatoire de la compétitivité des ports ;
- Adapter la tarification portuaire aux nouvelles exigences réglementaires ;
- Adapter les activités exercées dans les ports aux régimes préconisés par la loi 15-02
- Définir les besoins en reporting pour informer la communauté portuaire moyennant des données à valeur ajoutée.

II.2. DOMAINE DES INFRASTRUCTURES

La politique de l'ANP en matière d'infrastructures s'articule autour des principaux axes suivants :

- La maintenance des ouvrages d'accostage en bon état de fonctionnement en :
 - ✓ Se référant aux normes en vigueur ;
 - ✓ Se référant aux plans de recollement ;
 - ✓ Reconstituant les plans des ouvrages ;
 - ✓ Faisant systématiquement appel à la sous-traitance.
- La planification et la programmation des opérations de maintenance des ouvrages de protection ;
- La maintenance des tirants d'eau des ports en :
 - ✓ Définissant les tirants d'eau à garantir par port ;
 - ✓ Suivant régulièrement l'évolution des fonds ;
 - ✓ Réalisant des études d'optimisation des travaux de dragage.
- La réalisation des grands projets sur la base de :
 - ✓ La conduite ou l'approbation des études techniques par la Direction Générale (PS, APD) ;
 - ✓ La hiérarchisation des grands projets ;
 - ✓ L'élaboration des procédures de conduite des projets d'infrastructures.

II.3. DANS LE DOMAINE DE LA POLICE, SURETE, SECURITE & ENVIRONNEMENT

La politique de l'ANP en la matière s'articule autour des principaux axes suivants :

II.3.1. Police portuaire

Assurant le premier contact avec les navires, la capitainerie portuaire contribue de par ses interventions à véhiculer une bonne image du port concerné et de l'Agence Nationale des Ports de manière générale auprès des armateurs.

C'est ainsi que la politique de l'ANP en la matière, est de professionnaliser l'exercice de cette fonction, à travers la mise en place de projets de certification qualité des capitaineries des ports.

II.3.2. Sureté & sécurité

Dans le domaine de la sûreté, l'ANP veille sur la conformité permanente des ports et des installations portuaires à la réglementation internationale notamment le code ISPS.

Pour ce faire, l'ANP veille sur la mise en place de l'ensemble des dispositions du code précité, en équipant les ports des équipements de sécurité nécessaires (Vidéosurveillance, Scanners, VTS, etc.).

L'ANP s'est fixée également, comme priorité dans ce cadre, l'enlèvement des épaves dans les bassins portuaires, en vue d'assurer la sécurité de la navigation à l'intérieur de ces bassins.

II.3.3. Environnement

La prise en compte et l'intégration des aspects liés à l'environnement dans le cadre de projets portuaires constituent une composante importante dans le système de management de l'Agence Nationale des Ports. C'est ainsi que l'ANP agit dans le but de doter les ports d'infrastructures, d'équipements et de produits de lutte contre la pollution.

III. PERSPECTIVES DE L'ANP

Les perspectives stratégiques de l'ANP sont marquées par un contexte caractérisé par plusieurs enjeux et défis liés notamment aux principaux facteurs suivants :

- L'accélération du développement des infrastructures portuaires matérialisée par la mise en œuvre de certaines recommandations de la stratégie portuaire nationale 2 ;
- La mise en œuvre de la régionalisation avancée et l'accélération des réformes institutionnelles ;
- La promotion des investissements par la mise en place d'un nouveau cadre favorisant les partenariats public-privé ;
- La poursuite de la déclinaison des différentes stratégies sectorielles, notamment la stratégie nationale de la compétitivité logistique ;
- Le déclenchement du processus de contractualisation Etat/ANP.

III.1. LA REGULATION

Le rôle de l'ANP dans ce domaine consiste à transmettre des directives s'appliquant à l'ensemble des acteurs et intervenants portuaires et ce à travers la déclinaison de l'ensemble des référentiels définissant les agissements opérationnels. En effet, au-delà de la réglementation et de la normalisation des prestations portuaires notamment par des mesures de contrôle des tarifs portuaires, le suivi des engagements en termes de performance portuaire, l'Agence veille à la rationalisation des processus évitant ainsi, toute situation d'abus d'une position dominante d'un intervenant ou de situation marquée par un déséquilibre entre l'offre et la demande.

Les principaux chantiers, constituant le plan d'action de l'Agence, s'articulent autour des axes suivants :

- La consolidation de la régulation sectorielle à travers la promotion du régime des concessions dans le domaine du financement des infrastructures portuaires ;
- L'ancrage de la fonction régulation dans le système manageriel de l'Agence notamment à travers la mise en place des outils et règles d'une bonne gouvernance opérationnelle ;
- La promotion de la stratégie portuaire pour soutenir le commerce extérieur du royaume en tant que levier de la croissance économique.

Les perspectives d'avenir permettront également la consolidation du système de reporting relatif à la régulation et ce, en vue d'assurer l'accompagnement des opérateurs portuaires et la vérification du respect de leurs engagements contractuels.

III.1.1. Les activités connexes soumises au régime de l'autorisation

La quasi-totalité des activités connexes soumises au régime de l'autorisation est mise en conformité par rapport aux dispositions de la loi 15-02 et ce, moyennant le lancement des appels à la concurrence par l'ANP et le choix de permissionnaires pouvant contribuer à la modernisation et à la professionnalisation de ces métiers au service de la compétitivité du transit portuaire. Cet effort concernant la régularisation de la situation des opérateurs dont les activités doivent être exercées dans le cadre du régime de l'autorisation, sera maintenu, de même pour l'octroi de nouvelles autorisations pour l'exercice des activités portuaires particulièrement les activités dites connexes, à savoir :

- Le pointage des marchandises ;
- La surveillance des marchandises ;
- Le nettoyage des navires ;
- La récupération des détritiques de navires ;
- Le ramassage des ordures à bord des navires ;

III.2. LA GESTION DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

Dans le domaine de la gestion du domaine public portuaire, les perspectives de l'ANP s'articulent autour des principaux chantiers suivants :

- L'opérationnalisation du projet d'informatisation de la gestion des OTDP permettant d'asseoir un système de pilotage fiable et en temps réel ;
- La régularisation et la mise à jour continues des Occupations Temporaires du Domaine Public (OTDP) dans les ports relevant des compétences de l'ANP ;
- Le renforcement et la consolidation du système de décentralisation des actes de gestion dans ce domaine ;
- L'institutionnalisation d'un management de proximité à travers la réalisation de missions d'assistance dans le domaine de la gestion des OTDP dans différents ports pour s'assurer du respect des procédures.

III.3. LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES :

L'anticipation sur la mise en service des infrastructures en cours de réalisation dans le cadre de la stratégie portuaire 2030 ou conformément au programme d'investissement de l'ANP, ainsi que la sécurisation de la navigation dans les enceintes portuaires de l'ANP sont matérialisés par :

- La participation de l'ANP aux comités de pilotage de projets portuaires entrepris par le Département de l'Équipement et ce en vue de prendre en considération les contraintes d'exploitation ou d'ordre opérationnel et de les intégrer dans la conception des ouvrages ;
- La réalisation des études de faisabilité et d'impacts concernant les projets structurants identifiés ;
- La synchronisation des travaux d'infrastructures et ceux des superstructures pour une mise en service optimisée des projets ;
- La planification rigoureuse entre l'achèvement des travaux et le programme de leur placement.

Les principaux chantiers, constituant le plan d'action de l'ANP, s'articulent autour des axes suivants :

- La mise en place d'une maintenance préventive à travers la réalisation d'opérations régulières d'entretien des ouvrages de protection et des quais ;
- La réalisation des expertises techniques des infrastructures portuaires pour l'identification des travaux de maintenance nécessaires ;

- Le lancement des opérations de maintenance, en tenant compte des contraintes d'exploitation et des exigences réglementaires et normatives en matière de sécurité ;
- L'optimisation des coûts de la maintenance à travers la massification des chantiers ;
- La mise en place d'un système de Gestion des Ouvrages Portuaires qui devra permettre de formaliser les inspections et les évaluations des ouvrages, établir un guide méthodologique, disposer d'une base de données détaillée sur l'historique des ouvrages.

III.4. LA SECURITE, LA SURETE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT :

L'Agence Nationale des Ports accorde une importance particulière à l'enjeu sécuritaire et environnemental en milieu portuaire, du rôle de la police des ports dans la gestion du patrimoine portuaire marocain et de sûreté comme facteur attrayant et stimulant du développement du trafic portuaire.

L'établissement du programme d'investissement de l'ANP s'inscrit dans le cadre du processus de planification stratégique qui se base sur l'évaluation de la demande, les attentes des partenaires de l'ANP, les préconisations de la Stratégie Portuaire Nationale à l'horizon 2030 et les visions de l'ANP pour chacun de ses domaines d'intervention.

Les principaux chantiers, constituant le plan d'action concernent les axes suivants :

- Le maintien de la conformité des installations portuaires aux standards internationaux en matière de sécurité e de sureté ;
- La mise en place d'une logistique nécessaire aux interventions d'urgence ;
- Le suivi et la prise en charge de la problématique des épaves et des bateaux abandonnées dans les enceintes portuaires ;
- La poursuite des chantiers relatifs à la mise à jour de l'arsenal réglementaire régissant le domaine de la police maritime ;
- La prise en compte et l'intégration des aspects liés à la protection de l'environnement dans le cadre de projets portuaires.

III.5. L'OUVERTURE DES PORTS SUR LEURS ENVIRONNEMENTS

Les principaux chantiers inscrits par l'ANP, dans le cadre de l'ouverture des ports sur leurs environnements, concernent :

- La construction et la promotion d'une image de l'institution, bâtir autour d'un acteur fort agissant dans le sens de l'efficacité des places portuaires, l'amélioration de la compétitivité logistique et la promotion du commerce extérieur du pays ;
- La formalisation de relations institutionnelles et des mécanismes de communication et de coopération avec les différents dépositaires d'enjeux concernés par la vie des ports.
- L'opérationnalisation de l'observatoire de la compétitivité des ports

L'ouverture de l'ANP sur son environnement intègre également la question centrale de l'ouverture du port sur son hinterland et la contribution à l'émergence et au développement d'une dynamique économique en rapport avec les escapes portuaires qui ne sont plus adaptés aux exigences du trafic commercial et du transport maritime.

C'est dans ce sens que l'Agence a lancé la réalisation de plusieurs études et différents projets de requalification des espaces portuaires, visant à :

- Contribuer aux politiques et programmes d'aménagement du territoire et tenir compte des objectifs de répartition spatiale des activités économiques ;
- Et mettre à niveau les sites avoisinants des ports et la reconversion des infrastructures portuaires vers d'autres activités.

III.6. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT

L'établissement du programme d'investissement de l'ANP s'inscrit dans le cadre du processus de planification stratégique qui se base sur l'évaluation de la demande, les attentes des partenaires de l'ANP, les préconisations de la Stratégie Portuaire Nationale à l'horizon 2030 et les visions de l'ANP pour chacun de ses domaines d'intervention.

Le plan pluriannuel d'investissement 2019-2021 porte sur une enveloppe globale de **3 157,5 Millions de DHS TTC** répartie par année comme suit :

Année	Montant de l'investissement (MDH TTC)
2019	1 530,9
2020	823,3
2021	803,2

Source: ANP

Par nature d'investissement, ce programme est réparti de la manière suivante :

En KDH	2019	2020	2021
Etudes et immobilisations en non valeurs	119 076	54 780	34 980
Infrastructures	1 046 820	648 900	657 018
Installations techniques, matériel et outillage	260 040	114 660	106 248
Participations	105 000	5 000	5 000
Total	1 530 936	823 340	803 246

Source: ANP

Par axe stratégique, ce programme est affecté de la manière suivante :

En KDH	2019	2020	2021
Développement des infrastructures	1 029 516	479 880	677 640
Police, sécurité et environnement	157 056	112 680	41 598
Divers équipements	102 408	16 152	4 920
Activités de support	136 956	209 628	74 088
Participations financières	105 000	5 000	5 000
Total	1 530 936	823 340	803 246

Source : ANP

Ce programme est marqué par l'axe « Développement des infrastructures » qui représente 69,3% de son enveloppe globale.

Une enveloppe de 311,3 Millions de DHS, soit 9,7 % de l'enveloppe globale, a été réservée pour satisfaire les besoins de la mission « Police, Sûreté, Sécurité et environnement ».

Les participations financières quant à elles, représentent 3,6%, soit l'équivalent de 115 Millions de DHS dont une grande part concerne la participation dans le capital de la Société « Nador West Med » pour une enveloppe de 100 Millions de DHS sur la période considérée.

Par ailleurs, les principaux projets d'investissement planifiés pour la période 2019-2021 se présentent comme suit :

Projets	2019	2020	2021	Total (En KDH)
Confortement des ouvrages de protection au Port de Nador			204.000	204.000
Extension Desserte nord : Voiries et réseaux de distribution au port de Casablanca	120.000			120.000
Travaux de réalisation de pipe-lines d'hydrocarbures liquides et de leurs installations annexes au port de Jorf Lasfar	120.000			120.000
Construction du siège de l'ANP		120.000		120.000
Approfondissement du chenal d'accès et bassins au port de Nador	72.000			72.000
Travaux de construction des bâtiments de la nouvelle ZCN au port de Casablanca	72.000			72.000
Travaux d'extension du port de Jebha : Ouvrages d'accostage et terre-pleins	10.800	60.000		70.800
Fourniture, installation et mise en service de deux passerelles télescopiques pour le nouveau terminal des croisières au port de Casablanca	68.400			68.400
Extension Desserte Nord : Travaux d'Aménagement du Port Sec de ZENATA par tranches		60.000		60.000
Travaux de renforcement des digues de protection au port de Casablanca			60.000	60.000
Construction d'une gare maritime et passerelle fixe au port de Casablanca	60.000			60.000
Construction du bâtiment communautaire : Lot 2	60.000			60.000
Bâtiments administratifs		57.600		57.600
Travaux de protection, par les tétrapodes abandonnés au port, du talus côté mer du terre-plein de la zone extra-muros du port située au niveau de l'accès nord du port de Jorf Lasfar			54.000	54.000
Confortement des ouvrages d'accostage du port de pêche de Nador		24.000	24.000	48.000
Réhabilitation des quais du port de pêche d'Agadir		24.000	24.000	48.000
Remise en état et confortement des quais qui supportent le local VTS au port de Casablanca	48.000			48.000
Equipements audiovisuels et de formation professionnelle à l'IFP	84		45.800	45.884
Extension Desserte Nord : Aménagement des terre-pleins adossés à la voie au port de Casablanca	42.000			42.000
Aménagement d'un parking à proximité de la zone logistique de Zenata par tranches		36.000		36.000
Travaux de confortement de la digue principale du port de Mohammedia	36.000			36.000
Travaux de confortement des quais P1 et P2 au port de Larache		36.000		36.000
Aménagement de l'ouvrage d'art d'accès au port sec de Casablanca	36.000			36.000
Réalisation d'un 3ème accès au port d'Agadir			36.000	36.000
Travaux de réalisation des appontements flottants pour la pêche artisanale au port de Tan-Tan	36.000			36.000
Total				1.646.684

Source: ANP

IV. OBJECTIFS DE RESULTATS

Le tableau suivant présente les objectifs de résultats de l'ANP pour l'exercice 2019 :

En MDH	2018 r	2019 p	2020 p
Chiffre d'affaires	1 780,5	1 910,0	2 037,2
Résultat d'exploitation	227,3	205,4	266,3
Résultat net	147,1	92,3	92,7

(*) Résultats prévisionnels. Source : ANP

Il y a lieu de noter que la diminution du résultat net prévu en 2019 est expliquée principalement par le recul du résultat non courant suite à la constatation en 2018 de produits exceptionnel relatifs aux pénalités de marché.

Le tableau suivant présente les sources de financement et les investissements mis en service prévus en 2019 :

Investissement		Financement	
Augmentation et acquisition des immobilisations	1 257,6	Emprunt obligataire	1 000,0
		Contribution Etat :	257,6
		▪ Prolongement de la jetée Moulay Youssef au Port de Casablanca	150,0
		▪ Extension du port de Jebha	107,6
Total	1 257,6	Total	1 257,6

Source: ANP

PARTIE IX.

FACTEURS DE RISQUE

I. RISQUE ECONOMIQUE

L'activité principale de l'ANP étant la gestion d'infrastructures portuaires, les revenus futurs ainsi que les résultats de la société dépendent du développement économique national et des échanges commerciaux internationaux.

Ainsi, une contraction ou une croissance plus faible que celle attendue de l'économie marocaine et/ou internationale pourrait avoir une incidence défavorable sur la croissance des activités de l'Agence ou même entraîner une diminution de ses revenus et de ses résultats. Cette incidence devrait néanmoins être modérée, vu que le transport maritime demeure le canal prioritaire de transport des marchandises au Maroc.

II. RISQUE REGLEMENTAIRE

Les activités de l'ANP sont soumises à de nombreuses lois et peuvent être affectées par la politique nationale et les réformes légales ou réglementaires éventuelles, notamment en matière portuaire et concernant le cadre contractuel dans lequel l'ANP exerce ses activités.

Comme dans tous secteurs d'activité fortement réglementés, des modifications de réglementation ou d'application des réglementations peuvent réduire les revenus de l'agence, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur son activité et ses résultats.

III. RISQUE DE FORCE MAJEURE

Cette notion couvre l'ensemble des événements indépendants de la volonté de l'ANP, que celle-ci ne pouvait raisonnablement pas prévoir ou contre lesquelles elle ne pouvait pas se prémunir. Les cas de force majeure sont généralement :

- des risques naturels : climatique, séisme, raz de marée, éruption volcanique, etc. ;
- des risques industriels : incendie, explosion, pollution de l'environnement, etc. ;
- des risques de guerre ou de conflit, etc.

IV. RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT

L'ANP a notamment pour vocation de gérer des infrastructures portuaires qui, dans le cadre de leur fonctionnement courant, peuvent être à l'origine d'atteintes au milieu naturel ou à la santé des riverains, de son personnel et/ou de ses sous-traitants et fournisseurs.

Ces risques d'accidents industriels et/ou de dommages environnementaux sont encadrés par des règles de plus en plus contraignantes en matière environnementale et en matière de santé publique qui pourraient être une source de coûts et pourraient permettre d'engager la responsabilité de l'ANP si elles ne sont pas convenablement respectées.

V. RISQUE DE DEFAUT DES CLIENTS

Dans le cadre de son activité, l'ANP traite un portefeuille de clients diversifié. L'ANP ne peut exclure que certains de ses clients, et/ou des parties liées à ceux-ci, (i) soient défaillants dans l'exécution de leurs obligations ou (ii) cessent leurs activités en raison notamment de difficultés financières ou de réorganisation stratégique.

Compte tenu des spécificités des activités exercées dans les ports, particulièrement les ports de pêche et de plaisance, le taux de provisionnement des créances est élevé traduisant la prudence de l'ANP concernant le risque de non recouvrement de ses créances.

En effet, la forte saisonnalité (conjoncture économique nationale et internationale, comportement des différents acteurs, impact d'événements socio-culturels, ...) des activités de pêche et des marinas se

répercute sur le taux de contentieux de l'ANP. Ces créances douteuses correspondent au péage-poisson pour le cas des ports de pêche et aux redevances de concession pour le cas des ports de plaisance

Ce risque peut être réduit grâce au levier de recouvrement forcé des créances dont bénéficie l'ANP en vertu du Dahir n° 1-00-175 du 28 moharrem 1421 portant promulgation de la loi n° 15-97 formant code de recouvrement des créances publiques. (B.O du 1 juin 2000).

VI. RISQUES LIES A LA COUVERTURE DES POLICES D'ASSURANCE CONTRACTEES PAR L'ANP OU SES CONCESSIONNAIRES

Il ne peut être exclu que dans certaines circonstances, les indemnités versées par les assureurs du fait de la survenance d'un dommage couvert par les polices d'assurance souscrites par l'ANP ne suffisent pas à couvrir l'ensemble des dommages occasionnés, notamment en matière de responsabilité civile. En plus de l'application de franchises à la charge de l'ANP, il est possible qu'un sinistre dépasse des plafonds d'indemnisation fixés dans les polices d'assurance concernées, et / ou qu'un sinistre ne soit pas couvert en application de certaines clauses d'exclusion d'indemnisation. Dans un objectif d'optimisation, des études de risques sont cependant effectuées par la société afin de déterminer les caractéristiques des assurances à mettre en place (capitaux assurés, limitations d'indemnité, franchises,...) en adéquation avec la nature et l'importance des risques à couvrir.

VII. RISQUES LIES A LA MAITRISE D'OUVRAGE

Il existe un risque lié au retard dans la mise en œuvre des investissements et constructions prévus aux contrats de concession. Si ces retards sont causés par l'ANP, le concessionnaire peut éventuellement demander une indemnisation. De même, lorsque des retards sont dus à des événements de force majeure dûment répertoriés dans le contrat, le concédant est exonéré des pénalités de retard et pourra éventuellement, en fonction des dispositions de son contrat, être fondé à réclamer une indemnisation.

Cependant, l'ANP dispose d'équipes techniques dédiées au suivi des projets d'investissement, dont les missions sont de s'assurer du respect des cahiers de charges en termes de délais d'exécution et de la conformité des aspects techniques des projets avec les exigences de l'ANP.

VIII. RISQUES LIES A L'ETAT DES BIENS DE RETOUR DANS LE CADRE DES CONCESSIONS

A l'issue de la période de concession, les biens de retours récupérés par l'ANP peuvent, dans certains cas, nécessiter un investissement additionnel de remise à niveau si leur état n'est pas conforme aux standards requis. Cependant, dans le cadre des conventions de concessions, la charge liée à la remise à niveau du bien de retour est supportée par le concessionnaire.

IX. RISQUE LIE A L'ACCES AU FINANCEMENT

L'importance des programmes d'investissement réalisés par l'ANP engendre des besoins de financements conséquents.

En effet, l'ANP se finance exceptionnellement à travers les dotations au fonds de dotation. L'essentiel de son financement provient de l'autofinancement et les bailleurs de fonds nationaux et internationaux et aujourd'hui sur les marchés des capitaux, notamment l'emprunt obligataire.

Par ailleurs, l'ANP arrive à anticiper ses besoins de financement futurs et étudie plusieurs autres pistes de financement permettant ainsi une diversification de ses ressources ainsi que l'amélioration de son coût de financement.

X. RISQUE DE CHANGE

L'ANP est confronté à un risque de change qui découle des flux réalisés avec l'étranger. En effet, ce risque découle principalement de la structure de l'endettement de l'ANP, dont l'encours en devise étrangère représente près de 45 millions d'euros à fin 2018.

XI. RISQUE LIE AUX COVENANTS BREACH

Plusieurs contrats de financement conclus entre l'ANP et les bailleurs de fonds prévoient le respect d'un certain nombre de ratios financiers (covenants). Ces covenants financiers tels que exigés par les bailleurs de fonds ont toujours été respectés par l'ANP.

Néanmoins, et au titre de l'année 2018, L'ANP s'est retrouvé en dépassement pour quelques ratios, à savoir le fonds de roulement, le ratio de capacité de remboursement et le ratio CAF sur service de la dette. Ces covenants, affichent des niveaux à la baisse (voir partie évolution des ratios de financement).

La baisse de ces covenants s'explique essentiellement par (i) l'effort d'investissement exceptionnel fourni par l'ANP, (ii) la nature des investissements de l'ANP à majorité d'infrastructure dont la mise en service et l'amortissement prend un délai relativement long et (iii) l'absence de mobilisation de financement au titre de cette année.

Il est entendu qu'eu égard au stade d'avancement dans la réalisation de certains projets d'investissement structurants en infrastructure et à l'évolution de la structure financière de l'ANP projetée en 2019 à la fois en ce qui concerne ses ressources propres et celles externes, ces ratios devraient connaître une nette amélioration, et l'ensemble des covenants prévus dans les contrats de financement devraient ainsi respectés.

PARTIE X.

FAITS EXCEPTIONNELS

A la date d'établissement de la présente note d'information, l'ANP ne connaît pas de faits exceptionnels susceptibles d'affecter significativement sa situation financière.

PARTIE XI. LITIGES ET AFFAIRES CONTENTIEUSES

A la date d'établissement de la présente note d'information, l'ANP est concernée par des litiges notamment des sinistres au niveau des ports, totalisant 242 MDH et qui sont totalement provisionnés.

Hormis ces litiges, l'ANP ne connaît pas de litiges et affaires contentieuses susceptibles d'affecter significativement sa situation financière.

PARTIE XII.

ANNEXES

I. ETATS DE SYNTHESE SOCIAUX

I.1. CPC DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.1.1. CPC de l'exercice 2018

Nature	Opérations propres à l'exercice (1)	Opérations concernant les exercices précédents (2)	TOTAUX DE L'EXERCICE (3 = 2+1)	TOTAUX DE L'EXERCICE PRECEDENT (4)
I. PRODUITS D'EXPLOITATION				
* Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00	0,00	0,00
* Ventes de biens et services produits	1 778 157 911,85	2 342 943,70	1 780 500 855,55	1 744 958 505,14
* Chiffres d'affaires	1 778 157 911,85	2 342 943,70	1 780 500 855,55	1 744 958 505,14
* Variation de stocks de produits (1)	0,00	0,00	0,00	0,00
* Immobilisations produites par l'entreprise pour elle-même	0,00	0,00	0,00	0,00
* Subventions d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
* Autres produits d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
* Reprises d'exploitation : transferts de charges	125 154 515,69	0,00	125 154 515,69	68 370 271,21
Total I	1 903 312 427,54	2 342 943,70	1 905 655 371,24	1 813 328 776,35
II. CHARGES D'EXPLOITATION				
* Achats revendus(2) de marchandises	0,00	0,00	0,00	0,00
* Achats consommés(2) de matières et fournitures	248 836 144,30	796 739,00	249 632 883,30	207 401 116,79
* Autres charges externes	454 158 026,50	1 505 683,89	455 663 710,39	496 376 680,52
* Impôts et taxes	317 645 264,42	0,00	317 645 264,42	284 425 822,43
* Charges de personnel	300 551 239,61	0,00	300 551 239,61	300 604 647,66
* Autres charges d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
* Dotations d'exploitation	354 827 781,65	21,50	354 827 803,15	275 320 923,70
Total II	1 676 018 456,48	2 302 444,39	1 678 320 900,87	1 564 129 191,10
III. RESULTAT D'EXPLOITATION (I-II)	227 293 971,06	40 499,31	227 334 470,37	249 199 585,25
IV. PRODUITS FINANCIERS				
* Produits des titres de partic. et autres titres immobilisés	6 710 100,00	0,00	6 710 100,00	6 710 100,00
* Gains de change	557 275,00	0,00	557 275,00	82 526,52
* Intérêts et autres produits financiers	17 236 747,32	0,00	17 236 747,32	11 145 976,88
* Reprises financier : transfert charges	8 129 500,00	0,00	8 129 500,00	0,00
Total IV	32 633 622,32	0,00	32 633 622,32	17 938 603,40
V. CHARGES FINANCIERES				
* Charges d'intérêts	91 277 780,99	0,00	91 277 780,99	77 498 911,53
* Pertes de change	552 215,39	0,00	552 215,39	1 065,90
* Autres charges financières	0,00	0,00	0,00	0,00
* Dotations financières	0,00	0,00	0,00	13 944 400,00
Total V	91 829 996,38	0,00	91 829 996,38	91 444 377,43
VI. RESULTAT FINANCIER (IV-V)	-59 196 374,06	0,00	-59 196 374,06	-73 505 774,03
VII. RESULTAT COURANT (III+VI)	168 097 597,00	40 499,31	168 138 096,31	175 693 811,22
VIII. PRODUITS NON COURANTS				
* Produits des cessions d'immobilisations	62 008 870,10	0,00	62 008 870,10	49 409 095,67
* Subventions d'équilibre	0,00	0,00	0,00	0,00
* Reprises sur subventions d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00
* Autres produits non courants	69 155 350,53	45 589,65	69 200 940,18	113 634 964,13
* Reprises non courantes ; transferts de charges	98 225,00	0,00	98 225,00	1 325 832,06
Total VIII	131 262 445,63	45 589,65	131 308 035,28	164 369 891,86
IX. CHARGES NON COURANTES				
* Valeurs nettes d'amortissements des immobilisations cédées	60 595 040,58	0,00	60 595 040,58	39 343 244,71
* Subventions accordées	0,00	0,00	0,00	0,00
* Autres charges non courantes	24 551 481,06	783,57	24 552 264,63	91 540 315,23
* Dotations non courantes aux amortissements et aux provisions	0,00	0,00	0,00	358 937,92
Total IX	85 146 521,64	783,57	85 147 305,21	131 242 497,86
X. RESULTAT NON COURANT (VIII-IX)	46 115 923,99	44 806,08	46 160 730,07	33 127 394,00
XI. RESULTAT AVANT IMPOTS (VII+X)	214 213 520,99	85 305,39	214 298 826,38	208 821 205,22
XII. IMPOTS SUR LES RESULTATS	67 236 132,28	0,00	67 236 132,28	64 125 574,59

RESULTAT NET (XI-XII)	146 977 388,71	85 305,39	147 062 694,10	144 695 630,63
XIV. TOTAL DES PRODUITS (I+IV+VIII)	2 067 208 495,49	2 388 533,35	2 069 597 028,84	1 995 637 271,61
XV. TOTAL DES CHARGES (II+V+IX+XII)	1 920 231 106,78	2 303 227,96	1 922 534 334,74	1 850 941 640,98
RESULTAT NET (total des produits-total des charges)	146 977 388,71	85 305,39	147 062 694,10	144 695 630,63
(1) Variation de stocks : stock final - stock initial ; augmentation (+) ; diminution (-) CHR(10) (2) Achats revendus ou consommés : achats - variation de stocks				

I.1.2. CPC de l'exercice 2017

COMPTES DE PRODUITS & CHARGES		OPERATIONS		TOTAUX 2017	TOTAUX 2016
		PROPRES A L'EXERCICE (1)	Exercice précé. (2)	3=1+2	4
EXPLOITATION	I PRODUITS D'EXPLOITATION	1 770 830 714	42 498 062	1 813 328 776	1 782 866 634
	* Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Ventes de biens et services produits chiffre d'affaire	1 702 460 443	42 498 061,92	1 744 958 505,14	1 739 318 644,93
	* Variation de stocks de produits (+ ou -) (1)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Immobilisations produites par l'entreprise pour elle-même	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Subventions d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Autres produits d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Reprises d'exploitation : transferts de charges	68 370 271	0,00	68 370 271,21	43 547 989,60
	TOTAL I	1 770 830 714	42 498 062	1 813 328 776	1 782 866 634
	II CHARGES D'EXPLOITATION	1 561 326 158,60	2 803 032,50	1 564 129 191,10	1 423 012 946,85
	* Achats revendus (2) de marchandises	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Achats consommés (2) de matières et fournitures	206 275 620,72	1 125 496,07	207 401 116,79	186 650 562,94
	* Autres charges externes	494 770 957,13	1 605 723,39	496 376 680,52	335 676 978,28
	* Impôts et taxes	284 362 446,73	63 375,70	284 425 822,43	213 956 833,31
FINANCIER	* Charges de personnel	300 596 210,32	8 437,34	300 604 647,66	275 808 555,00
	* Autres charges d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Dotations d'exploitation	275 320 923,70	0,00	275 320 923,70	410 920 017,32
	TOTAL II	1 561 326 158,60	2 803 032,50	1 564 129 191,10	1 423 012 946,85
	III RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	209 504 555,83	39 695 029,42	249 199 585,25	359 853 687,68
	IV PRODUITS FINANCIERS	17 938 603,40	0,00	17 938 603,40	12 214 461,11
	* Produits des titres de participation et autres titres immobilisés	6 710 100,00	0,00	6 710 100,00	8 209 961,45
	* Gains de change	82 526,52	0,00	82 526,52	0,00
	* Intérêts et autres produits financiers	11 145 976,88	0,00	11 145 976,88	4 004 499,66
	* Reprises financières : transferts de charges	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL IV	17 938 603,40	0,00	17 938 603,40	12 214 461,11
	V CHARGES FINANCIERES	91 444 377,43	0,00	91 444 377,43	58 806 556,65
	* Charges d'intérêts	77 498 911,53	0,00	77 498 911,53	58 806 556,65
	* Pertes de change	1 065,90	0,00	1 065,90	0,00
	* Autres charges financières	0,00	0,00	0,00	0,00
NON COURANT	* Dotations financières	13 944 400,00	0,00	13 944 400,00	0,00
	TOTAL V	91 444 377,43	0,00	91 444 377,43	58 806 556,65
	VI RESULTAT FINANCIER (IV - V)	-73 505 774	0,00	-73 505 774	-46 592 096
	VII RESULTAT COURANT (III + VI)	135 998 781,80	39 695 029,42	175 693 811,22	313 261 592,14
	VIII PRODUITS NON COURANTS	164 369 892	0,00	164 369 892	23 977 255
	* Produits des cessions d'immobilisations	49 409 095,67	0,00	49 409 095,67	474 365,67
	* Subventions d'équilibre	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Reprises sur subventions d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Autres produits non courants	113 634 964,13	0,00	113 634 964,13	23 502 889,18
	* Reprises non courantes : transferts de charges	1 325 832,06	0,00	1 325 832,06	0,00
	TOTAL VIII	164 369 892	8 424,40	164 369 892	23 977 255
	IX CHARGES NON COURANTES	131 242 498	0,00	131 242 498	35 562 152

* Valeurs nettes d'amortissements des immobilisations cédées	39 343 244,71		39 343 244,71	3 327,74
* Subventions accordées	0,00	0,00	0,00	0,00
* Autres charges non courantes	91 540 315,23		91 540 315,23	35 461 341,57
* Dotations non courantes aux amortissements et aux provisions	358 937,92		358 937,92	97 482,65
TOTAL IX	131 242 498		131 242 498	35 562 152
X RESULTAT NON COURANT (VIII-X)	33 127 394,00		33 127 394,00	-11 584 897,11
XI RESULTAT AVANT IMPOTS (VII+X)	169 126 175,80	39 695 029,42	208 821 205,22	301 676 695,03
XII IMPOTS SUR LES RESULTATS(*)	64 125 574,59		64 125 574,59	86 890 108,38
XIII RESULTAT NET (XI - XII)	105 000 601,21	39 695 029,42	144 695 630,63	214 786 586,65
XIV TOTAL DES PRODUITS (I + IV + VIII)	1 953 139 209,69	42 498 061,92	1 995 637 271,61	1 819 058 350,49
XV TOTAL DES CHARGES (II + V + IX + XII)	1 848 138 608,48	2 803 032,50	1 850 941 640,98	1 604 271 763,84
XVI RESULTAT NET (total des produits - total des charges)	105 000 601,21	39 695 029,42	144 695 630,63	214 786 586,65

1) Variation de stocks : stock final - stock initial ; augmentation (+)
diminution (-)

2) Achats revendus ou consommés : achats -
variation de stocks

I.1.3. CPC de l'exercice 2016

COMPTES DE PRODUITS & CHARGES		OPERATIONS		TOTAUX 2016 3=1+2	TOTAUX 2015 4
		PROPRES A L'EXERCICE (1)	Exercice précédé. (2)		
EXPLOITATION	I PRODUITS D'EXPLOITATION	1 782 850 450,70	16 183,83	1 782 866 634,53	1 390 478 936,29
	* Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Ventes de biens et services produits chiffres d'affaires	1 739 318 644,93	0,00	1 739 318 644,93	1 364 308 426,90
	* Variation de stocks de produits (+ ou -) (1)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Immobilisations produites par l'entreprise pour elle-même	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Subventions d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Autres produits d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Reprises d'exploitation : transferts de charges	43 531 805,77	16 183,83	43 547 989,60	26 170 509,39
	TOTAL I	1 782 850 450,70	16 183,83	1 782 866 634,53	1 390 478 936,29
	II CHARGES D'EXPLOITATION	1 418 215 237,78	4 797 709,07	1 423 012 946,85	1 268 431 471,16
	* Achats revendus (2) de marchandises	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Achats consommés (2) de matières et fournitures	186 054 659,54	595 903,40	186 650 562,94	165 836 121,33
	* Autres charges externes	331 645 342,29	4 031 635,99	335 676 978,28	385 906 807,70
	* Impôts et taxes	213 829 215,51	127 617,80	213 956 833,31	218 722 205,60
	* Charges de personnel	275 770 586,45	37 968,55	275 808 555,00	253 455 864,04
	* Autres charges d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Dotations d'exploitation	410 915 433,99	4 583,33	410 920 017,32	244 510 472,49
	TOTAL II	1 418 215 237,78	4 797 709,07	1 423 012 946,85	1 268 431 471,16
	III RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	364 635 212,92	-4 781 525,24	359 853 687,68	122 047 465,13
FI	IV PRODUITS FINANCIERS	12 214 461,11	0,00	12 214 461,11	32 399 716,41

NON COURANT	* Produits des titres de participation et autres titres immobilisés	8 209 961,45	0,00	8 209 961,45	20 242 073,72
	* Gains de change	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Intérêts et autres produits financiers	4 004 499,66	0,00	4 004 499,66	12 157 642,69
	* Reprises financières : transferts de charges	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL IV	12 214 461,11	0,00	12 214 461,11	32 399 716,41
	V CHARGES FINANCIERES	58 806 556,65	0,00	58 806 556,65	37 160 435,03
	* Charges d'intérêts	58 806 556,65	0,00	58 806 556,65	37 156 946,79
	* Pertes de change	0,00	0,00	0,00	3 488,24
	* Autres charges financières	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Dotations financières	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL V	58 806 556,65	0,00	58 806 556,65	37 160 435,03
	VI RESULTAT FINANCIER (IV - V)	-46 592 095,54	0,00	-46 592 095,54	-4 760 718,62
	VII RESULTAT COURANT (III + VI)	318 043 117,38	-4 781 525,24	313 261 592,14	117 286 746,51
	VIII PRODUITS NON COURANTS	23 968 830,45	8 424,40	23 977 254,85	46 216 590,41
	* Produits des cessions d'immobilisations	474 365,67	0,00	474 365,67	1 973 011,42
	* Subventions d'équilibre	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Reprises sur subventions d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Autres produits non courants	23 494 464,78	8 424,40	23 502 889,18	29 243 578,99
	* Reprises non courantes : transferts de charges	0,00	0,00	0,00	15 000 000,00
	TOTAL VIII	23 968 830,45	8 424,40	23 977 254,85	46 216 590,41
	IX CHARGES NON COURANTES	35 529 530,83	32 621,13	35 562 151,96	28 215 382,20
	* Valeurs nettes d'amortissements des immobilisations cédées	3 327,74	0,00	3 327,74	20 207,38
	* Subventions accordées	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Autres charges non courantes	35 428 720,44	32 621,13	35 461 341,57	28 195 174,82
	* Dotations non courantes aux amortissements et aux provisions	97 482,65	0,00	97 482,65	0,00
	TOTAL IX	35 529 530,83	32 621,13	35 562 151,96	28 215 382,20
	X RESULTAT NON COURANT (VIII-X)	-11 560 700,38	-24 196,73	-11 584 897,11	18 001 208,21
	XI RESULTAT AVANT IMPOTS (VII+X)	306 482 417,00	-4 805 721,97	301 676 695,03	135 287 954,72
	XII IMPOTS SUR LES RESULTATS(*)	86 890 108,38	0,00	86 890 108,38	46 191 796,68
	XIII RESULTAT NET (XI - XII)	219 592 308,62	-4 805 721,97	214 786 586,65	89 096 158,04
	XIV TOTAL DES PRODUITS (I + IV + VIII)	1 819 033 742,26	24 608,23	1 819 058 350,49	1 469 095 243,11
	XV TOTAL DES CHARGES (II + V + IX + XII)	1 599 441 433,64	4 830 330,20	1 604 271 763,84	1 379 999 085,07
	XVI RESULTAT NET (total des produits - total des charges)	219 592 308,62	-4 805 721,97	214 786 586,65	89 096 158,04

1) Variation de stocks : stock final - stock initial ; augmentation (+)
diminution (-)

2) Achats revendus ou consommés : achats -
variation de stocks

I.2. BILAN DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.2.1. BILAN de l'exercice 2018

ACTIF	Brut exercice	Amortissements et provisions : exercice	Net exercice	Net exercice précédent
Immobilisations en non valeurs (A)	-	-	-	-
Frais préliminaires	-	-	-	-
Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	-	-	-
Primes de remboursement des obligations	-	-	-	-
Immobilisations incorporelles (B)	25 301 771,66	16 919 631,70	8 382 139,96	4 242 476,52
Immobilisations en recherche et développement	-	-	-	-
Brevets, marques, droits et valeurs similaires	-	-	-	-
Fonds commercial	-	-	-	-
Autres immobilisations incorporelles	25 301 771,66	16 919 631,70	8 382 139,96	4 242 476,52
Immobilisations corporelles (C)	8 133 628 207,56	1 475 161 556,80	6 658 466 650,76	5 732 346 561,72
Terrains	12 765 333,01	-	12 765 333,01	12 765 333,01
Constructions	3 274 055 015,12	993 822 316,60	2 280 232 698,52	2 193 208 888,11
Installations techniques, matériel et outillage	579 629 174,88	353 987 381,25	225 641 793,63	162 950 873,45
Matériel de transport	15 557 208,84	9 318 730,94	6 238 477,90	8 128 572,16
Mobilier, Matériel de bureau et aménagement divers	107 900 210,84	71 684 053,73	36 216 157,11	21 011 992,91
Autres immobilisations corporelles	23 036 822,54	12 895 579,91	10 141 242,63	12 208 358,67
Immobilisations corporelles en cours	4 120 684 442,33	33 453 494,37	4 087 230 947,96	3 322 072 543,41
Immobilisations financières (D)	824 383 241,98	49 237 047,35	775 146 194,63	776 023 811,06
Prêts immobilisés	16 518 345,76	2 459 647,35	14 058 698,41	15 110 587,81
Autres créances financières	3 880 596,22	-	3 880 596,22	3 706 323,25
Titres de participation	803 984 300,00	46 777 400,00	757 206 900,00	757 206 900,00
Autres titres immobilisés	-	-	-	-
Ecarts de conversion actif (E)	-	-	-	8 129 500,00
Diminution des créances immobilisées	-	-	-	-
Augmentations des dettes de financement	-	-	-	8 129 500,00
TOTAL I (A+B+C+D+E)	8 983 313 221,20	1 541 318 235,85	7 441 994 985,35	6 520 742 349,30
Stocks (F)	11 432 141,57	1 462 462,96	9 969 678,61	10 721 180,77
Marchandises	-	-	-	-
Matières et fournitures consommables	11 432 141,57	1 462 462,96	9 969 678,61	10 721 180,77
Produits en cours	-	-	-	-
Produits intermédiaires et produits résiduels	-	-	-	-
Produits finis	-	-	-	-
Créances de l'actif circulant (G)	1 804 406 846,96	368 330 432,99	1 436 076 413,97	1 454 636 197,80
Fournis. débiteurs, avances et acomptes	182 015,66	-	182 015,66	182 015,66
Clients et comptes rattachés	910 453 736,25	359 014 015,79	551 439 720,46	660 772 936,51
Personnel	215 476,14	-	215 476,14	96 185,55
Etat	759 907 989,64	-	759 907 989,64	653 878 517,70
Comptes d'associés	102 000 000,00	-	102 000 000,00	102 000 000,00
Autres débiteurs	20 280 405,44	9 316 417,20	10 963 988,24	33 498 950,70
Comptes de régularisation- Actif	11 367 223,83	-	11 367 223,83	4 207 591,68
Titres valeurs de placement (H)	37 057 034,16	-	37 057 034,16	224 801 847,49
Ecarts de conversion actif (I) Eléments circulants	-	-	-	-
TOTAL II (F+G+H+I)	1 852 896 022,69	369 792 895,95	1 483 103 126,74	1 690 159 226,06
Trésorerie-Actif	1 320 617 854,14	-	1 320 617 854,14	1 574 306 145,53
Chèques et valeurs à encaisser	1 073 395,32	-	1 073 395,32	9 148 164,53
Banques, T.G et C.C.P	1 319 438 701,73	-	1 319 438 701,73	1 565 068 090,36
Caisse, Régie d'avances et accreditifs	105 757,09	-	105 757,09	89 890,64
TOTAL III	1 320 617 854,14	-	1 320 617 854,14	1 574 306 145,53
TOTAL GENERAL I+II+III	12 156 827 098,03	1 911 111 131,80	10 245 715 966,23	9 785 207 720,89
PASSIF	EXERCICE		EXERCICE PRECEDENT	
Capital social ou personnel (1)	4 062 846 045,75		1 030 986 315,44	
Moins : actionnaires, capital souscrit non appelé	-		-	
Moins : Capital appelé	-		-	
Moins : Dont versé	-		-	
Prime d'émission, de fusion, d'apport	-		-	
Ecarts de réévaluation	-		-	
Réserve légale	-		-	
Autres réserves	-		77 914 361,29	
Report à nouveau (2)	-		2 682 179 738,39	
Résultats nets en instance d'affectation (2)	-		-	
Résultat net de l'exercice (2)	147 062 694,10		144 695 630,63	

Total des capitaux propres (A)	4 209 908 739,85	3 935 776 045,75
Capitaux propres assimilés (B)	320 000 000,00	320 000 000,00
Subvention d'investissement	320 000 000,00	320 000 000,00
Provisions réglementées	-	-
Dettes de financement (C)	2 397 482 954,57	2 673 246 212,15
Emprunts obligataires	450 000 000,00	500 000 000,00
Autres dettes de financement	1 947 482 954,57	2 173 246 212,15
Provisions durables pour risques et charges (D)	243 084 368,63	271 573 141,25
Provisions pour risques	242 478 021,56	270 800 200,88
Provisions pour charges	606 347,07	772 940,37
Ecarts de conversion-passif (E)	4 765 950,00	-
Augmentation des créances immobilisées	-	-
Diminution des dettes de financement	4 765 950,00	-
TOTAL I (A+B+C+D+E)	7 175 242 013,05	7 200 595 399,15
Dettes du passif circulant (F)	1 619 017 584,71	1 488 419 508,82
Fournisseurs et comptes rattachés	437 198 627,20	522 702 263,05
Clients créditeurs, avances et acomptes	157 523 672,99	174 768 894,09
Personnel	69 329 046,37	54 698 887,14
Organismes sociaux	14 780 188,60	13 049 605,58
Etat	406 470 119,72	341 272 397,29
Comptes d'associés	-	-
Autres créanciers	527 693 834,47	374 034 680,93
Comptes de régularisation passif	6 022 095,36	7 892 780,74
Autres provisions pour risques et charges (G)	747 283,66	747 283,66
Ecarts de conversion - passif (Eléments circulants) (H)	-	-
TOTAL II (F+G+H)	1 619 764 868,37	1 489 166 792,48
Crédits d'escompte	-	-
Crédits de trésorerie	-	-
Banques (soldes créditeurs)	1 450 709 084,81	1 095 445 529,26
TOTAL III	1 450 709 084,81	1 095 445 529,26
TOTAL GENERAL I+II+III	10 245 715 966,23	9 785 207 720,89
(1) Capital personnel débiteur (-). (2) Bénéficiaire (+). déficitaire (-)	0,00	-

I.2.2. BILAN de l'exercice 2017

ACTIF		EXERCICE 2017			EXERCICE PRECEDENT
		BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	NET 2016	NET au 31/12/2016
ACTIF IMMOBILISE	IMMOBILISATION EN NON VALEURS (A)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Frais préliminaires				
	* Charges à répartir sur plusieurs exercices	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Primes de remboursement des obligations	0,00	0,00	0,00	0,00
	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES (B)	18 407 688,81	14 165 212,29	4 242 476,52	4 922 597,44
	* Immobilisation en recherche et développement				
	* Brevets, marques, droits et valeurs similaires				
	* Fonds commercial				
	* Autres immobilisations incorporelles	18 407 688,81	14 165 212,29	4 242 476,52	4 922 597,44
	IMMOBILISATIONS CORPORELLES (C)	6 970 122 036,78	1 237 775 475,06	5 732 346 561,72	4 961 439 289,37
	* Terrains	12 765 333,01		12 765 333,01	12 765 333,01
	* Constructions	3 000 153 809,82	806 944 921,71	2 193 208 888,11	1 878 856 703,23
	* Installations techniques, matériel et outillage	478 066 752,56	315 115 879,11	162 950 873,45	157 006 351,85
	* Matériel de transport	19 116 300,56	10 987 728,40	8 128 572,16	1 832 389,24
	* Mobilier, matériel de bureau et aménagements divers	85 361 933,55	64 349 940,64	21 011 992,91	22 188 491,91
	* Autres immobilisations corporelles	22 919 057,54	10 710 698,87	12 208 358,67	13 478 786,55
	* Immobilisations corporelles en cours	3 351 738 849,74	29 666 306,33	3 322 072 543,41	2 875 311 233,58
	IMMOBILISATIONS FINANCIERES (D)	825 260 858,41	49 237 047,35	776 023 811,06	586 409 251,59

ACTIF CIRCULANT	* Prêts immobilisés	17 570 235,16	2 459 647,35	15 110 587,81	16 683 543,65
	* Autres créances financières	3 706 323,25		3 706 323,25	3 703 907,94
	* Titres de participation	803 984 300,00	46 777 400,00	757 206 900,00	566 021 800,00
	* Autres titres immobilisés				
	ECARTS DE CONVERSION ACTIF (E)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Diminution des créances immobilisées				
	* Augmentation des dettes de financement	8 129 500,00	0,00	8 129 500,00	0,00
	TOTAL I (A+B+C+D+E)	7 821 920 084,00	1 301 177 734,70	6 520 742 349,30	5 552 771 138,40
	STOCKS (F)	11 633 265,52	912 084,75	10 721 180,77	10 837 010,82
	* Marchandises				
	* Matières et fournit consommables	11 633 265,52	912 084,75	10 721 180,77	10 837 010,82
	* Produits en cours				0,00
	* Produits intern et prod résid				
	* Produits finis				0,00
	CREANCES DE L'ACTIF CIRCULANT (G)	1 819 453 461,47	364 817 263,67	1 454 636 197,80	1 113 791 459,81
	* Fournis débiteurs, avances et acomptes	182 015,66		182 015,66	182 015,66
	* Clients et comptes rattachés	1 006 755 468,58	345 982 532,07	660 772 936,51	586 858 640,51
	* Personnel	96 185,55		96 185,55	148 944,42
	* Etat	653 878 517,70		653 878 517,70	510 879 426,13
	* Comptes d'associés	102 000 000,00		102 000 000,00	
TRESO	* Autres débiteurs	52 333 682,30	18 834 731,60	33 498 950,70	14 754 831,67
	* Comptes de régularis actif	4 207 591,68		4 207 591,68	967 601,42
	TITRES ET VALEURS DE PLACEMENT (H)	224 801 847,49		224 801 847,49	44 916 218,31
	ECARTS DE CONVERSION ACTIF (I)				0,00
	(Eléments circulants)				
	TOTAL II (F+G+H+I)	2 055 888 574,48	365 729 348,42	1 690 159 226,06	1 169 544 688,94
	TRESORERIE - ACTIF	1 574 306 145,53		1 574 306 145,53	1 303 909 807,79
	* Chèques et valeurs à encaisser	9 148 164,53		9 148 164,53	3 322 693,13
	* Banques, TG et CP	1 565 068 090,36		1 565 068 090,36	1 300 421 338,14
	* Caisse, régies d'avances et accréditifs	89 890,64		89 890,64	165 776,52
	TOTAL III	1 574 306 145,53		1 574 306 145,53	1 303 909 807,79
TOTAL GENERAL I + II + III		11 452 114 804,01	1 666 907 083,12	9 785 207 720,89	8 026 225 635,13
* (HT) : Hors trésorerie					
FINANCEMENTS PERMANENTS	PASSIF		EXERCICE	EXERCICE	
			2017	PRECEDENT	
				au 31/12/2016	
	CAPITAUX PROPRES		3 935 776 045,75	3 427 210 415,12	
	* Capital social ou personnel (1)		1 030 986 315,44	667 116 315,44	
	* Moins : actionnaires, capital souscrit non appelé capital appelé dont versé				
	* Prime d'émission, de fusion, d'apport				
	* Ecart de réévaluation				
	* Réserve légale				
	* Autres réserves (2)		77 914 361,29	77 914 361,29	
	* Report à nouveau		2 682 179 738,39	2 467 393 151,74	
	* Résultats nets en instance d'affectation (2)				

PASSIF CIRCULANT	* Résultat net de l'exercice (2)	144 695 630,63	214 786 586,65
	TOTAL DES CAPITAUX PROPRES (A)	3 935 776 045,75	3 427 210 415,12
	CAPITAUX PROPRES ASSIMILES (B)	320 000 000,00	320 000 000,00
	* Subventions d'investissement	320 000 000,00	320 000 000,00
	* Provisions réglementées		0,00
	* Comptes liaisons		0,00
	DETTES DE FINANCEMENT (C)	2 673 246 212,15	1 745 251 242,46
	* Emprunts obligataires	500 000 000,00	0,00
	* Autres dettes de financement	2 173 246 212,15	1 745 251 242,46
	PROVISIONS DURABLES POUR RISQUES ET CHARGES (D)	271 573 141,25	261 580 138,30
	* Provisions pour risques	270 800 200,88	260 625 896,03
	* Provisions pour charges	772 940,37	954 242,27
	ECART DE CONVERSION - PASSIF (E)		8 964 500,00
	* Augmentation des créances immobilisées		0,00
	* Diminution des dettes de financement		8 964 500,00
	TOTAL I (A+B+C+D+E)	7 200 595 399,15	5 763 006 295,88
	DETTES DU PASSIF CIRCULANT (F)	1 488 419 508,82	1 187 099 119,25
	* Fournisseurs et comptes rattachés	522 702 263,05	294 378 751,48
	* Clients créditeurs, avances et acomptes	174 768 894,09	57 546 660,06
	* Personnel	54 698 887,14	60 718 488,44
	* Organismes sociaux	13 049 605,58	16 416 297,52
	* Etat	341 272 397,29	285 085 785,85
	* Comptes d'associés		0,00
	* Autres créanciers	374 034 680,93	440 615 440,21
	* Comptes de régularisation passif	7 892 780,74	32 337 695,69
	* Compte d'attente		
	AUTRES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (G)	747 283,66	2 048 086,44
	ECARTS DE CONVERSION - PASSIF (Eléments circulants) (H)		0,00
	TOTAL II (F + G + H)	1 489 166 792,48	1 189 147 205,69
	TRESORERIE - PASSIF	1 095 445 529,26	1 074 072 133,56
TRESORERIE	* Crédits d'escompte		0,00
	* Crédit de trésorerie		0,00
	* Banques (soldes créditeurs)	1 095 445 529,26	1 074 072 133,56
	TOTAL III	1 095 445 529,26	1 074 072 133,56
	TOTAL GENERAL I + II + III	9 785 207 720,89	8 026 225 635,13
(1) Capital personnel débiteur (2) Bénéficiaire (+) Déficit (-)		(3) HT : Hors trésorerie	

I.2.3. BILAN de l'exercice 2016

ACTIF	EXERCICE 2016			EXERCICE PRECEDENT
	BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	NET 2016	NET au 31/12/2015

ACTIF IMMOBILISE	IMMOBILISATION EN NON VALEURS (A)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Frais préliminaires				
	* Charges à répartir sur plusieurs exercices	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Primes de remboursement des obligations	0,00	0,00	0,00	0,00
	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES (B)	17 509 145,81	12 586 548,37	4 922 597,44	3 292 153,44
	* Immobilisation en recherche et développement				
	* Brevets, marques, droits et valeurs similiaires				
	* Fonds commercial				
	* Autres immobilisations incorporelles	17 509 145,81	12 586 548,37	4 922 597,44	3 292 153,44
	IMMOBILISATIONS CORPORELLES (C)	6 010 802 962,90	1 049 363 673,53	4 961 439 289,37	3 729 503 587,04
	* Terrains	12 765 333,01		12 765 333,01	12 765 333,01
	* Constructions	2 525 646 585,61	646 789 882,38	1 878 856 703,23	1 603 388 992,16
	* Installations techniques, matériel et outillage	459 792 481,98	302 786 130,13	157 006 351,85	150 156 626,54
	* Matériel de transport	11 859 111,89	10 026 722,65	1 832 389,24	2 778 268,76
	* Mobilier, matériel de bureau et aménagements divers	81 737 481,93	59 548 990,02	22 188 491,91	21 759 963,54
	* Autres immobilisations corporelles	22 208 477,97	8 729 691,42	13 478 786,55	3 094 436,30
	* Immobilisations corporelles en cours	2 896 793 490,51	21 482 256,93	2 875 311 233,58	1 935 559 966,73
	IMMOBILISATIONS FINANCIERES (D)	629 831 398,94	43 422 147,35	586 409 251,59	490 012 926,16
	* Prêts immobilisés	19 143 191,00	2 459 647,35	16 683 543,65	20 328 951,28
	* Autres créances financières	3 703 907,94	neant	3 703 907,94	3 662 174,88
	* Titres de participation	606 984 300,00	40 962 500,00	566 021 800,00	466 021 800,00
	* Autres titres immobilisés				
ACTIF CIRCULANT	ECARTS DE CONVERSION ACTIF (E)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Diminution des créances immobilisées				
	* Augmentation des dettes de financement	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL I (A+B+C+D+E)	6 658 143 507,65	1 105 372 369,25	5 552 771 138,40	4 222 808 666,64
	STOCKS (F)	11 749 095,57	912 084,75	10 837 010,82	11 554 231,91
	* Marchandises				
	* Matières et fournit consommables	11 749 095,57	912 084,75	10 837 010,82	11 554 231,91
	* Produits en cours	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Produits intern et prod résid				
	* Produits finis	0,00	0,00	0,00	0,00
	CREANCES DE L'ACTIF CIRCULANT (G)	1 491 643 167,03	377 851 707,22	1 113 791 459,81	749 132 729,68
	* Fournis débiteurs, avances et acomptes	182 015,66	0,00	182 015,66	182 015,66
	* Clients et comptes rattachés	945 875 616,13	359 016 975,62	586 858 640,51	336 387 778,12
	* Personnel	148 944,42		148 944,42	202 839,00
	* Etat	510 879 426,13		510 879 426,13	394 649 530,88
	* Comptes d'associés				
	* Autres débiteurs	33 589 563,27	18 834 731,60	14 754 831,67	15 546 083,87
	* Comptes de régularis actif	967 601,42		967 601,42	2 164 482,15
	TITRES ET VALEURS DE PLACEMENT (H)	44 916 218,31		44 916 218,31	42 654 473,25
	ECARTS DE CONVERSION ACTIF (I)	0,00	0,00	0,00	0,00
	(Eléments circulants)				
	TOTAL II (F+G+H+I)	1 548 308 480,91	378 763 791,97	1 169 544 688,94	803 341 434,84

TRESO	TRESORERIE - ACTIF	1 303 909 807,79	1 303 909 807,79	677 467 080,49
	* Chèques et valeurs à encaisser	3 322 693,13	3 322 693,13	2 290 356,91
	* Banques, TG et CP	1 300 421 338,14	1 300 421 338,14	675 052 890,14
	* Caisse, régies d'avances et accréditifs	165 776,52	165 776,52	123 833,44
	TOTAL III	1 303 909 807,79	1 303 909 807,79	677 467 080,49
TOTAL GENERAL I + II + III		9 510 361 796,35	1 484 136 161,22	8 026 225 635,13
* (HT) : Hors trésorerie				
FINANCEMENTS PERMANENTS	PASSIF	EXERCICE		EXERCICE PRECEDENT
		2016		au 31/12/2015
	CAPITAUX PROPRES	3 427 210 415,12		2 893 363 828,47
	* Capital social ou personnel (1)	667 116 315,44		348 056 315,44
	* Moins : actionnaires, capital souscrit non appelé capital appelé dont versé			
	* Prime d'émission, de fusion, d'apport			
	* Ecart de réévaluation			
	* Réserve légale			
	* Autres réserves (2)	77 914 361,29		77 914 361,29
	* Report à nouveau	2 467 393 151,74		2 378 296 993,70
	* Résultats nets en instance d'affectation (2)			
	* Résultat net de l'exercice (2)	214 786 586,65		89 096 158,04
	TOTAL DES CAPITAUX PROPRES (A)	3 427 210 415,12		2 893 363 828,47
	CAPITAUX PROPRES ASSIMILES (B)	320 000 000,00		320 000 000,00
	* Subventions d'investissement	320 000 000,00		320 000 000,00
	* Provisions réglementées	0,00		0,00
	* Comptes liaisons	0,00		0,00
	DETTES DE FINANCEMENT (C)	1 745 251 242,46		906 606 272,76
	* Emprunts obligataires	0,00		0,00
	* Autres dettes de financement	1 745 251 242,46		906 606 272,76
	PROVISIONS DURABLES POUR RISQUES ET CHARGES (D)	261 580 138,30		119 110 209,99
	* Provisions pour risques	260 625 896,03		117 990 597,38
	* Provisions pour charges	954 242,27		1 119 612,61
	ECART DE CONVERSION - PASSIF (E)	8 964 500,00		4 600 000,00
	* Augmentation des créances immobilisées	0,00		0,00
	* Diminution des dettes de financement	8 964 500,00		4 600 000,00
	TOTAL I (A+B+C+D+E)	5 763 006 295,88		4 243 680 311,22
	DETTES DU PASSIF CIRCULANT (F)	1 187 099 119,25		973 334 567,42
PASSIF CIRCULANT	* Fournisseurs et comptes rattachés	294 378 751,48		323 761 699,19
	* Clients créditeurs, avances et acomptes	57 546 660,06		41 429 714,98
	* Personnel	60 718 488,44		31 721 973,65
	* Organismes sociaux	16 416 297,52		15 291 702,15
	* Etat	285 085 785,85		192 195 550,64
	* Comptes d'associés	0,00		0,00

TRESO	* Autres créanciers	440 615 440,21	362 834 144,47
	* Comptes de régularisation passif	32 337 695,69	6 099 782,34
	* Compte d'attente		
	AUTRES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (G)	2 048 086,44	2 048 086,44
	ECARTS DE CONVERSION - PASSIF (Eléments circulants) (H)	0,00	0,00
	TOTAL II (F + G + H)	1 189 147 205,69	975 382 653,86
	TRESORERIE - PASSIF	1 074 072 133,56	484 554 216,89
	* Crédits d'escompte	0,00	0,00
	* Crédit de trésorerie	0,00	0,00
	* Banques (soldes créditeurs)	1 074 072 133,56	484 554 216,89
	TOTAL III	1 074 072 133,56	484 554 216,89
	TOTAL GENERAL I + II + III	8 026 225 635,13	5 703 617 181,97
(1) Capital personnel débiteur (2) Bénéficiaire (+) Déficit (-)		(3) HT : Hors trésorerie	

I.3. ESG DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.3.1. ESG de l'exercice 2018

Tableau de formation des Résultats	2018	2017
1. Ventes de Marchandises (en l'état)	-	-
2. (-) Achats revendus de marchandises	-	-
I. (=) MARGE BRUTES SUR VENTES EN L'ETAT	-	-
II. (+) PRODUCTION DE L'EXERCICE (3+4+5)	1 780 500 855,55	1 744 958 505,14
3. Ventes de biens et services produits	1 780 500 855,55	1 744 958 505,14
4. Variation stocks produits	-	-
5. Immobilisations produites par l'entreprise pour elle-même	-	-
III. (-) CONSOMMATIONS DE L'EXERCICE(6+7)	705 296 593,69	703 777 797,31
6. Achats consommés de matières et fournitures	249 632 883,30	207 401 116,79
7. Autres charges externes	455 663 710,39	496 376 680,52
IV. (=) VALEUR AJOUTEE (I+II+III)	1 075 204 261,86	1 041 180 707,83
8. (+) Subventions d'exploitation	-	-
9. (-) Impôts et taxes	317 645 264,42	284 425 822,43
10. (-) Charges de personnel	300 551 239,61	300 604 647,66
V. (=) EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE) OU INSUFFISANCE BRUTE D'EXPLOITATION(IBE)	457 007 757,83	456 150 237,74
11. (+) Autres produits d'exploitation	-	-
12. (-) Autres charges d'exploitation	-	-
13. (+) Reprises d'exploitation, transferts de charges	125 154 515,69	68 370 271,21
14. (-) Dotations d'exploitation	354 827 803,15	275 320 923,70
VI. (=) RESULTAT D'EXPLOITATION (+ou-)	227 334 470,37	249 199 585,25
VII. (+/-) RESULTAT FINANCIER	- 59 196 374,06	- 73 505 774,03
VIII. (=) RESULTAT COURANT (+ou-)	168 138 096,31	175 693 811,22
IX. (+/-) RESULTAT NON COURANT	46 160 730,07	33 127 394,00
15. (-) Impôts sur les résultats	67 236 132,28	64 125 574,59
X. (=) RESULTAT NET DE L'EXERCICE	147 062 694,10	144 695 630,63
II. CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT (C.A.F.) - AUTOFINANCEMENT		
1. Résultat net de l'exercice		
Bénéfice +	147 062 694,10	144 695 630,63
Perte -		
2. (+) Dotations d'exploitation (1)	311 799 290,51	220 417 761,70
3. (+) Dotations financières (1)	-	13 944 400,00
4. (+) Dotations non courantes (1)	-	358 937,92
5. (-) Reprises d'exploitation (2)	86 189 550,58	432 665,66
6. (-) Reprises financières (2)	8 129 500,00	-
7. (-) Reprises non courantes (2) (3)	98 225,00	25 029,28

8. (-) Produits des cessions d'immobilisation (1)	62 008 870,10	49 409 095,67
9. (+) Valeurs nettes d'amortiss. des immo. cédées	60 595 040,58	39 343 244,71
I. CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT (C.A.F.)	363 030 879,51	368 893 184,35
10. (-) Distributions de bénéfices	-	-
II. AUTOFINANCEMENT	363 030 879,51	368 893 184,35

(1) à l'exclusion des dotations relatives aux actifs et passifs circulants et à la trésorerie (2) à l'exclusion des reprises relatives aux actifs et passifs circulants et à la trésorerie (3) Y compris reprises sur subventions d'investissement

I.3.2. ESG de l'exercice 2017

ETAT DES SOLDES DE GESTION		EXERCICE	EXERCICE PRECEDENT
		2016	2016
I	1 Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00
	2 - Achats revendus de marchandises	0,00	0,00
	= MARGE BRUTE SUR VENTES EN L'ETAT	0,00	0,00
II	+ PRODUCTION DE L'EXERCICE : (3+4+5)	1 744 958 505,14	1 739 318 644,93
III	3 * Ventes de biens et services produits	1 744 958 505,14	1 739 318 644,93
	4 * Variation stocks de produits	0,00	0,00
	5 * Immobilisations produits par l'entreprise pour elle-même	0,00	0,00
III	- CONSOMMATION DE L'EXERCICE : (6 + 7)	703 777 797,31	522 327 541,22
IV	6 * Achats consommés de matières et fournitures	207 401 116,79	186 650 562,94
	7 * Autres charges externes	496 376 680,52	335 676 978,28
	= VALEUR AJOUTEE (I + II - III)	1 041 180 707,83	1 216 991 103,71
V	8 + Subventions d'exploitation	0,00	0,00
	9 - Impôts & taxes	284 425 822,43	213 956 833,31
	10 - Charges de personnel	300 604 647,66	275 808 555,00
V	= EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	456 150 237,74	727 225 715,40
VI	11 + Autres produits d'exploitation	0,00	0,00
	12 - Autres charges d'exploitation	0,00	0,00
	13 + Reprises d'exploitation : transferts de charges	68 370 271,21	43 547 989,60
VII	14 - Dotations d'exploitation	275 320 923,70	410 920 017,32
	= RESULTAT D'EXPLOITATION (+ ou -)	249 199 585,25	359 853 687,68
VII	+ - RESULTAT FINANCIER	-73 505 774,03	-46 592 095,54
VIII	= RESULTAT COURANT (+ OU -)	175 693 811,22	313 261 592,14
IX	+ - RESULTAT NON COURANT	33 127 394,00	-11 584 897,11
X	15 - Impôts sur les résultats (y compris Mise à Niveau)	64 125 574,59	86 890 108,38
	= RESULTAT NET DE L'EXERCICE (+ ou -)	144 695 630,63	214 786 586,65

I.3.3. ESG de l'exercice 2016

ETAT DES SOLDES DE GESTION		EXERCICE	EXERCICE PRECEDENT
		2016	2015
I	1 Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00
	2 - Achats revendus de marchandises	0,00	0,00
	= MARGE BRUTE SUR VENTES EN L'ETAT	0,00	0,00
II	+ PRODUCTION DE L'EXERCICE : (3+4+5)	1 739 318 644,93	1 364 308 426,90

	3	* Ventes de biens et services produits	1 739 318 644,93	1 364 308 426,90
	4	* Variation stocks de produits	0,00	0,00
	5	* Immobilisations produits par l'entreprise pour elle-même	0,00	0,00
III	-	CONSOMMATION DE L'EXERCICE : (6 + 7)	522 327 541,22	551 742 929,03
	6	* Achats consommés de matières et fournitures	186 650 562,94	165 836 121,33
	7	* Autres charges externes	335 676 978,28	385 906 807,70
IV	=	VALEUR AJOUTEE (I + II - III)	1 216 991 103,71	812 565 497,87
	8	+ Subventions d'exploitation	0,00	0,00
	9	- Impôts & taxes	213 956 833,31	218 722 205,60
	10	- Charges de personnel	275 808 555,00	253 455 864,04
V	=	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	727 225 715,40	340 387 428,23
	11	+ Autres produits d'exploitation	0,00	0,00
	12	- Autres charges d'exploitation	0,00	0,00
	13	+ Reprises d'exploitation : transferts de charges	43 547 989,60	26 170 509,39
	14	- Dotations d'exploitation	410 920 017,32	244 510 472,49
VI	=	RESULTAT D'EXPLOITATION (+ ou -)	359 853 687,68	122 047 465,13
VII	+ -	RESULTAT FINANCIER	-46 592 095,54	-4 760 718,62
VIII	=	RESULTAT COURANT (+ OU -)	313 261 592,14	117 286 746,51
IX	+ -	RESULTAT NON COURANT	-11 584 897,11	18 001 208,21
	15	- Impôts sur les résultats (y compris Mise à Niveau)	86 890 108,38	46 191 796,68
X	=	RESULTAT NET DE L'EXERCICE (+ ou -)	214 786 586,65	89 096 158,04

I.4. TABLEAU DE FINANCEMENT DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.4.1. Tableau de financement de l'exercice 2018

MASSES	EXERCICE 2018	EXERCICE 2017	VARIATIONS (a - b)	
	(a)	(b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
Financement Permanent	7 175 242 013,05	7 200 595 391,36	25 353 378,31	0,00
Actif Immobilisé	7 441 994 985,35	6 520 742 338,02	921 252 647,33	0,00
= FONDS DE ROULEMENT (A) FONCTIONNEL (1-2)	-266 752 972,30	679 853 053,34	946 606 025,64	0,00
Actif Circulant	1 483 103 126,74	1 690 159 226,06	0,00	207 056 099,32
Moins passif circulant	1 619 764 868,37	1 489 166 788,99	0,00	130 598 079,38
= BESOIN DE FINANCEMENT (B) GLOBAL (4-5)	-136 661 741,63	200 992 437,07	0,00	337 654 178,70
TRESORERIE NETTE (ACTIF - PASSIF) = A - B	-130 091 230,67	478 860 616,27	0,00	608 951 846,94
M A S S E S	2018		2017	
	EMPLOIS (a)	RESSOURCES (b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
I. RESSOURCES STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)		559 545 490,65		1 731 069 419
* AUTOFINANCEMENT (A)		363 030 879,51		368 893 184,35
- Capacité d'autofinancement		363 030 879,51		368 893 184,35

* CESSIONS ET REDUCTIONS D'IMMOBILISATIONS (B)		69 444 611,14		57 102 237,89
- Cessions d'immobilisation incorporelles				
- Cessions d'immobilisation corporelles		62 008 870,10		49 409 095,67
- Cessions d'immobilisations financières				
- Récupérations sur créances immobilisées		7 435 741,04		7 693 142,22
* AUGMENTATION DES CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILES (C)		127 070 000,00		363 870 000
- Augmentations de capital, apports		127 070 000,00		363 870 000
- Subventions d'investissements		0,00		0,00
*AUTRES RESSOURCES AUGMENTATION DES DETTES DE FINANCEMENT (D) (nettes de primes de remboursement)				941 204 000,00
TOTAL 1 : RESSOURCES STABLES (A+B+C+D)		559 545 490,65		1 731 069 419
II. EMPLOIS STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)	1 506 151 516,29		1 261 451 526,38	
*ACQUISITION ET AUGMENTATION D'IMMOBILISATIONS (E)	1 243 283 705,22		1 231 148 496,08	
- Acquisitions d'immobilisations incorporelles	4 547 262,85		898 543,00	
- Acquisition d'immobilisations corporelles	1 232 178 317,76		1 027 127 354,87	
- Acquisitions d'immobilisations financières	174 272,97		197 000 000,00	
- Augmentation des créances immobilisées	6 383 851,64		6 122 598,21	
* REMBOURSEMENT DES CAPITAUX PROPRES (F)				
* REMBOURSEMENT DES DETTES DE FINANCEMENT (G)	262 867 811,07		30 303 030,30	
* EMPLOIS EN NON VALEURS (H)				
TOTAL II : EMPLOIS STABLES (E + F + G + H)	1 506 151 516,29		1 261 451 526,38	
VARIATION DU BESOIN DE FINANCEMENT GLOBAL (BFG)	0,00	337 654 178,70	220 594 953,82	
IV. VARIATION DE LA TRESORERIE	0,00	608 951 846,94	249 022 942,04	
TOTAL GENERAL	1 506 151 516,29	1 506 151 516,29	1 731 069 422,24	1 731 069 419

I.4.2. Tableau de financement de l'exercice 2017

M A S S E S	EXERCICE 2017	EXERCICE 2016	VARIATIONS (a - b)	
	(a)	(b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
Financement Permanent	7 200 595 399,15	5 763 006 295,88	0,00	1 437 589 103,27

Moins actif immobilisé	6 520 742 349,30	5 552 771 138,40	967 971 210,90	0,00
= FONDS DE ROULEMENT (A) FONCTIONNEL (1-2)	679 853 049,85	210 235 157,48	0,00	469 617 892,37
Actif Circulant	1 690 159 226,06	1 169 544 688,94	520 614 537,12	0,00
Moins passif circulant	1 489 166 792,48	1 189 147 205,69	0,00	300 019 586,79
= BESOIN DE FINANCEMENT (B) GLOBAL (4-5)	200 992 433,58	-19 602 516,75	220 594 950,33	0,00
TRESORERIE NETTE (ACTIF - PASSIF) = A - B	478 860 616,27	229 837 674,23	249 022 942,04	0,00

M A S S E S	EXERCICE		EXERCICE PRECEDENT	
	EMPLOIS (a)	RESSOURCES (b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
I RESSOURCES STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)		1 731 069 418,75		1 751 816 701,26
* AUTOFINANCEMENT (A)		368 893 184,35		549 418 374,36
- Capacité d'autofinancement		368 893 184,35		549 418 374,36
* CESSIONS ET REDUCTIONS D'IMMOBILISATIONS (B)		57 102 234,40		10 025 826,90
- Cessions d'immobilisation incorporelles				
- Cessions d'immobilisation corporelles		49 409 095,67		474 365,67
- Cessions d'immobilisation financières				
- Récupérations sur créances immobilisées		7 693 138,73		9 551 461,23
* AUGMENTATION DES CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILES (C)		363 870 000,00		319 060 000,00
- Augmentations de capital, apports		363 870 000,00		319 060 000,00
- Subventions d'investissement		0,00		0,00
AUTRES RESSOURCES				
AUGMENTATION DES DETTES DE FINANCEMENT (D) (nettes de primes de remboursement)		941 204 000,00		873 312 500,00
TOTAL I : RESSOURCES STABLES		1 731 069 418,75		1 751 816 701,26
II EMPLOIS STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)	1 261 451 526,38		1 562 453 188,35	
ACQUISITION ET AUGMENTATION D'IMMOBILISATIONS (E)	1 231 148 496,08		1 532 150 158,05	
* Acquisitions d'immobilisations incorporelles	898 543,00		3 469 492,00	
* Acquisition d'immobilisations corporelles	1 027 127 354,87		1 422 732 879,40	
* Acquisitions d'immobilisations financières	197 000 000,00		100 000 000,00	
* Augmentation des créances immobilisées	6 122 598,21		5 947 786,65	
* REMBOURSEMENT DES CAPITAUX PROPRES (F)				
* REMBOURSEMENT DES DETTES DE FINANCEMENT (G)	30 303 030,30		30 303 030,30	
* EMPLOIS EN NON VALEURS (H)				
TOTAL II - EMPLOIS STABLES (E + F + G + H)	1 261 451 526,38		1 562 453 188,35	
III VARIATION DU BESOIN DE	220 594 950,33		152 438 702,27	

FINANCEMENT GLOBAL (BFG)				
IV VARIATION DE LA TRESORERIE	249 022 942,04		36 924 810,63	
TOTAL GENERAL	1 731 069 418,75	1 731 069 418,75	1 751 816 701,26	1 751 816 701,26

I.4.3. Tableau de financement de l'exercice 2016

M A S S E S	EXERCICE 2016	EXERCICE 2015	VARIATIONS (a - b)	
	(a)	(b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
Financement Permanent	5 763 006 295,88	4 243 680 311,22	0,00	1 519 325 984,66
Moins actif immobilisé	5 552 771 138,40	4 222 808 666,64	1 329 962 471,76	0,00
= FONDS DE ROULEMENT (A) FONCTIONNEL (1-2)	210 235 157,48	20 871 644,58	0,00	189 363 512,90
Actif Circulant	1 169 544 688,94	803 341 434,84	366 203 254,10	0,00
Moins passif circulant	1 189 147 205,69	975 382 653,86	0,00	213 764 551,83
= BESOIN DE FINANCEMENT (B) GLOBAL (4-5)	-19 602 516,75	-172 041 219,02	152 438 702,27	0,00
TRESORERIE NETTE (ACTIF - PASSIF) = A - B	229 837 674,23	192 912 863,60	36 924 810,63	0,00

M A S S E S	EXERCICE		EXERCICE PRECEDENT	
	EMPLOIS (a)	RESSOURCES (b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
I RESSOURCES STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)		1 751 816 701,26		713 417 649,07
* AUTOFINANCEMENT (A)		549 418 374,36		262 481 805,29
- Capacité d'autofinancement		549 418 374,36		262 481 805,29
* CESSIONS ET REDUCTIONS D'IMMOBILISATIONS (B)		10 025 826,90		10 935 843,78
- Cessions d'immobilisation incorporelles				
- Cessions d'immobilisation corporelles		474 365,67		1 973 011,42
- Cessions d'immobilisation financières				
- Récupérations sur créances immobilisées		9 551 461,23		8 962 832,36
* AUGMENTATION DES CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILES (C)		319 060 000,00		240 000 000,00
- Augmentations de capital, apports		319 060 000,00		240 000 000,00
- Subventions d'investissement		0,00		0,00
AUTRES RESSOURCES				
AUGMENTATION DES DETTES DE FINANCEMENT (D) (nettes de primes de remboursement)		873 312 500,00		200 000 000,00
TOTAL 1 : RESSOURCES STABLES		1 751 816 701,26		713 417 649,07
II EMPLOIS STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)	1 562 453 188,35		920 526 317,33	
ACQUISITION ET AUGMENTATION D'IMMOBILISATIONS (E)	1 532 150 158,05		890 223 287,03	
* Acquisitions d'immobilisations incorporelles	3 469 492,00		2 315 936,49	
* Acquisition d'immobilisations corporelles	1 422 732 879,40		881 893 262,41	
* Acquisitions d'immobilisations financières	100 000 000,00			
* Augmentation des créances immobilisées	5 947 786,65		6 014 088,13	
* REMBOURSEMENT DES CAPITAUX PROPRES (F)				

* REMBOURSEMENT DES DETTES DE FINANCEMENT (G)	30 303 030,30		30 303 030,30	
* EMPLOIS EN NON VALEURS (H)				
TOTAL II - EMPLOIS STABLES (E + F + G + H)	1 562 453 188,35		920 526 317,33	
III VARIATION DU BESOIN DE FINANCEMENT GLOBAL (BFG)	152 438 702,27		159 807 620,02	
IV VARIATION DE LA TRESORERIE	36 924 810,63		47 301 048,24	
TOTAL GENERAL	1 751 816 701,26	1 751 816 701,26	920 526 317,33	920 526 317,33

II. TABLEAU DES IMMOBILISATIONS AUTRES QUE FINANCIERE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

II.1.1. Exercice 2018

IMMOBILISATION EN NON-VALEURS								
NATURE	MONTANT BRUT DEBUT EXERCICE	AUGMENTATION - Acquisition	AUGMENTATION - Production par l'entreprise pour elle-même	AUGMENTATION - Virement	DIMINUTION - Cession	DIMINUTION - Retrait	DIMINUTION - Virement	MONTANT BRUT FIN EXERCICE
IMMOBILISATION EN NON-VALEURS	-	-	-	-	-	-	-	-
*Frais préliminaires	-	-	-	-	-	-	-	-
*Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	-	-	-	-	-	-	-
*Primes de remboursement obligations	-	-	-	-	-	-	-	-
* IMMOBILISATIONS INCORPORELLES								
NATURE	MONTANT BRUT DEBUT EXERCICE	AUGMENTATION - Acquisition	AUGMENTATION - Production par l'entreprise pour elle-même	AUGMENTATION - Virement	DIMINUTION - Cession	DIMINUTION - Retrait	DIMINUTION - Virement	MONTANT BRUT FIN EXERCICE
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	18 407 688,81	4 547 262,85	-	2 346 820,00	-	-	-	25 301 771,66
* Immobilisation en recherche et développement	-	-	-	-	-	-	-	-
* Brevets, marques, droits et valeurs similaires	-	-	-	-	-	-	-	-

* Fonds commercial	-	-	-	-	-	-	-	-
*Autres immobilisations incorporelles	18 407 688,81	4 547 262,85	-	2 346 820,00	-	-	-	25 301 771,66

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

NATURE	MONTANT BRUT DEBUT EXERCICE	AUGMENTATION - Acquisition	AUGMENTATION - Production par l'entreprise pour elle-même	AUGMENTATION - Virement	DIMINUTION - Cession	DIMINUTION - Retrait	DIMINUTION - Virement	MONTANT BRUT FIN EXERCICE
--------	-----------------------------	----------------------------	---	-------------------------	----------------------	----------------------	-----------------------	---------------------------

IMMOBILISATIONS CORPORELLES	6 970 122 036,78	1 232 178 317,76	-	321 045 632,73	66 325 326,98	-	323 392 452,73	8 133 628 207,56
* Terrains	12 765 333,01	-	-	-	-	-	-	12 765 333,01
*Constructions	3 000 153 809,82	33 953 111,57	-	240 546 179,62	598 085,89	-	-	3 274 055 015,12
*Installat techniques, matériel et outillage	478 066 752,56	37 981 564,38	-	63 849 460,48	268 602,54	-	-	579 629 174,88
* Matériel de transport	19 116 300,56	15 908,33	-	-	3 575 000,05	-	-	15 557 208,84
* Mobilier, matériel bureau et aménagements	39 193 760,76	1 172 941,34	-	16 649 992,63	957 765,21	-	-	56 058 929,52
* Autres immobilisations corporelles	22 919 057,54	117 765,00	-	-	-	-	-	23 036 822,54
*Immobilisations corporelles en cours	3 351 738 849,74	1 152 703 620,82	-	-	60 365 575,50	-	323 392 452,73	4 120 684 442,33
*Matériel informatique	46 168 172,79	6 233 406,32	-	-	560 297,79	-	-	51 841 281,32
TOTAL GENERAL	6 988 529 725,59	1 236 725 580,61	-	323 392 452,73	66 325 326,98	-	323 392 452,73	8 158 929 979,22

NATURE	MONTANT BRUT DEBUT EXERCICE	AUGMENTATION - Acquisition	AUGMENTATION - Production par l'entreprise pour elle-même	AUGMENTATION - Virement	DIMINUTION - Cession	DIMINUTION - Retrait	DIMINUTION - Virement	MONTANT BRUT FIN EXERCICE
--------	-----------------------------	----------------------------	---	-------------------------	----------------------	----------------------	-----------------------	---------------------------

TOTAL GENERAL	6 988 529 725,59	1 236 725 580,61	-	323 392 452,73	66 325 326,98	-	323 392 452,73	8 158 929 979,22
----------------------	-------------------------	-------------------------	---	-----------------------	----------------------	---	-----------------------	-------------------------

II.1.2. Exercice 2017

NATURE	MONTANT BRUT DEBUT	AUGMENTATION			DIMINUTION			MONTANT BRUT FIN EXERCICE
		ACQUISITION	PRODUCTION PAR L'ENTREPRISE	VIREMENT	CESSION	RETRAIT	VIREMENT	

	EXERCICE		POUR ELLE-MEME					
IMMOBILISATION EN NON-VALEURS								
- Frais préliminaires	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
- Charges à répartir sur plusieurs exercices	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
- Primes de remboursement obligations	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	17 509 145,81	898 543,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 407 688,81
- Immobilisation en recherche et développement	0,00	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
- Brevets, marques, droits et valeurs similaires	0,00	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
- Fonds commercial	0,00	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
- Autres immobilisations incorporelles	17 509 145,81	898 543,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 407 688,81
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	6 010 802 962,90	1 027 127 354,87	0,00	475 340 105,08	67 808 280,99	- 340 105,08	475 340 105,08	6 970 122 036,78
- Terrains	12 765 333,01	-	0,00	-	-	0,00	0,00	12 765 333,01
- Constructions	2 525 646 585,61	19 117 451,80	0,00	458 607 417,64	3 217 645,23	0,00	0,00	3 000 153 809,82
- Installat techniques, matériel et outillage	459 792 481,98	23 899 141,40	0,00	16 537 612,44	22 162 483,26	0,00	0,00	478 066 752,56
- Matériel de transport	11 859 111,89	8 071 927,68	0,00	-	814 739,01	0,00	0,00	19 116 300,56
- Mobilier, matériel bureau et aménagements	36 020 100,64	4 915 511,20	0,00	-	1 741 851,08	0,00	0,00	39 193 760,76
- Immobilisations corporelles diverses	22 208 477,97	724 307,20	0,00	195 075,00	208 802,63	0,00	0,00	22 919 057,54
- Immobilisations corporelles en cours	2 896 793 490,51	969 192 083,59	0,00	-	38 906 619,28	0,00	475 340 105,08	3 351 738 849,74
- Matériel informatique	45 717 381,29	1 206 932,00	0,00	-	756 140,50	0,00	-	46 168 172,79

II.1.3. Exercice 2016

NATURE	MONTANT BRUT DEBUT EXERCICE	AUGMENTATION			DIMINUTION			MONTANT BRUT FIN EXERCICE
		ACQUISITION	PRODUCTION PAR L'ENTREPRISE POUR ELLE-MEME	VIREMENT	CESSION	RETRAIT	VIREMENT	
IMMOBILISATION EN NON-VALEURS								
- Frais préliminaires	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
- Charges à répartir sur plusieurs exercices	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
- Primes de remboursement obligations	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	14 058 913,01	3 469 492,00	0,00	0,00	19 259,20	0,00	0,00	17 509 145,81
- Immobilisation en recherche et développement	0,00	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Brevets, marques, droits et valeurs similaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Fonds commercial	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

-Autres immobilisations incorporelles	14 058 913,01	3 469 492,00	0,00	0,00	19 259,20	0,00	0,00	17 509 145,81
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	4 589 714 774,98	1 422 732 879,40	0,00	417 452 122,52	1 644 691,48	0,00	417 452 122,52	6 010 802 962,90
Terrains	12 765 333,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12 765 333,01
- Constructions	2 103 443 587,70	18 246 277,83	0,00	403 956 720,08	0,00	0,00	0,00	2 525 646 585,61
- Installat techniques,matériel et outillage	422 106 528,05	36 560 820,93	0,00	1 150 570,00	25 437,00	0,00	0,00	459 792 481,98
- Matériel de transport	13 169 692,91	59 180,05	0,00	0,00	1 369 761,07	0,00	0,00	11 859 111,89
- Mobilier, matériel bureau et aménagements	28 613 815,22	4 614 470,35	0,00	397 420,00	49 610,27	0,00	0,00	33 576 095,30
- Immobilisations corporelles diverses	10 455 765,56	1 257 796,17	0,00	10 511 315,24	16 399,00	0,00	0,00	22 208 477,97
- Immobilisations corporelles en cours	1 953 898 478,74	1 358 911 037,09	0,00	1 436 097,20	0,00	0,00	417 452 122,52	2 896 793 490,51
- Matériel informatique	45 717 381	3 083 296,98	0,00	0,00	183 484,14	0,00	0,00	48 161 386,63

III. TABLEAU DES AMORTISSEMENTS SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

III.1.1. Exercice 2018

IMMOBILISATION EN NON-VALEURS				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATION EN NON-VALEURS	-	-	-	-
* Frais préliminaires	-	-	-	-
* Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	-	-	-
* Primes de remboursement des obligations	-	-	-	-
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	14 165 212,29	2 754 419,41	-	16 919 631,70
* Immobilisation en recherche et développement	-	-	-	-
* Brevets, marques droits et valeurs similaires	-	-	-	-
* Fonds commercial	-	-	-	-
* Autres immobilisations incorporelles	14 165 212,29	2 754 419,41	-	16 919 631,70
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	1 208 109 168,73	239 329 180,10	5 730 286,40	441 708 062,43
* Terrains	-	-	-	-
* Constructions	806 944	187	-	-
* Installations techniques; matériel et outillage	921,71	292 897,96	415 503,07	993 822 316,60
* Matériel de transport	315 115	39	-	-
	879,11	139 310,44	267 808,30	353 987 381,25
	10 987	1	-	-
	728,40	906 002,59	3 575 000,05	9 318 730,94

* Mobilier, matériel de bureau et aménagements	64 349	8		
	940,64	806 088,07	1 471 974,98	71 684 053,73
* Autres immobilisations corporelles	10 710	2		
	698,87	184 881,04	-	12 895 579,91
* Immobilisations corporelles en cours	-	-	-	-

TOTAL GENERAL				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
TOTAL GENERAL	1 222 274 381,02	242 083 599,51	5 730 286,40	1 458 627 694,13

III.1.2. Exercice 2017

IMMOBILISATION EN NON-VALEURS				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATION EN NON-VALEURS	neant	neant	neant	neant
* Frais préliminaires	neant	neant	neant	neant
* Charges à répartir sur plusieurs exercices	neant	neant	neant	neant
* Primes de remboursement des obligations	neant	neant	neant	neant
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	12 586 548,37	1 578 663,92	neant	14 165 212,29
* Immobilisation en recherche et développement	neant	neant	neant	neant
* Brevets, marques droits et valeurs similaires	neant	neant	neant	neant
* Fonds commercial	neant	neant	neant	neant
* Autres immobilisations incorporelles	12 586 548,37	1 578 663,92	neant	14 165 212,29
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	1 027 881 416,60	208 692 788,41	28 465 036,28	1 208 109 168,73
* Terrains	neant	neant	neant	neant
* Constructions	646 789 882,38	163 090 156,55	2 935 117,22	806 944 921,71
* Installations techniques; matériel et outillage	302 786 130,13	34 404 408,42	22 074 659,44	315 115 879,11
* Matériel de transport	10 026 722,65	1 775 744,78	814 739,03	10 987 728,40
* Mobilier, matériel de bureau et aménagements	59 548 990,02	7 232 668,58	2 431 717,96	64 349 940,64
* Autres immobilisations corporelles	8 729 691,42	2 189 810,08	208 802,63	10 710 698,87
* Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00

III.1.3. Exercice 2016

IMMOBILISATION EN NON-VALEURS				
-------------------------------	--	--	--	--

NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATION EN NON-VALEURS	neant	neant	neant	neant
* Frais préliminaires	neant	neant	neant	neant
* Charges à répartir sur plusieurs exercices	neant	neant	neant	neant
* Primes de remboursement des obligations	neant	neant	neant	neant
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	10 766 759,57	1 839 048,00	19 259,20	12 586 548,37
* Immobilisation en recherche et développement	neant	neant	neant	neant
* Brevets, marques droits et valeurs similaires	neant	neant	neant	neant
* Fonds commercial	neant	neant	neant	neant
* Autres immobilisations incorporelles	10 766 759,57	1 839 048,00	19 259,20	12 586 548,37
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
NATURE	Cumul début exercice (1)	Dotation de l'exercice (2)	Amortissements sur immobilisations-sorties (3)	Cumul d'amortissement fin exercice (4 = 1+2-3)
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	841 872 675,93	187 650 627,15	1 641 886,48	1 027 881 416,60
* Terrains	neant	neant	neant	neant
* Constructions	500 054 595,54	146 735 286,84	neant	646 789 882,38
* Installations techniques; matériel et outillage	271 949 901,51	30 861 665,62	25 437,00	302 786 130,13
* Matériel de transport	10 391 424,15	1 005 059,57	1 369 761,07	10 026 722,65
* Mobilier, matériel de bureau et aménagements	52 115 425,47	7 663 853,96	230 289,41	59 548 990,02
* Autres immobilisations corporelles	7 361 329,26	1 384 761,16	16 399,00	8 729 691,42
* Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00

IV. TABLEAU DES CREANCES SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

IV.1.1. Exercice 2018

CREANCES	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE			AUTRES ANALYSES			
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECHUES ET NON RECOUVREES	MONTANTS EN DEVIS ES	MONTANTS SUR L'ETAT ET ORGANISMES PUBLICS	MONTANTS SUR LES ENTREPRISES LIEES	MONTANTS REPRESENTES PAR EFFETS
DE L'ACTIF IMMOBILISE	20 398 941,98	14 380 994,45	6 017 947,53					
* Prêts Immobilisés.	16 518 345,76	10 500 398,23	6 017 947,53					
* Autres créances financières	3 880 596,22	3 880 596,22						
DE L'ACTIF CIRCULANT	1 804 406 846,96		1 804 406 846,96					

* Fournisseurs débiteurs, avances et acomptes.	182 015,66		182 015,66					
* Clients et comptes rattachés.	910 453 736,25		910 453 736,25					
* Personnel	215 476,14		215 476,14					
* Etat.	759 907 989,64		759 907 989,64					
* Comptes d'associés	102 000 000,00		102 000 000,00					
* Autres débiteurs.	20 280 405,44		20 280 405,44					
* Comptes de régularisation actif.	11 367 223,83		11 367 223,83					

IV.1.2. Exercice 2017

CREANCES	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE		AUTRES ANALYSES				MONTANTS REPRESENTES PAR EFFETS
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECHUES ET NON RECOUVREES	MONTANTS EN DEVIS	MONTANTS SUR L'ETAT ET ORGANISMES PUBLICS	MONTANTS SUR LES ENTREPRISES LIEES	
DE L'ACTIF IMMOBILISE	21 276 558,41	13 599 784,14	7 676 774,27					
* Prêts Immobilisés.	17 570 235,16	9 893 460,89	7 676 774,27					
* Autres créances financières	3 706 323,25	3 706 323,25	-					
DE L'ACTIF CIRCULANT	1 819 453 461,47	0,00	1 819 453 461,47					
* Fournisseurs débiteurs, avances et acomptes.	182 015,66		182 015,66					
* Clients et comptes rattachés.	1 006 755 468,58		1 006 755 468,58					
* Personnel	96 185,55		96 185,55					
* Etat.	653 878 517,70		653 878 517,70					
* Comptes d'associés	102 000 000,00		102 000 000,00					
* Autres débiteurs.	52 333 682,30		52 333 682,30					
* Comptes de régularisation actif.	4 207 591,68		4 207 591,68					

IV.1.3. Exercice 2016

CREANCES	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE		AUTRES ANALYSES				MONTANTS
				ECHUES	MONTANTS	MONTANTS SUR	MONTANTS SUR	

		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ET NON RECOUV REES	EN DEVIS ES	L'ETAT ET ORGANISM ES PUBLICS	LES ENTREPRI SES LIEES	REPRES ENTES PAR EFFETS
DE L'ACTIF IMMOBILISE	22 847 098,94	11 873 046,97	0,00					
* Prêts Immobilisés.	19 143 191,00	11 873 046,97	7 270 144,03					
* Autres créances financières	3 703 907,94	3 703 907,94						
DE L'ACTIF CIRCULANT	1 491 643 167,03	0,00	1 491 643 167,03					
* Fournisseurs débiteurs, avances et acomptes.	182 015,66		182 015,66					
* Clients et comptes rattachés.	945 875 616,13		945 875 616,13					
* Personnel	148 944,42		148 944,42					
* Etat.	510 879 426,13		510 879 426,13					
* Comptes d'associés								
* Autres débiteurs.	33 589 563,27		33 589 563,27					
* Comptes de régularisation actif.	967 601,42		967 601,42					

V. TABLEAU DES DETTES SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

V.1.1. Exercice 2018

DETTE S	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE			AUTRES ANALYSES			
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECH UES ET NON PAY EES	MONT ANTS EN DEVISE S	MONTANT VIS A VIS DE L'ETAT & ORGANISM ES PUBLICS	MONTANT VIS A VIS DES ENTREPRI SES LIEES	MONTAN TS REPRESE NTES PAR EFFETS
DE FINANCEMENT	2 397 482 954,57	1 859 713 476,82	50 000 000,00					
* Emprunts obligataires	450 000 000,00	400 000 000,00	50 000 000,00					
* Autres dettes de financement	1 947 482 954,57	1 459 713 476,82	487 769 477,75					
DU PASSIF CIRCULANT	1 619 017 584,71		1 619 017 584,71					

* Fournisseurs et comptes rattachés.	437 198 627,20		437 198 627,20				
* Clients créditeurs, avances et acomptes.	157 523 672,99		157 523 672,99				
* Personnel.	69 329 046,37		69 329 046,37				
* Organismes sociaux.	14 780 188,60		14 780 188,60				
* Etat.	406 470 119,72		406 470 119,72				
* Comptes d'associés.	0,00		0,00				
* Autres créanciers.	527 693 834,47		527 693 834,47				
* Comptes de régularisation-passif.	6 022 095,36		6 022 095,36				

V.1.2. Exercice 2017

Dettes	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE			AUTRES ANALYSES			MONTANTS REPRESENTES PAR EFFETS
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECHUES ET NON PAYEES	MONTANTS EN DEVIS	MONTANT VIS A VIS DE L'ETAT & ORGANISMES PUBLICS	MONTANT VIS A VIS DES ENTREPRISES LIEES	
DE FINANCEMENT	2 673 246 212,15	2 409 280 454,88	263 965 757,27					
* Emprunts obligataires	500 000 000,00	450 000 000,00	50 000 000,00					
* Autres dettes de financement	2 173 246 212,15	1 959 280 454,88	213 965 757,27					
DU PASSIF CIRCULANT	1 488 419 508,82	-	1 488 419 508,82					
* Fournisseurs et comptes rattachés.	522 702 263,05		522 702 263,05					
* Clients créditeurs, avances et acomptes.	174 768 894,09		174 768 894,09					
* Personnel.	54 698 887,14		54 698 887,14					
* Organismes sociaux.	13 049 605,58		13 049 605,58					
* Etat.	341 397,29		341 397,29					
* Comptes d'associés.			-					
* Autres créanciers.	374 034 680,93		374 034 680,93					

* Comptes de régularisation-passif.	7 892 780,74	7 892 780,74
-------------------------------------	-----------------	-----------------

V.1.3. Exercice 2016

DETTES	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE			AUTRES ANALYSES			MONTANTS REPRESENTES PAR EFFETS
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECHUES ET NON PAYEES	MONTANTS EN DEVISES	MONTANT VIS A VIS DE L'ETAT & ORGANISMES PUBLICS	MONTANT VIS A VIS DES ENTREPRISES LIEES	
DE FINANCEMENT	1 745 251 242,46	1 702 845 712,16	42 405 530,30					
* Emprunts obligataires								
* Autres dettes de financement	1 745 251 242,46	1 702 845 712,16	42 405 530,30					
DU PASSIF CIRCULANT	1 187 099 119,25	0,00	1 187 099 119,25					
* Fournisseurs et comptes rattachés.	294 378 751,48		294 378 751,48					
* Clients créditeurs, avances et acomptes.	57 546 660,06		57 546 660,06					
* Personnel.	60 718 488,44		60 718 488,44					
* Organismes sociaux.	16 416 297,52		16 416 297,52					
* Etat.	285 085 785,85		285 085 785,85					
* Comptes d'associés.								
* Autres créanciers.	440 615 440,21		440 615 440,21					
* Comptes de régularisation-passif.	32 337 695,69		32 337 695,69					

VI. TABLEAU DES PROVISIONS SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

VI.1.1. Exercice 2018

NATURE	Montant début exercice	Dotations d'exploitation	Dotations financières	Dotations non courantes	Reprises d'exploitation	Reprises financières	Reprises non courantes	Montant fin exercice
1. Provisions pour dépréciation de l'actif immobilisé	78 903 353,68	3 787 188,04	-	-	-	-	-	82 690 541,72
2. Provisions réglementées	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Provisions durables pour risques et charges	271 573 141,25	65 928 502,96	-	-	86 189 550,58	8 129 500,00	98 225,00	243 084 368,63
SOUS TOTAL (A)	350 476 494,93	69 715 691,00	-	-	86 189 550,58	8 129 500,00	98 225,00	325 774 910,35
4. Provisions pour dépréciation de l'actif circulant	365 729 348,42	43 028 512,64	-	-	38 964 965,11	-	-	369 792 895,95

(Hors trésorerie)								
5. Autres Provisions pour risques et charge	747 283,66	-	-	-	-	-	-	747 283,66
6. Provisions pour dépréciation des comptes de trésorerie	-	-	-	-	-	-	-	-
SOUS TOTAL (B)	366 476 632,08	43 028 512,64	-	-	38 964 965,11	-	-	370 540 179,61
TOTAL (A+B)	716 953 127,01	112 744 203,64	-	-	125 154 515,69	8 129 500,00	98 225,00	696 315 089,96

VI.1.2. Exercice 2017

NATURE	Montant début exercice	Dotations d'exploitation	Dotations financières	Dotations non courantes	Reprises d'exploitation	Reprises financières	Reprises non courantes	Montant fin exercice
1. Provisions pour dépréciation de l'actif immobilisé	64 904 404,28	8 184 049,40	5 814 900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	78 903 353,68
2. Provisions réglementées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Provisions durables pour risques et charges	261 580 138,30	1 765 498,81	8 129 500,00	358 937,92	235 904,50	0,00	25 029,28	271 573 141,25
SOUS TOTAL (A)	326 484 542,58	9 949 548,21	13 944 400,00	358 937,92	235 904,50	0,00	25 029,28	350 476 494,93
4. Provisions pour dépréciation de l'actif circulant (hors trésorerie)	378 763 791,97	54 903 162,00	0,00		67 937 605,55		0,00	365 729 348,42
5. Autres Provisions pour risques et charge	2 048 086,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 300 802,78	747 283,66
6. Provisions pour dépréciation des comptes de trésorerie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SOUS TOTAL (B)	380 811 878,41	54 903 162,00	0,00	0,00	67 937 605,55	0,00	1 300 802,78	366 476 632,08
TOTAL (A+B)	707 296 420,99	64 852 710,21	13 944 400,00	358 937,92	68 173 510,05	0,00	1 325 832,06	716 953 127,01

VI.1.3. Exercice 2016

NATURE	Montant début exercice	Dotations d'exploitation	Dotations financières	Dotations non courantes	Reprises d'exploitation	Reprises financières	Reprises non courantes	Montant fin exercice
--------	------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------	-------------------------	----------------------	------------------------	----------------------

1. Provisions pour dépréciation de l'actif immobilisé	61 760 659,36	3 143 744,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64 904 404,28
2. Provisions réglementées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Provisions durables pour risques et charges	119 110 209,99	143 471 621,76	0,00	97 482,65	1 099 176,10	0,00	0,00	261 580 138,30
SOUS TOTAL (A)	180 870 869,35	146 615 366,68	0	97 482,65	1 099 176,10	0	0	326 484 542,58
4. Provisions pour dépréciation de l'actif circulant (hors trésorerie)	346 397 089,44	74 799 332,20	0,00		42 432 629,67		0,00	378 763 791,97
5. Autres Provisions pour risques et charge	2 048 086,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2 048 086,44
6. Provisions pour dépréciation des comptes de trésorerie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SOUS TOTAL (B)	348 445 175,88	74 799 332,2	0	0,00	42 432 629,67	0	0,00	380 811 878,41
TOTAL (A+B)	529 316 045,23	221 414 698,9	0	97 482,65	43 531 805,77	0	0,00	707 296 420,99

VII. TABLEAU DES TITRES DE PARTICIPATION SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

VII.1.1. Exercice 2018

Raison sociale de la société émettrice	N° IF	Secteur d'activité (1)	Capital social (2)	Participation au capital % (3)	Prix d'acquisition global (4)	Valeur comptable nette (5)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : Date de clôture (6)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : Situation nette (7)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : résultat net (8)	Produits inscrits au C.P.C de l'exercice (9)
SERECAF	11111	CHAINE DE FROID	6 000 000,00	0,21%	12 500,00	-	31/12/2016	-	-	
C I D	3331267	CONSEIL - INGENIERIE	40 000 000,00	33,55%	19 180 000,00	19 180 000,00	31/12/2016	382 739 323,11	32 110 828,02	6 710 100,00
L P E E	1000003	ESSAIS & ETUDES	247 702 400,00	24,99%	4 277 500,00	4 277 500,00	31/12/2016	536 181 421,44	16 273 162,31	
AMOS	11111	CONSTRUCT NAVIRES	2 000 000,00	5%	100 000,00	-	31/12/2016	-	-	
A D M	3331244	AUTOROUTES	15 715 628 500,00	0,60%	95 000 000,00	54 150 000,00	31/12/2016	26 725 874 913,35	-3 903 485 675,12	

NIHAM	11111	IMMOBILIER	100 000,00	25,00%	5 814 900,00	-	31/12/2016	-	-	
SAPT	40214368	PORTUAIRE	600 000 000,00	8,33%	50 000 000,00	50 000 000,00	31/12/2016	555 206 618,34	- 36 911 959,84	
PORTNET	40496362	PORTUAIRE	11 326 800,00	78,80%	25 599 400,00	25 599 400,00	31/12/2016	24 761 036,95	17 218 839,32	
SGPTV	14372495	PORTUAIRE	400 000 000,00	51,00%	204 000 000,00	204 000 000,00	31/12/2016	415 352 506,37	- 5 575 098,47	
NWM	40146682	PORTUAIRE	4 271 000 000,00	12,88%	400 000 000,00	400 000 000,00	31/12/2016	1 610 343 320,62	- 11 287 484,41	
TOTAL	NEANT	NEANT	21 293 757 700,00	NEANT	803 984 300,00	757 206 900,00	31/12/2016	30 250 459 140,18	-3 891 657 388,19	6 710 100,00

VII.1.2. Exercice 2017

TITRES DE PARTICIPATION									
Raison sociale de la société émettrice	Secteur d'activité (1)	Capital social (2)	Participation au capital % (3)	Prix d'acquisition global (4)	Valeur comptable nette (5)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : Date de clôture (6)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : Situation nette (7)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : résultat net (8)	Produits inscrits au CPC de l'exercice (9)
SEREC AF	CHAINE DE FROID	6 000 000,00	0,21%	12 500,00	0,00	31/12/2016	0,00	0,00	
CID	CONSEIL INGENIERIE	- 40 000 000,00	33,55%	19 180 000,00	19 180 000,00	31/12/2016	382 739 323,11	32 110 828,02	6 710 100,00
LPEE	ESSAIS & ETUDES	247 702 400,00	24,99%	4 277 500,00	4 277 500,00	31/12/2016	536 181 421,44	16 273 162,31	
AMOS	CONSTRUCT NAVIRES	2 000 000,00	5,00%	100 000,00	0,00	31/12/2016	0,00	0,00	
ADM	AUTOROUTES	15 715 628 500,00	0,60%	95 000 000,00	54 150 000,00	31/12/2016	26 725 874 913,35	-3 903 485 675,12	
NIHAM	IMMOBILIER	100 000,00	25,00%	5 814 900,00	0,00	31/12/2016	0,00	0,00	
SAPT	PORTUAIRE	600 000 000,00	8,33%	50 000 000,00	50 000 000,00	31/12/2016	555 206 618,34	-36 911 959,84	
PORTNET	PORTUAIRE	11 326 800,00	78,80%	25 599 400,00	25 599 400,00	31/12/2016	24 761 036,95	17 218 839,32	
SGPTV	PORTUAIRE	400 000 000,00	51,00%	204 000 000,00	204 000 000,00	31/12/2016	415 352 506,37	-5 575 098,47	
NWM	PORTUAIRE	4 271 000 000,00	12,88%	400 000 000,00	400 000 000,00	31/12/2016	1 610 343 320,62	-11 287 484,41	
TOTAL		21 293 757 700,00		803 984 300,00	757 206 900,00	30/12/2016	30 250 459 140,18	-3 891 657 388,19	6 710 100,00

VII.1.3. Exercice 2016

TITRES DE PARTICIPATION									
Raison sociale de la société émettrice	Secteur d'activité (1)	Capital social (2)	Participation au capital % (3)	Prix d'acquisition global (4)	Valeur comptable nette (5)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : Date de	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : Situation nette (7)	Extrait des derniers états de synthèse de la société émettrice : résultat net (8)	Produits inscrits au CPC de l'exercice (9)

						clôture (6)			
SEREC AF	CHAINE FROID	DE	6 000 000,00	0,21%	12 500,00	-	31/12/2015	0,00	0,00
C I D	CONSEIL	-	40 000	0,34	19 180	19 180	31/12/2015	370 628	34 039
	INGENIERIE		000,00		000,00	000,00		495,09	407,16
L P E E	ESSAIS	&	247 702	0,25	4 277	4 277	31/12/2015	525 908	18 646
	ETUDES		400,00		500,00	500,00		259,13	067,31
AMOS	CONSTRUCT		2 000 000,00	5%	100	-	31/12/2015	0,00	0,00
	NAVIRES				000,00				
A D M	AUTOROUTES		15 715 628	0,01	95 000	54 150	31/12/2015	8 074 460	-2 150 075
			500,00		000,00	000,00		095,66	292,72
NIHA M	IMMOBILIER		100 000,00	25,00%	5 814	5 814	31/12/2015	0,00	0,00
					900,00	900,00			
SAPT	PORTUAIRE		600 000	0,08	50 000	50 000	31/12/2015	592 118	-2 908,48
			000,00		000,00	000,00		578,11	
PORT NET	PORTUAIRE		6 000 000,00	0,60	3 599	3 599	31/12/2015	7 542 197,63	2 431
					400,00	400,00			932,55
SGPTV	PORTUAIRE		400 000	0,51	204 000	204 000	31/12/2015	420 927	-286 721,06
			000,00		000,00	000,00		604,84	
NWM	PORTUAIRE		2 646 000	0,13	225 000	225 000	31/12/2015	1 621 630	15 790
			000,00		000,00	000,00		805,03	117,74
TOTAL			19 663 430		606 984	566 021	31/12/2015	11 613 216	-2 079 457
L			900,00		300,00	800,00		035,49	397,50
									8 209
									961,45

VIII. ETAT DE REPARTITION DE CAPITAL SOCIAL DES TROIS DERNIERS EXERCICES

VIII.1.1. Exercice 2018

ETAT DE REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL											
Nom et prénom des principaux associés (1) 1	Raison sociale des principaux associés (1) 2	N° IF 3	N° CN I 4	N° Carte d'étranger 5	Adresse 6	NOMBRE DE TITRES : Exercice précédent 7	NOMBRE DE TITRES : Exercice actuel 8	Valeur nominale de chaque action ou part sociale 9	MONTANT DU CAPITAL : Souscrit 10	MONTANT DU CAPITAL : Appelé 11	MONTANT DU CAPITAL : libéré 12
NEANT	Etablissement public placé sous la tutelle du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique										

VIII.1.2. Exercice 2017

ETAT DE REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL							
Nom, prénom ou raison sociale des principaux associés (1) 1	Adresse 2	NOMBRE DE TITRES : Exercice précédent 3	NOMBRE DE TITRES : Exercice actuel 4	Valeur nominale de chaque action ou part sociale 5	MONTANT DU CAPITAL : Souscrit 6	MONTANT DU CAPITAL : Appelé 7	MONTANT DU CAPITAL : libéré 8

NEANT Etablissement public placé sous la tutelle du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique

VIII.1.3. Exercice 2016

ETAT DE REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL							
Nom, prénom ou raison sociale des principaux associés (1) 1	Adresse 2	NOMBRE DE TITRES : Exercice précédent 3	NOMBRE DE TITRES : Exercice actuel 4	Valeur nominale de chaque action ou part sociale 5	MONTANT DU CAPITAL : Souscrit 6	MONTANT DU CAPITAL : Appelé 7	MONTANT DU CAPITAL : libéré 8

NEANT Etablissement public placé sous la tutelle du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique

IX. TABLEAU D'AFFECTATION DES RESULTATS INTERVENUS AU COURS DES TROIS DERNIERS EXERCICES

IX.1.1. Exercice 2018

(A) ORIGINE DES RESULTATS A AFFECTER	
	MONTANT
Report à nouveau	-
Résultats nets en instance d'affectation	-
Résultat net de l'exercice	144 695 630,63
Prélèvements sur les réserves	
Autres prélèvements	-
TOTAL (A)	144 695 630,63
(B) AFFECTATION DES RESULTATS	
	MONTANT
Réserve légale	-
Autres réserves	-
Tantièmes	-
Dividendes	-
Autres affectations	-
Report à nouveau	144 695 630,63
TOTAL (B)	144 695 630,63

IX.1.2. Exercice 2017

A ORIGINE DES RESULTATS A AFFECTER	
	MONTANT
Report à nouveau	neant
Résultats nets en instance d'affectation	neant
Résultat net de l'exercice	214 786 586,65
Prélèvements sur les réserves	neant
Autres prélèvements	neant
TOTAL A	214 786 586,65
B AFFECTATION DES RESULTATS	
	MONTANT
Réserve légale	neant
Autres réserves	neant
Tantièmes	neant
Dividendes	neant
Autres affectations	neant
Report à nouveau	214 786 586,65
TOTAL B	214 786 586,65

IX.1.3. Exercice 2016

A ORIGINE DES RESULTATS A AFFECTER	
	MONTANT
Report à nouveau	neant
Résultats nets en instance d'affectation	neant
Résultat net de l'exercice	89 096 158,04
Prélèvements sur les réserves	neant
Autres prélèvements	neant
TOTAL A	89 096 158,04
B AFFECTATION DES RESULTATS	
	MONTANT
Réserve légale	neant
Autres réserves	neant
Tantièmes	neant
Dividendes	neant
Autres affectations	neant
Report à nouveau	89 096 158,04
TOTAL B	89 096 158,04

X. TABLEAU DES SURETES REELLES DONNEES OU REÇUES AU 31/12/2018 (B8)

TIERS CREDITEURS OU TIERS DEBITEURS	MONTANT COUVERT PAR LA SURETE	NATURE 1	DATE ET LIEU D'INSCRIPTION	OBJET	(2) (3)	VALEUR COMPTABLE NETTE DE LA SURETE DONNEE A LA DATE DE CLOTURE
* SURETES DONNEES (*)						
* SURETES RECUES	15 924 886,04	Hypothèque		Prêts immobiliés accordés au personnel		6 083 066,85

(1) Gage : 1 Hypothèque; 2 Nantissement; 3 Warrant; 4 Autres; 5 (A préciser).

(2) Préciser si la sûreté est donnée au profit d'entreprise ou de personnes tierces (sûretés données) (entreprises liées, associés, membres du personnel).

(3) Préciser si la sûreté reçue par l'entreprise provient de personnes tierces autres que le débiteur (sûretés reçues).

XI. TABLEAU DES ENGAGEMENTS FINANCIERS REÇUS OU DONNES HORS OPERATIONS DE CREDIT-BAIL AU 31/12/2018 (B9)

ENGAGEMENTS DONNES	MONTANT EXERCICE	MONTANT EXERCICE PRECEDENT
*AVALS ET CAUTIONS		
*ENGAGEMENTS EN MATIERE DE PENSION DE RETRAITE ET OBLIGATIONS SIMILAIRES	NEANT	NEANT
TOTAL (1)		

ENGAGEMENTS RECUS	MONTANT EXERCICE	MONTANT EXERCICE PRECEDENT
*AVALS ET CAUTIONS (CAUTIONS SUR MARCHES ET CAUTIONS RECUS DES CLIENTS)		
-CLIENTS	158 528 862,79	176 675 884,93
-FOURNISSEURS	731 605 822,80	765 291 934,27
*AUTRES ENGAGEMENTS RECUS		
TOTAL (1)	890 134 685,59	941 967 819,20

XII. DATATIONS ET EVENEMENTS POSTERIEURS

XII.1. DATATION

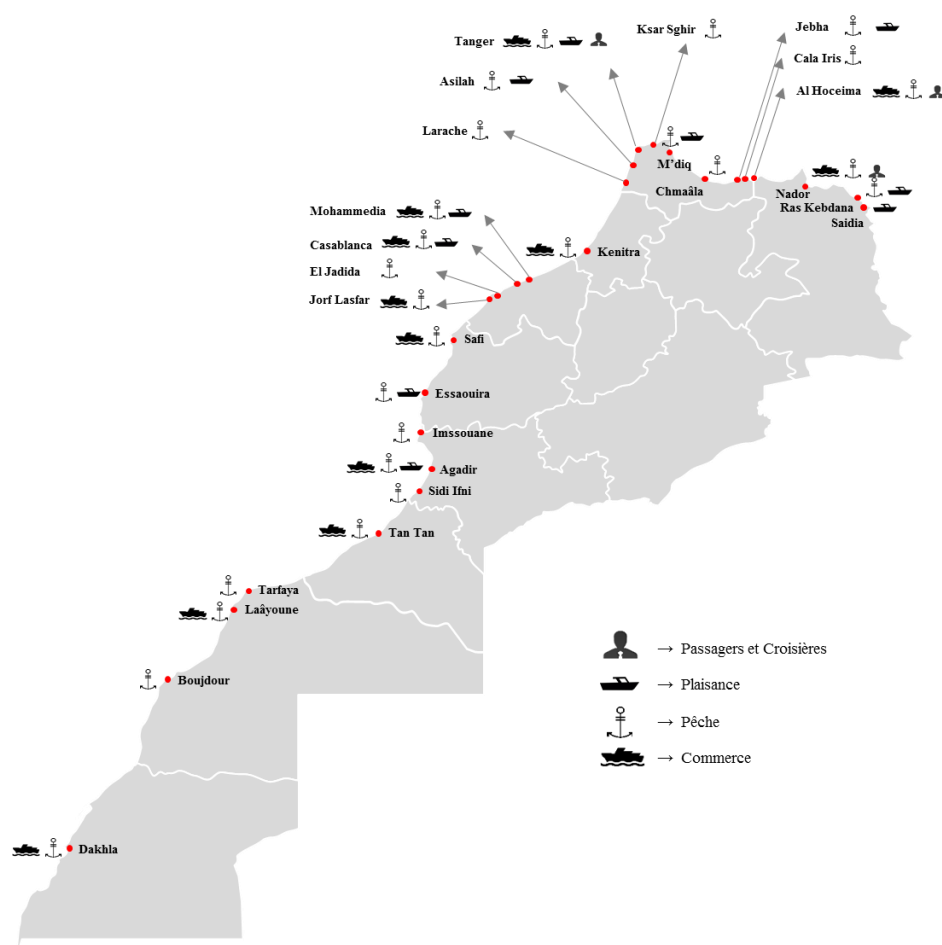
. Date de clôture (1)	31/12/2018
. Date d'établissement des états de synthèse (2)	08/04/2019
(1) Justification en cas de changement de la date de clôture de l'exercice	
(2) Justification en cas de dépassement du délai réglementaire de trois mois prévu pour l'élaboration des états de synthèse	

XII.2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE DE L'EXERCICE NON RATTACHABLES A CET EXERCICE ET CONNUS AVANT LA PREMIERE COMMUNICATION EXTERNE DES ETATS DE SYNTHESE

Dates	Indication des événements
	* Favorables NEANT * Défavorables

XIII. PRESENTATION DES PORTS DU MAROC

La carte suivante représente les ports du Maroc et leur activité :



Source : ANP

XIII.1. PRESENTATION DETAILLEE DES PORTS RELEVANT DE L'ANP

XIII.1.1. Région Détroit

a. Port de M'diq :

Le port de M'diq est un port dont les activités principales sont la pêche et la plaisance. En 2009, le port de M'diq a connu une extension importante par la réalisation du nouveau port de plaisance. Suite à l'aménagement de ce nouveau port, une opération de réaménagement du port de pêche a été réalisée en 2012. Le port est accessible à partir de la route nationale 13 reliant Tétouan et Sebta.

Le port dispose des infrastructures suivantes :

- Ouvrages de protection :
 - ✓ jetée principale : 350 ml ;
 - ✓ jetée secondaire : 300 ml ;
 - ✓ traverse : 60 ml.
- Ouvrages d'accostage :
 - ✓ quai principal de 240 ml à -5,50 m/zh ;
 - ✓ quai N°1 affecté à la pêche de 120 ml avec un tirant d'eau de -5 m/zh ;
 - ✓ quai N°2 affecté à la pêche de 240 ml avec un tirant d'eau variant entre -1,50 et -3,00 m /zh ;
 - ✓ quai de plaisance de 100 ml à -2,50 et -3,00 m/zh ;
 - ✓ 120 ml d'appontements flottants pouvant recevoir 100 unités de plaisance de 5 à 9 m de longueur.

▪ Chantier naval

La cale de halage à l'extrémité Ouest du quai des pêcheurs comprend 4 postes sur le plan incliné équipé d'un treuil de 120 tonnes. Les petites embarcations sont hissées sur un plan incliné située au fond de la darse Ouest. La capacité opérationnelle du chantier est de 48 unités.

Le port de Jebha est situé sur le littoral méditerranéen de la province de Chefchaouen, à 133 km de cette ville et à 136 km de Tétouan. Il a été construit en 1974 à l'emplacement d'un embarcadère de 20 m installé par des espagnols dans les années 50.

Le port dispose de 2,4 ha de terre-pleins abritant une chambre froide, une halle de poissons, une station de carburant et l'administration des douanes. Le port de Jebha dispose d'un plan d'eau de 2.2 ha.

Le port dispose des infrastructures suivantes :

- Des ouvrages de protection :
 - ✓ Jetée principale : 250 mètres linéaires (ml) ;
 - ✓ Jetée secondaire : 50 ml.
- Des ouvrages d'accostage :
 - ✓ Quai principal : 128 ml à 3 m de profondeur.
- Un Plan incliné.

b. Port de Chmaâla

Le port de Chmaâla est situé sur le littoral méditerranéen de la province de Chefchaouen, à environ 50 km au Sud-Est de Tétouan. Il a été réalisé en 2009 afin de maîtriser les débarquements de la pêche et d'améliorer le niveau de vie et les conditions de travail des pêcheurs.

Le nombre de barques de pêche artisanale dans le port est de 66 unités. L'ONP est l'opérateur portuaire en charge de la gestion du port.

Le port comprend les infrastructures suivantes :

- une digue principale de 325 m de longueur ;
- une digue secondaire de 92 m de longueur ;

- des appontements de 180 m de longueur totale ;
- un quai à -3 m/zh de 50 ml ;
- une cale de mise à l'eau ;
- un bassin d'une superficie de 15.200 m² et de profondeur entre -2 et -3 m/zh.

c. Port de Ksar Sghir

Le port de Ksar Sghir est situé dans la province de Tanger à 35 km à l'Est de Tanger. Il a été construit dans les années 1920. Sa vocation est la pêche. L'Office National des Pêches en est l'opérateur portuaire

Le port de Ksar Sghir comprend un plan d'eau d'un ha, 125 ml d'ouvrages de protection et 100 ml d'ouvrages d'accostage.

d. Port de Larache

Le port de pêche de Larache se trouve sur la côte atlantique Nord du Maroc à 90 km au Sud de Tanger. Il est installé sur la rive gauche de l'Oued Loukous, à environ 750 m de son embouchure et débouche directement sur le réseau routier qui relie Rabat à Tanger. Avec 45 ha de terre-pleins, 20 ha de bassin et un linéaire de 1138 de quais, il est le deuxième port de pêche de la région.

Le port est accessible à partir de la route nationale 1 et par l'autoroute Casa-Tanger.

Le port dispose de 1.350 ml d'ouvrages de protection et de 870 ml d'ouvrages d'accostage répartis comme suit :

- un quai de pêche de 180 ml à -3,5 m/zh ;
- un quai de commerce à l'Ouest de 240 ml à -4 m/zh ;
- un quai de pêche au Sud de 270 ml à -4 m/zh ;
- un quai de réparation naval de 180 ml à -2,5 m/zh ;
- un quai à -4 m/zh de 216 ml en cours de construction ;
- une darse pour portique à sangle de 200 à 300 T (35 m de longueur et 8,6 m de largeur à -2,5 m/zh).

Cinq chantiers navals privés sont installés au port de Larache avec une capacité globale de 4 postes permettant de recevoir 408 unités. Le port est équipé d'un portique à sangle d'une capacité de 300 T.

e. Port d'Asilah

Le port de pêche et de plaisance d'Asilah a été réalisé en 1992, dans le cadre de la politique d'aménagement du Nord du Royaume. Il est situé au centre de la ville, sur le littoral atlantique à 40 km au Sud de Tanger et à 30 km au Nord de Larache, dans la province de Tanger-Asilah. Il permet la protection de l'ancienne Médina menacée par l'érosion de la côte.

La vocation du port d'Asilah est la pêche. Il est desservi par la RP 2 reliant Asilah à Tanger.

Les infrastructures portuaires sont :

- 1 158 mètres linéaires (ml) d'ouvrages de protection ;
- 100 ml de quai à 2 m de profondeur ;
- 14 ha de terre-pleins ;
- 20 ha de plan d'eau.

Le port dispose également d'un plan incliné de 55 ml de longueur et 10 ml de largeur réservé à la réparation des bateaux de pêche.

Les capacités du port de pêche et de plaisance sont respectivement de 150 et 100 unités.

XIII.1.2. Région Méditerranée

a. Port de Saidia

Inaugurée par Sa Majesté Mohamed VI le 18 juin 2009, Marina Saidia dispose actuellement de 804 mouillages, compris entre 7 et 50 m, disposant tous d'eau et électricité. Le tirant d'eau minimum est de

3 m. Les services de Police et Douanes sont opérationnels 24h/24 à la Marina, pour faciliter les formalités d'entrée et sortie des embarcations et équipages. Les professionnels de Marina Saidia sont présents également 24/24 h garantissant la sécurité et le service aux plaisanciers.

La Marina est intégrée dans un complexe touristique de 700 ha comprenant des hôtels, un parcours de golf 18 trous, un centre commercial et de loisirs, ainsi que des villas et des appartements.

Les infrastructures portuaires en exploitation sont les suivantes :

- Bassin intérieur de 14 ha ;
- Appontements flottants : 1083 m linéaires (capacité pour 804 embarcations entre 7 et 50 m de long) ;
- Rampe de mise à l'eau de 10 m de large (pente 20 % et 14 % hors eau) ;
- Zone de carénage de 16.500 m² ;
- Ateliers techniques : 4.500 m² ;
- Grue portique de capacité de 100 tonnes ;
- Locaux commerciaux ;
- Parcelle appui aux activités nautiques 2.400 m² locaux ;
- Parcelle restauration et activités commerciales : 3.000 m² locaux ;
- Station-service gasoil/essence ;
- Système pompage des eaux noires des embarcations ;
- Profondeur bassin : minimum 3 m ;
- Capitainerie ;
- Locaux services administratifs : douane, police, gendarmerie, protection civile, Marine Royale.

Les infrastructures portuaires en attente de mise en exploitation sont les suivantes :

- Digue principale de 980 m ;
- Nouveau bassin de 12 ha ;
- Nouveau appontements : 1.110 m ;
- Profondeur de nouveau bassin de 3.5 à 6.2 m.

b. Port du Nador

Lancé en 1974, la construction du nouveau port de Nador-Béni Nsar, visait principalement la desserte (importations et exportations) de la région de l'oriental (dont il est la principale porte) et du complexe sidérurgique de Nador (SONASID - Siferif). Le port de Nador a été mis en exploitation en 1980.

Le Port de Nador offre actuellement une étendue de 280 ha dont 140 ha de terre-pleins et environ 4 km de linéaire de quai.

Les principaux terminaux du port de Nador sont :

- deux terminaux polyvalents (un terminal faisant partie du périmètre de concession de Marsa Maroc) : 1 900 ml de quai du commerce (dont 1 000 ml concédée à Marsa Maroc) avec un tirant d'eau variant de 6 m à 10,70 m ;
- deux terminaux hydrocarbures : 220 ml de quai hydrocarbures (dont 110 ml concédée à Marsa Maroc) avec un tirant d'eau de 10,70 m ;
- le terminal passagers et roulier (concession de Marsa Maroc) : 4 postes d'accostage de 680 ml de quai avec un tirant d'eau de 6,60 m.

En 2003 et pour répondre à la croissance du trafic des passagers et voitures et aussi à la création de nouvelles lignes maritimes pour le transport des passagers, le port de Nador s'est doté d'une nouvelle gare maritime, offrant plus de capacité d'accueil et une meilleure qualité de service aux passagers.

En 2009, les différents terminaux de commerce du Port de Nador ont été connectés au réseau ferroviaire national offrant ainsi, aux usagers du port, une capacité de transport terrestre supplémentaire. Il est à noter que la réforme portuaire n'est pas encore mise en œuvre au port de Nador.

c. Port de Ras Kebdana

Le port est situé sur la mer méditerranée par 2°25' de longitude Ouest et 35°08' de latitude Nord. Ras Kebdana est un petit village de pêcheurs adossé à une montagne. Le port est implanté à environ 400 m à l'Est de la pointe rocheuse de Ras El Ma.

Ce cap constitue une avancée rocheuse à environ 60 km à l'Est de la ville de Nador. Au Nord, à 4 km du cap, émergent les îles Zafarines qui servent d'abri aux pêcheurs quand les houles sont trop fortes. Le port est accessible à partir de la rocade méditerranéenne par une voie large en cours d'aménagement, qui traverse le village de Ras Kebdana.

L'infrastructure du port est la suivante :

- Balisage : Le port est équipé d'un phare implanté sur la falaise et de deux feux sur les deux musoirs.
- Bassins : Un plan d'eau protégé d'une superficie de 9 ha environ délimité au Nord par une jetée principale et à l'Est par une jetée secondaire, décomposé en deux bassins :
 - ✓ Bassin Nord avec une profondeur de 5 m pour les gros bateaux de pêche ;
 - ✓ Bassin Sud avec une profondeur de 3.5 m prévu pour la plaisance mais utilisé actuellement par les barques.
- Ouvrages de protection :

La protection principale est assurée par la jetée principale Nord. Cette jetée est orientée Ouest-Est sur 258 m, puis s'incurve vers le Sud-Est. Elle est fondée entre 0 et 6 m de profondeur.

L'enracinement de l'ouvrage se situe près de l'extrémité du cap rocheux.

La contre jetée est implantée au Sud, sur la plage, avec une orientation Nord-Nord-Est. Cette contre jetée est fondée entre 0 et 4 m de profondeur.

- Ouvrages d'accostage :
 - ✓ Total des quais : 850 mètres linéaires ;
 - ✓ Appontements pour la pêche artisanale : 4 x 32 mètres linéaires.
- Terre-pleins et construction :
 - ✓ 16 ha de terre-pleins viabilisés.
- Port de plaisance :
 - ✓ 12 modules d'appontements flottants de 12 x 2 m ;
 - ✓ Systèmes d'amarrage des pontons ;
 - ✓ 4 passerelles d'accès de 6 x 1 m, avec leurs systèmes de fixation ;
 - ✓ Equipements des pontons flottants (anneaux de guidage des pieux, bittes d'amarrage, bornes d'eau et d'électricité, réseaux d'eau et d'électricité entre les bornes et les points de branchement avec les réseaux du port au niveau des quais) ;
 - ✓ Systèmes d'amarrage des bateaux sur les chaînes et les corps morts.

d. Port d'Al Hoceima

Le port d'Al Hoceima est situé sur la côte méditerranéenne à 150 km environ à l'Ouest de Nador. Il est implanté à l'extrémité Ouest de la baie d'Al-Hoceima. Avant 2003, les activités principales étaient

la pêche et la plaisance. Avec la mise en service de la gare maritime en juillet 2003, le trafic passager et RoRo est devenu le levier principal pour le développement du trafic commercial.

Le port d'El Hoceima est composé d'un terminal passager concédé à Marsa Maroc. Il dispose de 320 ml de quai avec un tirant d'eau de 7 m.

Ce port a enregistré en 2015 un trafic de 42 mille passagers.³⁶

e. Port de Cala Iris

Le port de Cala Iris est situé à 57 km vers l'Ouest de la ville d'Al-Hoceima et à 3 km à l'Ouest de Torres d'Al Kalaa. Cala Iris est à la frontière du Rif occidental et du Rif oriental, elle est calée entre les collines et falaises recouvertes de forêts denses de thuyas. Cala Iris est la limite Ouest du parc national d'Al Hoceima dont les traits dominants sont une côte rocheuse peu exploitée avec la présence de part en part de criques protégées ainsi que des falaises, généralement habitées par des pêcheurs.

Le port de Cala Iris dispose de :

- 800 ml d'ouvrages de protection ;
- 215 ml de quai répartis comme suit :
 - ✓ un quai de 70 ml à -3,5 m/zh ;
 - ✓ un quai de débarquement de 100 ml à -3,5 m/zh ;
 - ✓ un quai de relâche de 45 ml à -3,5 m/zh.

Le port dispose d'une cale de halage de 1.200 m² munie de 4 treuils de hissage et une zone pour le stockage et l'entretien des barques.

XIII.1.3. Région atlantique nord

a. Port de Mohammedia

Le port de Mohammedia est situé sur la côte atlantique à environ 23 km du port de Casablanca. Construit en 1913, essentiellement pour la pêche, le port de Mohammedia disposait d'un seul quai fondé à 3 mètres. Sa proximité de la capitale économique du Royaume, la construction de la raffinerie SAMIR en 1961 et son extension en 1979 ont déterminé son évolution. Le port de Mohammedia est constitué d'un ensemble d'infrastructures de grande envergure, permettant d'assurer dans de bonnes conditions, la réception des grands pétroliers. Le port comporte à fin 2015 principalement 2 terminaux concédés à Marsa Maroc :

- un terminal pétrolier ayant une capacité théorique de 22,5 MT ;
- un terminal de commerce « port intérieur » d'une capacité de 1,7 MT.

En 2015, le terminal pétrolier est composé d'un pont sur pieux de 274 mètres et d'une plate-forme qui sépare 2 postes pétroliers "A" et "B" d'une profondeur de 18 mètres. Les postes "A" et "B" sont conçus pour la réception des tankers de pétrole brut, de produits raffinés et de GPL de 30 000 à 150 000 TPL. Le port intérieur est composé de trois quais (quai 1, quai 2 et quai 6) et peut recevoir des navires de 10 000 TPL.

En matière de lutte contre la pollution, de sécurité et de lutte contre l'incendie, le port est équipé d'une station de déballastage, d'une pomperie incendie alimentant un réseau incendie couvrant la totalité du port et de matériels fixes et mobiles performants.

Le port de Mohammedia, est le premier port pétrolier du Royaume. Le trafic d'importation des hydrocarbures a atteint 7,0 MT en 2015, vs 9,3 MT en 2014 (et 9,6 MT en 2013), soit une baisse de

³⁶ Source : ANP

24,8% en 2015 suite à la baisse de l'import de pétrole brut après l'arrêt de la raffinerie SAMIR au deuxième semestre 2015. Cet acteur a représenté près de 72% du trafic total d'hydrocarbures au port de Mohammedia en 2013 et 2014, et 48% en 2015. En 2015, les produits raffinés représentent environ 39% du trafic du port, contre 33% de pétrole brut, 19% de GPL, 1% de produits chimiques et 2% de produits non pétroliers

Les principaux trafics du port sont les suivants :

- terminal pétrolier : pétrole brut, produits raffinés (Virgin naphta, gasoil, fuel oil, kérosène, essences) et butane ;
- port intérieur : produits pétroliers raffinés, butane, propane, éthylène, bitume, produits chimiques, produits non pétroliers (sel et huiles alimentaires).

b. Port de Kenitra

L'ensemble portuaire Kenitra/Mehdia compte parmi les plus anciens ports du Maroc. Le port de Kenitra, le seul port fluvial du Maroc, est à vocation commerciale. Le port de pêche et l'avant-port de Mehdiâ sont implantés dans le lit de l'oued Sebou au niveau de l'embouchure, et sont dédiés à la pêche.

Le complexe portuaire de Kenitra est situé à 200 km au Sud de Tanger et à 160 km au Nord de Casablanca. Les ports de Mehdiâ et de Kenitra sont situés respectivement à l'aval de l'Oued Sebou et à 17 km de son embouchure qui donne accès à l'océan atlantique.

Le port de Kenitra est connecté aux réseaux de transport national, autoroutier, ferroviaire (projet TGV) et aérien (aéroport de Rabat à 25 km).

Infrastructures :

- Le port de Kenitra : Celui-ci dispose d'une cale de halage 1715 m² équipée d'un chariot et d'un treuil d'une capacité de 400 T.
 - ✓ 20 magasins
 - ✓ 2 hangars
 - ✓ 1 silo à grains (120 000 quintaux)
 - ✓ 29589 m²
 - ✓ Le quai Robert Dubreuil, tirant d'eau : -5,00 hydro. Longueur du quai : 360 ml
 - ✓ Le quai de Meknès tirant d'eau : -5,00 hydro. . Longueur du quai 246 ml
 - ✓ Le quai de Fès. Longueur du quai 300 ml
 - ✓ Le quai à minerais. Longueur du quai 100 ml
 - ✓ L'apponement Pinardier tirant d'eau : -5,00 hydro. Longueur du quai 80 ml
- L'avant-port de Mehdiâ :
 - ✓ 20 unités industrielles
 - ✓ 1 madrague
 - ✓ 1 magasin pour armateurs
 - ✓ 1 station de carburant
 - ✓ 1 fabrique de glace
 - ✓ 21169 m²
- Le port de pêche :
 - ✓ 55 magasins pour pêche artisanale
 - ✓ 9 magasins pour armateurs
 - ✓ 7 magasins pour mareyeurs
 - ✓ 1 station de carburant
 - ✓ 1 marché de poissons
 - ✓ 1 antenne CNSS
 - ✓ 1 antenne médicale
 - ✓ 1 halle aux poissons
 - ✓ 2611 m²

XIII.1.4. Région port de Casablanca

a. Port de Casablanca

Premier port du Royaume, et l'un des plus importants ports d'Afrique, le port de Casablanca a plus d'un siècle d'existence (démarrage des travaux en 1907). Le port de Casablanca a connu plusieurs mutations. D'un simple mouillage de pêche, mal abrité de la houle du large et dangereux, le port de Casablanca a commencé à prendre forme en 1938 et comprenait un plan d'eau d'une superficie de 125 hectares, des môles, des terre-pleins et des quais pour l'accostage des navires de commerce. Dès 1960, le port a connu le prolongement des deux jetées des phosphates et de protection, l'achèvement du môle des agrumes et l'équipement du môle Tarik d'une passerelle Ro-Ro. Entre 1996 et 2013, le port a connu plusieurs réalisations : la construction du Terminal à Conteneurs Est, le réaménagement des terminaux à

conteneurs et divers, la construction du terminal voiturier, l'entrée en service du 2ème silo à céréales, la construction du 3ème terminal à conteneurs.

Le port offre actuellement une étendue de 462 ha dont 226 ha de terre-pleins et environ 8 500 ml de quai avec un tirant d'eau qui varie de 7 à 14 m. Il peut accueillir et traiter 35 navires à la fois, soit entre 3 000 et 3 300 escales par an dont environ 30% de porte-conteneurs. Les principaux terminaux du port sont :

3 terminaux à conteneurs (EST, TC2 et TC3) ayant une capacité théorique de 1 700 000 EVP :

- le terminal à conteneurs EST (opéré par Marsa Maroc), d'une capacité de 700 000 EVP /an, dispose de 600 ml de quai à -12 m de profondeur, de 60 ha de terre-plein pour le stockage des conteneurs ;
- le terminal à conteneurs 2 d'une capacité de 400 000 EVP / an dispose de 700 ml de quai à -9,2 m de profondeur, 14 ha de terre-plein pour le stockage des conteneurs ;
- le terminal à conteneurs 3 (opéré par Marsa Maroc), d'une capacité de 600 000 EVP /an, dispose de 530 ml de quai (360 ml à -14 m et 170 ml à -12,5 m) et 30 ha de terre-plein pour le stockage des conteneurs, le terminal à conteneurs 3 devrait entrer en service en octobre 2016.

2 terminaux rouliers :

- le terminal roulier 1 et un terminal voiturier (opéré par Marsa Maroc), dispose de 12 ha, de 2 passerelles d'une capacité de 100 T de charges, de 2 postes d'une profondeur de -8,2 m et un espace de stockage vertical pour véhicules d'une capacité de 5000 unités ;
- le terminal roulier 2, dispose de 10 ha et d'une passerelle d'une capacité de 100 T de charges.

2 terminaux céréaliers :

- le terminal céréalier 1, d'une capacité de 1,5 MT / an, dispose de 250 ml de quai à -10 m de profondeur et une capacité de stockage de 70 000 T ;
- le terminal céréalier 2, d'une capacité de 2,5 MT / an, dispose de 250 ml de quai à -10 m de profondeur et une capacité de stockage de 64 000 T.

2 terminaux minéraliers :

- le terminal des phosphates d'une capacité de 10 MT / an, dispose de 600 ml de quai à -12 m de profondeur et une superficie de 7 ha ;
- le terminal des minerais (opéré par Marsa Maroc) d'une capacité de 2 MT / an, dispose de 700 ml de quai à -10 m de profondeur, et une superficie de 10 ha.

2 terminaux polyvalents :

- le terminal 1, (opéré par Marsa Maroc) dispose de 1 500 ml de quai de -9 m à -10 m de profondeur, d'une superficie de 30 ha et 5 ha de stockage ;
- le terminal 2, dispose de 500 ml de quai à -8 m de profondeur, d'une superficie de 20 ha.

XIII.1.5. Région atlantique centre

a. Port de Jorf Lasfar

Ouvert au commerce international depuis 1982, le port de Jorf Lasfar constitue l'un des principaux maillons de l'infrastructure portuaire du Maroc. Il est situé à 17 Km au sud de la ville d'El Jadida, à 121 Km au sud-ouest de Casablanca et à 140 Km au nord-est de Safi.

Outre sa vocation première de transit des produits phosphatiers et minéraliers, le port de Jorf Lasfar se trouve dans une région qui se distingue par ses richesses agro-alimentaires et ses potentialités industrielles. Le port de Jorf Lasfar a été conçu pour répondre à un trafic maritime de plus de 30 millions de tonnes. Il dispose de capacités nautiques lui permettant d'accueillir des navires de port en lourd de 120 000 T.

Le port de Jorf Lasfar est composé de dix terminaux dont 3 sont gérés par Marsa Maroc et décrit comme suit :

- terminal polyvalent :
 - ✓ longueur du quai : 310 m ;
 - ✓ tirant d'eau : 12,5 m ;
 - ✓ aire de stockage : environ 9 ha.
- môle de commerce :
 - ✓ longueur du quai : 305 m ;
 - ✓ tirant d'eau : de 5 à 9 mètres ;
 - ✓ aire de stockage : environ 8 ha.
- terminal pétrolier :
 - ✓ longueur du quai : 60 m ;
 - ✓ tirant d'eau : 15,6 mètres.

b. Port d'El Jadida

Le port d'El Jadida est un port de pêche situé à 100 km au Sud-Ouest de Casablanca et à 170 km au Nord-Est de Safi. La construction des infrastructures portuaires a débuté en 1924 ; le port accueillait en 1929 541 navires, ce qui en faisait le second plus grand port du Maroc. Des travaux d'extension ont été menés en 1949. En 1990, son exploitation a été confiée à l'ODEP.

Le Port est desservi par la route nationale 1, la route côtière route secondaire 111 et l'autoroute reliant Casablanca à El Jadida.

Le port comprend 535 m de quai à profondeur variable entre -1,50 m et -6,0 m hydro répartis comme suit :

- un quai d'avant-port de 75 m à -6,00 m/h ;
- un quai de darse 460 m à -1,50 m/h ;
- des terre-pleins de 9,7 ha ;
- un bassin de 7 ha.

La construction du port de Safi a débuté en 1916, puis s'est poursuivie par tranches successives :

- durant la période 1923-1938 : la construction d'une grande jetée abri et d'une jetée transversale ;
- entre 1952 et 1955 : agrandissement des ouvrages de protection ;
- entre 1966 et 1976 : construction du quai Nord et du quai Rive.

Le port de Safi dispose notamment des infrastructures suivantes :

- 66 ha de terre-pleins ;
- 2 348 m de quais et appontements répartis en 3 bassins comme suit :
 - ✓ bassin I : destiné aux unités de pêche ;
 - ✓ bassin II :
 - quai des phosphates et dérivés d'une longueur de 240 m pour des tirants d'eau allant de -8,5 à -9,5 m/h ;
 - quai de commerce (engrais minéraux et divers) d'une longueur de 448 m pour des tirants d'eau allant de -8,5 à -9,0 m/h ;
 - quai môle oblique (céréales) d'une longueur de 260 m pour des tirants d'eau allant de -8,50 à -9,50 m hydro (dock silo) ;
 - quai tableau (divers engins de servitude) 124 m de -7,0 à -8,0 m/h.
 - ✓ bassin III :
 - quai nord (acide phosphorique et soufre) d'une longueur de 186 m pour des tirants d'eau allant de -9,5 à -11,0 m/h ;

- quai de rive (soufre et acide phosphorique) d'une longueur de 386 m pour des tirants d'eau allant de -10,5 à -12,00 mzh.

d. Port d'Essaouira

Le port d'Essaouira est un port de pêche situé à 360 km au Sud de Casablanca et à 173 km au Nord Est d'Agadir. La ville d'Essaouira et le Port sont desservis par la route nationale 1 et la route régionale 301, l'accès au port est assuré par l'intermédiaire des artères de la ville.

Le port dispose notamment des infrastructures suivantes :

- Ouvrage de protection : Le port est abrité par la jetée Ouest de 373 m et par une petite contre jetée de 285 m.
- Ouvrages d'accostage : La longueur totale des quais est de 485 m répartis comme suit :
 - ✓ un quai Ouest d'environ 250 m à -3,00 et -2,00 m/zh ;
 - ✓ un quai Nord de 50 m à -2,00 m/zh toujours envasé ;
 - ✓ un quai Est de 185 m dragué à -2,50 et à -2,00 m/zh.

XIII.1.6. Région atlantique sud

a. Port d'Agadir

Le port d'Agadir est situé à 35 Km au sud du « CAP GHIR », sur la côte atlantique. Il est relié à la ville d'Essaouira par la route côtière principale et à Marrakech par l'autoroute. Le complexe portuaire d'Agadir est composé du port de plaisance, du port de pêche et du port de commerce.

Le port de commerce, d'un linéaire global de quai de 1 516 m (dont l'extension achevée pour 182 m est en attente de viabilisation), est doté de postes à quai pour un tirant d'eau entre -8 et -15 mzh. Il a réalisé en 2015 un trafic de presque 4,0 millions de tonnes, constitué essentiellement, à l'export des produits halieutiques, agricoles et minéraliers, et à l'import des produits alimentaires, minéraliers, bois et dérivés et hydrocarbures. Le port de commerce comprend des quais polyvalents suivants :

- terminal polyvalent Nord concédé à un groupement dont Marsa Maroc figure comme chef de file avec 51% du capital de la filiale en cours de création à cet effet³⁷. Ce terminal dispose d'un linéaire de quai de 462 m (y compris l'extension) à -10,5 de tirant d'eau et d'un terre-plein de 13,1 hectares. Il sera équipé de 5 grues de faibles capacités et sera doté de 4 grues de grande capacité et d'un espace de stockage frigorifique ;
- terminal Sud (quai pétrolier) concédé à Marsa Maroc d'un linéaire de quai de 64 m à -8 de tirant d'eau. Il est dédié aux trafics des hydrocarbures et de l'acide sulfurique ;
- terminal polyvalent Est concédé à Marsa Maroc, d'un linéaire de quai de 670 m à -10,5 de tirant d'eau, d'un terre-plein de 17 hectares et d'une superficie de stockage de 19 440 m². Il est équipé de 5 grues de forte capacité, de 5 grues de faible capacité et d'un parc polyvalent d'engins. Ce parc sera renforcé par une nouvelle grue de grande capacité dont l'acquisition est en cours ;
- terminal Ouest d'un linéaire de quai de 320 m à -15 de tirant d'eau et d'un terre-plein de 3 hectares. Exploité conjointement par Marsa Maroc et SOSIPO³⁸, il est spécialisé dans le traitement des céréales, croisières et navires huiliers. Ce terminal fait l'objet de convention de manutention selon l'article 1 de la convention de concession signée en 2006 avec l'ANP ;
- Marsa Maroc assure pour tout le Port d'Agadir, les prestations de remorquage, de pilotage des navires ainsi que d'autres services aux navires moyennant une flotte de 3 remorqueurs et 2 vedettes qui sera prochainement renforcée par un nouveau remorqueur en cours de construction.

Le port d'Agadir dispose aussi d'une plateforme de stockage spécialisée dans la chaîne de froid composée de 11 chambres d'une superficie chacune de 468 m².

b. Port de Sidi Ifni

³⁷ Désignation du groupement menée par Marsa Maroc en tant que attributaire de la concession pour l'aménagement, l'équipement, le financement, l'exploitation, l'entretien et la maintenance du Terminal Nord au port d'Agadir.

³⁸ Dans le cadre d'une concession de manutention

Le port de Sidi Ifni est situé à environ 170 km au Sud d'Agadir, latitude 29° 21' N et longitude 10°11' W. Ayant la pêche comme principale vocation. Il représente la source principale des revenus de la ville de Sidi Ifni et joue un rôle stimulateur des activités socioéconomiques de la région de Tiznit - Ifni - Guelmim.

L'exploitation du port de Sidi Ifni a démarré en 1989, il a fait l'objet de plusieurs extensions dont la plus importante a été achevée en 2002. Le port a été transféré à l'ex-ODEP en Mai 2006.

Le port de Sidi Ifni est accessible par la route régionale 104 reliant Tiznit à Sidi Ifni et la route nationale 12 reliant Guelmim à Sidi Ifni.

Le port dispose d'une digue principale de 1.590 ml, d'une traverse de 560 ml et d'une contre-digue de 160 ml.

Les ouvrages d'accostage au port sont les suivants :

- un quai de 200 ml à -4,00 m/zh ;
- un quai de 220 ml à -5,00 m/zh ;
- un appontement flottant de 100 ml ;
- 35 ha de terre-pleins dont 18 ha viabilisés ;
- 17 ha de plan d'eau.

La construction de l'épi d'arrêt de sable et le dragage massif du port concourent à endiguer le phénomène d'ensablement. Le budget pour la construction de l'épi et le renforcement des ouvrages de protection s'élève à 267 millions MAD.

Consistance des travaux :

- Le dragage des souilles ;
- Le démontage, stockage et pose de tétrapodes de 8 m3 de la digue existante ;
- La fourniture et mise en place du TV 1/500 kg au niveau du noyau ;
- La fourniture et mise en place d'enrochements 100-300 kg et de 100-500 kg pour filtre ;
- La fourniture et mise en place d'enrochements 1 à 3 T, 1 à 4 T et 2,5 à 5 T pour les sous-couches ;
- La fabrication et mise en place de tétrapodes de 8, 12,5, 16 et 20 m3 ;
- Le bétonnage du couronnement de l'extrémité de l'ouvrage ;
- Le confortement de terre-pleins adjacents à la jetée principale ;
- Le confortement des jetées principale et transversale ;
- Le dragage massif au nord, au sud de l'épi et dans la passe d'entrée du port.

c. Port de Tan Tan

Le port de Tan-Tan est implanté sur l'océan atlantique. Il est situé à 25 km au Sud de la ville de TanTan et à 330 km au sud de la ville d'Agadir.

d. Port d'Imssouane

Le port de pêche d'Imssouane se trouve à 92 km au nord de la ville d'Agadir dans la province d'Agadir-Ida-Outanane. Il a été construit en 1998 pour améliorer les conditions des pêcheurs pratiquant la pêche artisanale.

Le port abrite 240 barques de pêche artisanale. L'ONP est l'opérateur portuaire en charge de la gestion de ce port.

Le port d'Imssouane comprend les aménagements suivants :

- une digue principale de 85 ml ;
- une cale de halage (plan incliné) de 1.700 m2 ;
- un plan d'eau de 0,5 Ha.

XIII.1.7. Région Grand Sud

a. Port de Laâyoune

Le port de Laâyoune, situé sur la côte marocaine Atlantique, a été mis en service en 1986 en vue d'assurer l'approvisionnement des provinces du Sud du Royaume ainsi que le débarquement des captures de poisson. L'accroissement rapide de l'activité portuaire a nécessité trois extensions du port, en 1991, en 1999 et la troisième en 2006.

Le môle de commerce au port de Laâyoune est constitué d'un linéaire de quai de 569 ml et 5 ha de terres pleines ; et les principales infrastructures se présentent comme suit :

- quai 1 d'une longueur de 150 ml à -6,5 mzh ;
- quai 2 d'une longueur de 143 ml à -6,5 mzh ;
- quai 3 d'une longueur de 276 ml à -6,5 mzh ;
- une rampe fixe RO-RO (plan incliné) d'une largeur de 25 ml ;
- terre-plein de stockage d'une surface totale de 5 ha.

Le môle de commerce au port de Laâyoune peut accueillir 4 navires simultanément et le trafic traité peut être découpé en cinq principales composantes :

- trafic des hydrocarbures ;
- trafic de sable ;
- trafic de clinker et gypse ;
- trafic à base de poisson (farine de poisson, huile de poisson et poisson congelé) ;
- trafic du divers (colis lourds, produits alimentaires, tubes, etc.)

Le trafic au port de Laâyoune s'est distingué, depuis 2011, dans le traitement des colis lourds destinés aux parcs éoliens de la région Sud. Ce port dispose d'infrastructures et d'équipements suffisants pour accompagner le développement de nouveaux trafics potentiels tel que le sel et les conteneurs de la région.

b. Port de Tarfaya

Le port de Tarfaya, à vocation de pêche côtière et artisanale, est situé sur la côte atlantique à 27°56' Nord et 12°55' Ouest. Il est desservi par la route nationale RN1 reliant Agadir – Tarfaya – Laâyoune.

L'infrastructure du port est la suivante :

- Ouvrages de protection
 - ✓ Digue principale d'une longueur totale de 1140 ml (mètre linéaire) ;
 - ✓ Digue transversale d'une longueur totale de 270 ml ;
 - ✓ Epi d'arrêt de sable d'une longueur totale de 300 ml.
- Ouvrages d'accostage

Le port dispose de 432 ml de quais affectés aux trafics de pêche et de commerce.

- Quai de pêche :
 - ✓ Quai d'une longueur de 110 ml à 4 m de profondeur ;
 - ✓ Appontements flottants de 108 ml ;
 - ✓ Total des quais de pêche de 218 ml.
- Quai de commerce :
 - ✓ Quai d'une longueur de 214 ml à 6 m de profondeur ;
 - ✓ Une rampe ro-ro d'une largeur de 16 ml.
- Terre-pleins/
 - ✓ 25 ha de terre-pleins affectés aux activités de pêche et de commerce.

- Plan d'eau
- 17 ha de superficie.

Le port de Boujdour est situé sur la côte atlantique à 27°07' Nord et 14°29' Ouest. Il est desservi par la route nationale RN1 reliant Laâyoune à Lagaira. Il est composé d'un abri de pêche dédié à la pêche artisanale, protégé par une digue de protection d'une longueur de 386 ml et d'un nouveau port composé, ouvert à l'exploitation depuis le 26 avril 2012. Ce dernier abrite essentiellement une activité de pêche côtière et reçoit également les apports de la pêche pélagique.

L'abri de pêche de Boujdour est protégé par une digue de protection d'une longueur de 386 ml.

Le nouveau port est composé de :

- une digue de protection de 724 ml et d'une traverse de 260 ml ainsi que des cavaliers de protection des terre-pleins ;
- 490 ml d'ouvrage d'accostage répartis comme suit :
 - ✓ un quai à -5,00 m/zh d'une longueur de 150 ml ;
 - ✓ un quai à -3,00 m/zh d'une longueur de 160 ml ;
 - ✓ des appontements flottants d'une longueur totale de 180 ml ;
 - ✓ un plan incliné pour la mise à sec et la mise à flot des bateaux de pêche.

Le port de Dakhla a été construit en 2001 pour répondre au besoin de la région en matière d'accueil des navires de la pêche hauturière, de la pêche côtière et des pétroliers assurant l'approvisionnement de la ville et des navires de pêche en carburants.

Le port de Dakhla est scindé en deux principales parties, la première, réservée à l'accueil des navires de la pêche côtière (gérée avant 2012 par l'ANP et actuellement concédée à l'ONP), et la deuxième, concédée à Marsa Maroc avec un linéaire de quai de 570 ml et 5 ha de terres pleins, et dédiée à l'accueil des navires de commerce, des navires RSW « Refrigerated Sea Water » et des chalutiers de la pêche hauturière.

Les infrastructures concédées à Marsa Maroc au port de Dakhla se composent de :

- quai à -8,0 mzh : le quai à -8,0 mzh de 300 ml, est composé de deux postes à quai de 150 ml chacun (postes n° 1 et 2) ;
- quai à -6,0 mzh : d'une longueur de 270 ml implanté parallèlement au quai à -8,0 mzh et composé de deux postes.

Le terminal de Marsa Maroc abrite une base à conteneurs d'une superficie de 4 Ha avec une surface revêtue en bitume de 9 800 m².

XIV. BULLETIN DE SOUSCRIPTION

BULLETIN DE SOUSCRIPTION FERME ET IRREVOCABLE ³⁹ EMISSION D'OBLIGATIONS DE L'AGENCE NATIONALE DES PORTS

Destinataire :

[]

Date :

[]

Dénomination ou Raison sociale :

Nom du teneur de compte :

Numéro de compte⁴⁰ (titres/espèces) :

Fax :

Téléphone :

Qualité souscripteur (voir encadré bas de page) :

Code d'identité (voir encadré bas de page) :

Nature de(s) document(s) exigé(s)⁴¹ :

Nom et Prénom du signataire :

Fonction :

Siège social :

Mode de paiement :

Adresse (si différente du siège social) :

CARACTERISTIQUES DES OBLIGATIONS

	Tranche A	Tranche B
Emetteur	Agence Nationale des ports	
Valeur nominale	100 000 dirhams	
Nombre d'obligations	3 000 titres	7 000 titres
Jouissance	04 Juin 2019	
Echéance	04 Juin 2029	04 Juin 2034
Remboursement	Amortissement annuel linéaire	
Taux de référence	2,32%	3,01%
Taux facial	Entre 3,02% et 3,12%	Entre 3,91% et 4,01%

	Tranche A	Tranche B
Nombre de titres demandés		
Prime de risque		
Taux facial		
Montant global en dirhams		

Nous souscrivons sous forme d'engagement ferme et irrévocable à l'émission d'obligations de l'Agence Nationale des Ports à hauteur du montant total ci-dessus. Nous avons pris connaissance que les modalités d'allocation se feront selon la méthode d'adjudication à la française avec possibilité de transvasement et ce comme explicité dans la note d'information visée par l'AMMC. Nous autorisons par la présente notre teneur de comptes à débiter notre compte du montant correspondant aux obligations de l'Agence Nationale des Ports qui nous seront attribuées. L'exécution du présent bulletin de souscription est conditionnée par la disponibilité des obligations de l'Agence Nationale des Ports.

Cachet et signature du souscripteur

Avertissement : « L'attention du souscripteur est attirée sur le fait que tout investissement en valeurs mobilières comporte des risques et que la valeur de l'investissement est susceptible d'évoluer à la hausse comme à la baisse, sous l'influence des facteurs internes ou externes à l'émetteur.

Une note d'information visée par l'AMMC est disponible, sans frais, au siège social de l'émetteur le conseiller financier, L'établissement placeur ainsi que sur le site internet de l'AMMC »

1 Code d'identité :	Registre de commerce pour les personnes morales, Numéro et date d'agrément pour les OPCVM
2 Qualité du souscripteur	A OPCVM B Compagnies financières C Etablissements de crédit D Entreprises d'assurance et de réassurance E Caisse de Dépôt et de Gestion F Organisme de retraite et de pension G Personne physique

³⁹ Après la clôture de la période de souscription

⁴⁰ RIB à 24 positions

⁴¹ Cf. Partie II .VII.3

XV. METHODOLOGIE DE CALCUL DU TAUX D'INTERET FACIAL

DETERMINATION DU TAUX D'INTERET APPLICABLE AUX OBLIGATIONS DE LA TRANCHE B : 15 ANS AMORTISSABLE A TAUX FIXE

Le taux de référence des obligations de la tranche B à taux fixe est obtenu en ajoutant au taux souverain une prime de risque. Le taux souverain étant celui des Bons du Trésor de même nature (amortissable sur 15 ans).

Ce titre n'existant pas sur le marché, il doit être reconstitué à partir de la seule courbe réellement observée sur le marché, à savoir la courbe des taux *in fine*.

La méthodologie est la suivante

- La reconstitution de la courbe zéro coupon à partir de la courbe *in fine* ; et
- Le calcul du taux facial linéaire amortissable correspondant à un prix de 100% à partir des flux futurs (capital + intérêts) actualisés par la courbe zéro coupon.

Construction de la courbe Zéro coupon

La courbe zéro coupon est obtenue par la méthode de proche en proche à partir de la courbe *in fine* (déduite par interpolation de la courbe BAM) de la manière suivante :

- $Z1 = T1$; et
- $Z2$ est calculé grâce à l'équation : $1 = T2 / (1 + Z1) + (1 + T2) / (1 + Z2)^2$

En effet, un titre *in fine* à 2 ans portant un taux égal au taux de rendement $T2$ est valorisé au pair (100%). Or, sa valeur est également obtenue en actualisant ses flux par les taux zéro coupon. Plus généralement, pour $n > 1$, Zn est obtenu à partir de Tn et des Zi ($i < n$), grâce à l'équation :

$$\sum_{i=1}^{n-1} \frac{Tn}{(1 + Zi)^i} + \frac{1 + Tn}{(1 + Zn)^n} = 1$$

La courbe zéro coupon obtenue en date du 15 Mai 2019 ⁴² se présente comme suit :

Maturité	Taux ZC
1 an	2,350%
2 ans	2,406%
3 ans	2,469%
4 ans	2,524%
5 ans	2,580%
6 ans	2,665%
7 ans	2,770%
8 ans	2,911%
9 ans	2,958%
10 ans	3,037%
11 ans	3,125%
12 ans	3,215%
13 ans	3,307%
14 ans	3,401%
15 ans	3,497%

⁴² Sur la base de la courbe publiée par Bank Al Maghrib le 15 Mai 2019

Calcul du taux de référence

Si T réf. est le taux recherché, il doit vérifier l'équation suivante :

$$\sum_{i=1}^{15} \frac{Fi}{(1 + Zi)^i} = 1$$

Où $Fi = 1/15 + [1-(i-1)*1/15]* T$ amort 15 ans

Cette équation permet donc d'obtenir le taux à 15 ans amortissable.

Compte tenu de la courbe fixée au 15 Mai 2019 ⁴³, on obtient : **T réf. = 3,01%.**