



Agence Nationale des Ports – ANP

NOTE D'INFORMATION PRELIMINAIRE

EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

Montant global de l'émission : 500 000 000 MAD

Souscription réservée aux investisseurs qualifiés de droit marocain et étranger, sous réserve de l'obtention du visa définitif de l'AMMC

Organisme Conseil et Coordinateur Global



Visa préliminaire 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 préliminaire a été visé par l'AMMC le 30 Août 2017 sous la référence VI/EM/024/2017/P.

SOMMAIRE

Abréviations	4
Définitions	6
Avertissement	7
Préambule	8
Partie I. Attestations et coordonnées	9
I. La Directrice Générale	10
II. Les Auditeurs indépendants de l'ANP	11
III. Le conseil financier	15
IV. Le conseil juridique	16
V. Le responsable de l'information et de la communication financière	17
Partie II. Présentation de l'opération	18
I. Cadre de l'opération	19
II. Objectifs de l'émission obligataire	20
Partie III. Présentation générale de l'ANP	22
I. Renseignements à caractère général	23
II. Renseignements sur le fonds de dotation de l'ANP	25
III. Statut juridique de l'ANP	26
IV. Présentation de l'actionnaire de référence	26
V. Marché des titres de l'émetteur	27
VI. Notation	28
VII. Contribution de l'ANP au budget de l'Etat	29
VIII. Contrôle financier de l'ANP par l'actionnaire de référence	30
IX. Intervention de la cour des comptes en 2010	32
X. Organes d'Administration	34
XI. Organes de Direction	37
XII. Gouvernement d'entreprise	42
Partie IV. Secteur d'activité de l'ANP	44
I. Activité portuaire mondiale	45
II. Secteur portuaire marocain	49
Partie V. Activité de l'ANP	70
I. Faits marquants	71
II. Filiales de l'ANP	74
III. Organisation de l'ANP	78
IV. Présentation des métiers de l'ANP	80
V. Cadre Contractuel de l'ANP	82
VI. Concessions, autorisations et OTDP	83

VII.	Activité de l'ANP	84
VIII.	Saisonnalité des activités et des revenus de l'ANP	105
IX.	Politique de tarification adoptée par l'ANP	106
X.	Politique de recouvrement des créances dues	107
XI.	Principaux clients de l'ANP	108
XII.	Politique de Gestion des Risques & d'Assurance	109
XIII.	Dispositif de contrôle interne	110
XIV.	Politique de maintenance	111
XV.	Politique d'achat et de sous-traitance	112
XVI.	Ressources Humaines	113
XVII.	Système d'information et de Gestion	118
XVIII.	Politique Qualité, Sécurité et Environnement	120
XIX.	Politique d'investissement et stratégie de développement adoptées par l'ANP	121
XX.	Politique de financement de l'ANP	122
Partie VI.	Situation financière de l'ANP	123
I.	Principales méthodes de comptabilisation propres à l'ANP	124
II.	Analyse de l'Etat des Soldes de Gestion	125
III.	Analyse du Bilan	144
IV.	Tableau des emplois et ressources	161
Partie VII.	Perspectives de développement	163
I.	Vision stratégique de l'ANP	164
II.	Objectifs stratégiques globaux	164
III.	Perspectives de l'ANP	167
IV.	Objectifs de résultats	173
Partie VIII.	Facteurs de risque	174
I.	Risque lié à l'accès au financement	175
II.	Risque de défaut des clients	175
III.	Risque de change	175
IV.	Risques liés à la couverture des polices d'assurance contractées par l'ANP ou ses concessionnaires	175
V.	Risques liés à l'environnement	175
VI.	Risques liés à la maîtrise d'ouvrage	176
VII.	Risques liés à l'état des biens de retour dans le cadre des concessions	176
VIII.	Risques liés à la conjoncture économique nationale et internationale	176
IX.	Risque réglementaire	176
Partie IX.	Faits exceptionnels	177
Partie X.	Litiges et affaires contentieuses	179
Partie XI.	Annexes	181

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 Agrées 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
EMSA	European Maritime Safety Agency - Agence européenne pour la sécurité maritime
EVP	Equivalent Vingt (20) Pieds
FCP	Fonds communs de placement
MDH	Millions de dirhams
GNV	Grandi Navi Veloci- compagnie maritime italienne
HT	Hors taxes
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
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 Maroc
SGPTV	Société de Gestion du Port de Tanger Ville
SI	Système(s) d'information
SICAV	Sociétés d'investissement à capital variable
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
TPMA	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 publics plafonds qui rémunèrent la manutention, les services rendus à la marchandise, le magasinage, l'Ad Valorem, les droits de ports sur les marchandises et les passagers, les services rendus aux navires ainsi que les droits de port sur les navires.
Cargaison	Mot désignant l'ensemble du chargement du navire.
Cavalier	Engin de manipulation sur parcs des terminaux à conteneurs, qui a la particularité de les enjambrer jusqu'à 3 ou 4 hauteurs.
Conteneurisation	Phénomène qui a débuté il y a près de 30 ans et qui consiste à transporter le maximum de 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.
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.
Note d'Information préliminaire	La présente note d'information préliminaire.
Opération	L'émission obligataire de l'ANP, conformément à la présente Note d'Information préliminaire.
Pilotage	Service consistant à mettre à disposition du commandant du navire un pilote pour l'assister dans les manœuvres d'entrée et de sortie du port.
Portique à conteneurs	Engins de manutention permettant de charger et décharger des conteneurs entre le bord du navire et le quai.
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.
Tarifs over time	Tarifs majorés des prestations portuaires et appliqués 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 et le RoRo (produits métallurgiques, produits forestiers, colis lourds etc.)
Trafic domestique	Trafic import-export et cabotage, lié à l'économie habituelle. 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

L'AMMC attire l'attention des investisseurs potentiels sur le fait que les renseignements contenus dans la présente note d'information préliminaire sont susceptibles d'être complétés ou modifiés par la note d'information définitive.

Il est strictement interdit à l'émetteur et aux intermédiaires financiers responsables du placement des titres, objet de la présente note, de solliciter ou d'accepter des ordres de souscription avant la publication de la note d'information définitive visée par l'AMMC.

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 préliminaire porte, notamment, sur l'organisation de l'émetteur, sa situation financière, l'évolution de son activité et ses perspectives.

Ladite note d'information préliminaire a été préparée par Upline Corporate Finance 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 préliminaire 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 Upline Corporate Finance, notamment lors des due diligences effectuées auprès de celui-ci ;
- Les rapports de gestion de l'ANP relatifs aux exercices clos au 31 décembre 2014, 2015 et 2016 ;
- Les liasses comptables et fiscales de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2014, 2015 et 2016;
- Les rapports complets des auditeurs indépendants sur les comptes sociaux de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2014, 2015 et 2016;
- 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 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 préliminaire doit être :

- remise ou adressée sans frais à toute personne qui en fait la demande ;
- tenue à la disposition du public selon les modalités suivantes :
 - ✓ elle est disponible à tout moment dans les lieux suivants :
 - Siège social de l'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 d'Upline Corporate Finance: 162, boulevard d'Anfa et angle de la rue Molière, 20050 Casablanca. Tél : (212) 5 22 99 71 71
 - ✓ 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

Objet : Emission obligataire d'un montant de 500 000 000 DH

La Directrice Générale atteste que, à sa connaissance, les données de la présente note d'information préliminaire 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. Elles ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

« Pour la Direction Générale »

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

Opération : Emission obligataire d'un montant de 500 000 000 DH

Attestation des auditeurs indépendants sur les informations comptables et financières relatives aux comptes sociaux des exercices clos le 31 Décembre 2014, le 31 Décembre 2015 et le 31 Décembre 2016

Nous avons procédé à la vérification des informations comptables et financières contenues dans la présente note d'information préliminaire, 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 2014, le 31 Décembre 2015 et le 31 Décembre 2016.

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 préliminaire, avec les états de synthèse annuels de l'Agence Nationale des Ports tels qu'audités par les soins de COOPERS AUDIT et DELOITTE AUDIT au titre des exercices clos le 31 Décembre 2014, le 31 Décembre 2015 et le 31 Décembre 2016.

Les auditeurs indépendants

DELOITTE AUDIT
 Ahmed BENABDELKHALEK
 Associé

COOPERS AUDIT MAROC
 Abdelaziz ALMECHATT
 Associé

RAPPORT D'AUDIT SUR LES ETATS FINANCIERS SOCIAUX

EXERCICE DU 1ER JANVIER AU 31 DECEMBRE 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 ETATS FINANCIERS SOCIAUX

EXERCICE DU 1ER JANVIER AU 31 DECEMBRE 2015

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 2015. Ces états de synthèse font ressortir un montant de capitaux propres et assimilés de 3 213 363 828 MAD dont un bénéfice net de 89 096 158 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 2015, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable admis au Maroc.

Casablanca, le 28 avril 2016

Les auditeurs indépendants

DELOITTE AUDIT
Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

COOPERS AUDIT MAROC
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

RAPPORT D'AUDIT SUR LES ETATS FINANCIERS SOCIAUX

EXERCICE DU 1ER JANVIER AU 31 DECEMBRE 2014

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 2014. Ces états de synthèse font ressortir un montant de capitaux propres et assimilés de 2 884 267 670 MAD dont un bénéfice net de 66 354 485 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 2014, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable admis au Maroc.

Casablanca, le 24 avril 2015

Les auditeurs indépendants

DELOITTE AUDIT
Ahmed BENABDELKHALEK
Associé

COOPERS AUDIT MAROC
Abdelaziz ALMECHATT
Associé

III. LE CONSEIL FINANCIER

Organisme conseil	UPLINE CORPORATE FINANCE
Représentant légal	Abdeslam BOUMEHDI
Fonction	Directeur Général Délégué
Adresse	162, Boulevard d'Anfa, Angle Rue Molière - Casablanca
Numéro de téléphone	05 22 99 71 71
Numéro de télécopieur	05 22 95 49 62
Adresse électronique	Aboumehdi@uplinegroup.ma

Attestation

Objet : Emission obligataire d'un montant de 500 000 000 DH

La présente note d'information préliminaire 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 Upline Corporate Finance, notamment lors des due diligences effectuées auprès de celui-ci ;
- Les rapports de gestion de l'ANP relatifs aux exercices clos au 31 décembre 2014, 2015 et 2016 ;
- Les liasses comptables et fiscales de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2014, 2015 et 2016;
- Les rapports complets des auditeurs indépendants sur les comptes sociaux de l'ANP pour les exercices clos au 31 décembre 2014, 2015 et 2016;
- 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 de l'ANP.

Abdeslam BOUMEHDI
 Directeur Général Délégué
 Upline Corporate Finance

IV. LE CONSEIL 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

Objet : Emission obligataire d'un montant de 500 000 000 DH

Attestation

L'opération, objet de la présente note d'information préliminaire, 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 de 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	a_lhouaoui@anp.org.ma

PARTIE II. PRESENTATION DE L'OPERATION

I. CADRE DE L'OPERATION

Après avoir pris acte du besoin en financement additionnel, le Conseil d'Administration de l'ANP en date du 21 décembre 2015 a autorisé à émettre un ou plusieurs emprunts obligataires en une ou plusieurs tranches jusqu'à concurrence de Cinq Cent millions (500 000 000) 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 Cinq Cent Millions (500 000 000) 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.

Enfin, la Direction des Entreprises Publiques et de la Privatisation (DEPP) a autorisé l'ANP à lever ledit emprunt dans une lettre en date du 09 février 2016, en vue de répondre à un besoin réel de trésorerie et permettre le règlement des dettes fournisseurs.

II. OBJECTIFS DE L'ÉMISSION 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 et la promotion des places portuaires ;
- La police, sûreté et sécurité dans les ports ;
- La régulation des activités et des opérateurs portuaires ;
- La formation pour assurer la mise à niveau et la qualification des compétences et métiers au sein du secteur portuaire national.

L'atteinte de cet objectif nécessite le renforcement 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 et ses ambitions de développement.

Dans ce cadre, l'ANP projette de réaliser un programme d'investissement découlant du cycle de planification stratégique 2017-2021, d'un montant de 6 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 propres et externes.

L'ANP compte diversifier ses sources de financement en optant pour une émission obligataire en vue de tirer parti de la situation actuelle du marché obligataire caractérisée par des niveaux de taux bas et l'abondance de liquidités chez les principaux investisseurs institutionnels de la place et permettre ainsi :

- De profiter d'un effet de levier favorable à la rentabilité des fonds propres ;
- D'optimiser le coût d'endettement en profitant de la baisse des taux ;
- De renforcer le haut du bilan par un complément de la dette à long terme ;
- De limiter l'exposition au risque de change en renforçant sa quote-part de dettes en Dirhams ;
- De positionner l'ANP en tant qu'émetteur régulier sur le marché obligataire.

II.1. TABLEAU RECAPITULATIF DES ACTIFS A ACQUERIR

Le programme d'investissement 2017-2021 comprenant à la fois des infrastructures et équipements. Ce programme s'élève à 6 MMdhs sur la période considérée.

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

Principaux projets	Coût global du projet (en MDH)	Financement du projet
Réalisation d'un terminal polyvalent au port de commerce d'Agadir	350	Endettement
Construction d'un nouveau bâtiment communautaire	300	Autofinancement
Travaux de déroctage et d'approfondissement du chenal d'accès extérieur du port de Jorf Lasfar	220	Autofinancement
Aménagement du port sec de Zenata	200	Autofinancement
Travaux de confortement des ouvrages de protection du Port de Nador	170	Endettement
L'extension de la digue à talus à l'entrée du port d'Asilah	150	Autofinancement
Réalisation de l'ouvrage de raccordement de la composante maritime de la connexion routière du port de Casablanca	150	Endettement
Confortement de la jetée principale du port de Safi	120	Autofinancement
Viabilisation de la Nouvelle Zone des Chantiers navals au port de Casablanca	110	Autofinancement
Travaux de renforcement des digues de protection (pose et fabrication des blocs) au port de Casablanca	100	Autofinancement
Extension Desserte Nord (Divers réseau et VRD) au port de Casablanca	100	Autofinancement
Confortement des ouvrages de protection au port d'Agadir	100	Endettement
Autres projets	3 920	-

Source: ANP

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 des activités et des opérateurs dans lesdits ports ainsi que (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 (31/07/2017)	912 046 315 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 telle qu'elle est définie par l'article 8 de la loi n° 15-02.

	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 Dahir 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 juillet 2017 :

Année	Opération	Dotation annuelle	Dotation cumulée
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	244 930 000	912 046 315

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 244,9 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. Aussi, une autre demande de dotation au fonds de dotation d'un montant de 246 MDH est en cours de déblocage au profit de l'ANP au titre de la même année.

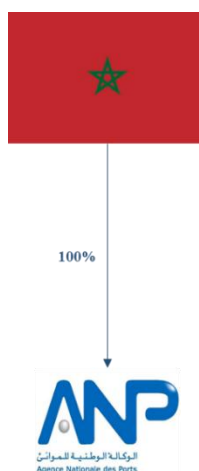
Le montant prévu pour la contribution totale de l'Etat dans le projet Wessal Casablanca est de 1 050 MDH.

Le fonds de dotation est alimenté en fonction de la nature des projets pris en charge par l'ANP.

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 31/07/2017



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 2016 (en Milliards de MAD)		
PIB (prix courants)		982
Formation brute de capitale fixe		281
Dette intérieure		488
	en % du PIB	50%
Dette publique extérieure		301
	en % du PIB	31%

Source: Rapport annuel 2016 Bank Al Maghrib

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

Agences	Dette à long terme	Perspective
S & P	BBB-	Stable
Moody's	Ba1	N/A
Fitch	BBB-	Rating Outlook Stable

Source: Thomson Reuters au 12/07/2017

V. MARCHE DES TITRES DE L'EMETTEUR

Néant

VI. NOTATION

A fin juin 2017, 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 2014 (réalisations)	Loi de Finances 2015 (réalisations)	Loi de Finances 2016 (réalisations)	Loi de Finances 2017 (prévisions)
Produits des monopoles, parts de bénéfices et contributions des établissements publics				
Produits de l'ANP	140,0	140,0	140,0	170,0
Redevances pour l'occupation du domaine public et autres produits				
Redevances pour l'occupation du domaine public	60,0	60,0	60,0	100,0
Total contribution	200,0	200,0	200,0	270,0
Résultat net réalisé par l'ANP	66,4 (2014)	89,1 (2015)	214,8 (2016)	53,9 (2017)

Source: ANP

Au total l'ANP a contribué au Budget Général de l'Etat à hauteur de 200 MDH en 2014, 2015 et en 2016 et prévoit une contribution à hauteur de 270 MDH selon la LF 2017.

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.4.1. Autres obligations

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

IX. INTERVENTION DE LA COUR DES COMPTES EN 2010

En 2010, l'ANP a fait l'objet d'un audit de la Cour des Comptes en sa qualité d'établissement public. Les principales observations, telles que publiées dans le rapport de la Cour des Comptes de l'exercice 2010, ont concerné la mise en œuvre de la réforme portuaire, la gestion du domaine public portuaire, l'investissement et la gestion des marchés ainsi que d'autres aspects tels que détaillés ci-dessous.

IX.1. INSTRUMENTS JURIDIQUES

La Cour des comptes a recommandé au Ministère de tutelle et à l'Agence nationale des ports de prendre les mesures nécessaires afin d'accélérer le processus d'adoption des textes réglementaires relatifs aux aspects suivants :

- Règlements d'exploitation des ports ;
- Plans d'aménagement internes des ports ;
- Fixation des limites de la rade et du chenal d'accès aux ports ;
- Fixation des horaires de travail dans les ports.

IX.2. SITUATION DES INTERVENANTS

Un retard était enregistré dans la régularisation de la situation de certains grands opérateurs comparativement au délai fixé par la loi n°15-02 (ayant pris fin le 05 décembre 2008). Ce dernier est expliqué par la nature de l'activité exercée par ces opérateurs et, également, lié aux spécificités des ports.

La Cour des comptes a recommandé à l'ANP de procéder à la régularisation de la situation juridique de l'ensemble des opérateurs portuaires et d'effectuer les diligences nécessaires pour le recouvrement des redevances dues.

IX.3. CONSECRATION DES PRINCIPAUX ASPECTS DE LA REFORME PORTUAIRE

La Cour des comptes a recommandé à l'ANP d'étendre la mise en œuvre de sa stratégie en matière de consécration de l'unicité de la manutention à l'ensemble des ports où elle exerce ses attributions, comme il est prévu dans ses différents plans d'actions.

IX.4. GESTION DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

La Cour des comptes a recommandé à l'ANP de :

- Mettre à jour les conventions d'occupation temporaire du domaine public, évitant ainsi les risques découlant de la rupture de la relation contractuelle avec les permissionnaires ;
- Amener tous les occupants du domaine public portuaire à régulariser leur situation juridique par la signature de conventions d'occupation et l'acquittement des redevances dues ;
- Prendre toutes les mesures nécessaires pour activer le recouvrement de ses créances.

IX.5. INVESTISSEMENT ET GESTION DES MARCHES

La Cour des comptes a recommandé à l'ANP de :

- Respecter les dispositions de son règlement - des marchés, notamment en matière de recours à la concurrence et d'audit des marchés dont les montants dépassent 5 MDH;
- Renforcer le contrôle de l'exécution des marchés.

IX.6. SURETE DES PORTS

L'examen de cet aspect au niveau des ports a permis de relever les observations suivantes :

- Absence de déclaration de conformité des ports marocains au code ISPS depuis le 31 décembre 2007. Ce qui constituait un risque pour la sûreté des ports et leur attractivité.
- Tous les ports de commerce ne disposent pas encore de plans de sûreté mis à jour et approuvés par l'autorité gouvernementale compétente. A signaler à cet effet que l'ANP a contracté en 2007 un marché d'étude et mise à niveau de la sûreté des installations portuaires des ports de commerce, d'un montant de 8.940.495,36 DH, mais la réception provisoire de l'étude n'a eu lieu qu'en avril 2009. Cette étude a relevé notamment l'absence d'un corpus réglementaire de sûreté portuaire, ce qui se répercute négativement sur le dispositif de sûreté au niveau des ports.

IX.7. ASPECT ENVIRONNEMENTAL

Sur la base d'un état produit par l'Agence, 29 rejets polluants ont été recensés à l'intérieur de certains ports (Tanger, Jorf Lasfar, El Hoceima, M'diq et Larache).

Par ailleurs, il a été constaté que des eaux usées étaient déversées en quantités importantes à proximité du port de Casablanca (à 20 m de la jetée Moulay Slimane). Les dimensions du collecteur (2,5 m de hauteur * 3,2 m de largeur) témoignaient de l'importance du rejet. Ceci constitue une nuisance à l'environnement du port et peut également être un facteur d'envasement.

La Cour des comptes a relevé également que l'ANP n'avait pas encore achevé le traitement des émanations gazeuses nocives (sulfure d'hydrogène) au quai 60 du port de Casablanca alors que la découverte de ces émanations remonte aux années 1990 et que la durée prévue de traitement selon une étude réalisée en 1998 ne dépasse pas 27 mois.

La Cour des comptes a recommandé à l'ANP de prendre les initiatives nécessaires pour résoudre le problème des rejets d'eaux usées à l'intérieur ou à proximité des ports.

■

IX.8. MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE LA COUR

La mise en œuvre des recommandations de la cour des comptes émises en 2010 ont été appliquées par l'Agence et font l'objet de suivi et de reporting régulier à la fois au service de cette cour et aux organes de gestion de l'Agence.

X. 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.

X.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.

X.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 ».

X.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

X.4. COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La composition du Conseil d'Administration de l'Agence, à fin juin 2017, se présente comme suit :

Membres	Fonction	Qualité
M. Abdelkader AMARA	Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau	Président du Conseil d'Administration
M. Khalid CHERKAOUI	Secrétaire Général P.I du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique	Membre
M. Lahcen AIT BRAHIM	Direction des Ports et du Domaine Public Maritime (Directeur)	Membre
M. Brahim BAAMAL	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière	Membre
M. Amane FETHALLAH	Direction de la Marine Marchande (Directrice)	Membre
M. Adil BAJJA	Ministère de l'Economie et des Finances	Membre
M. Lhassane HALLOU	Direction des Douanes et des Impôts Indirects (Directeur)	Membre
M. Khalid ELYACOUBI	Ministère de l'Intérieur	Membre
M. Zakia DRIOUICH	Ministère de l'Agriculture et des pêches maritimes/Département de la Pêche Maritime (Secrétaire Générale du ministère de la Pêche maritime)	Membre
M. Hamid BENKARI	Ministère de l'Agriculture et des pêches maritimes/Département de l'Agriculture	Membre
M. Mohamed SOULAIMANI	Ministère de l'Energie, des Mines de l'Eau et de l'Environnement / Département de l'Energie et des Mines(Directeur)	Membre
M. Khaoula LAGRINI	Ministère de l'Energie, des Mines de l'Eau et de l'Environnement / Département de l'Environnement (Chargée du littoral)	Membre
M. Younes TAZI	Agence Marocaine de Développement de la Logistique	Membre
Mme Nawal RAGRAG	Ministère de la santé	Membre
M. Ahmed IMZEL	Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau – Direction des Affaires Techniques et des Relations avec la Profession.	Membre
M. Mohamed TALAL	Confédération Générale des Entreprises du Maroc	Membre
M. OUMOULOUD	Fédération des chambres de Pêche Maritime	Membre
M. Mohamed OUFKIR	Représentant du personnel de l'ANP	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 19 juin 2017.

XI. ORGANES DE DIRECTION

XI.1. PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Au 31 juillet 2017, 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. Sghrir EL FILALI	Directeur du Pôle Stratégie et Régulation	janv-15
M. Mohammed YOUSFI	Directeur du Pôle Technique	févr-15
M. Mustapha RACHAMI	Directeur juridique	janv-12
M. Saïd HASSANI	Directeur de la Mission Coopération	mai-15
M. Taoufik ELKHADMI	Directeur de l'Institut de Formation Portuaire	mars-15
M. Abdelhakim JENNANE	Directeur des Ressources Humaines	mai-16
M. Tarik MAAOUNI	Directeur de l'Organisation et des Systèmes d'Information	sept-11
M. M'Hamed ATMANI	Directeur de la Police Portuaire et de la Réglementation	mars-12
M. Abdeslam ZERYOUH	Directeur Régional du Port de Casablanca	sept-09
M. Mohamed HASSOU	Directeur du Port de Tan-Tan	aout-15
M. Lahoucine MEKAOUI	Directeur du Port de Mohammedia	janv-15
M. Anouar HARRAK	Directeur Régional Atlantique Sud et Directeur du Port d'Agadir	sept-11
M. Abdellah BOUTAT	Chef de la Division du Port d'El Hoceima	janv-15
M. Abdelhakim DHEM	Directeur Régional du Détroit et Directeur du Port de Tanger	janv-11

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 nécessaires 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 relatives 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).

XI.2. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE L'ANP

L'organigramme fonctionnel de l'Agence, à fin juin 2017, se présente comme suit :



Source: ANP

XI.3. CURRICULUM VITAE DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Mme Nadia LARAKI (62 ans)

Mme Nadia LARAKI est titulaire d'une Maîtrise des sciences de l'Université JUSSIEU de Paris VI et d'un diplôme d'ingénieur d'état de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussée ainsi que d'un DESS en Gestion Administration des Entreprises de L'IAE Paris.

En 1985 elle débute sa carrière en tant que responsable de la DPCM (Direction des ports de Casablanca et Mohammedia) au sein du Ministère de l'Équipement et du Transport puis devient Directrice des affaires du Personnel puis Directrice de la Marine Marchande.

Depuis 2010, Nadia LARAKI occupe le poste de Directrice Générale de l'ANP.

M. Abdellatif LHOUAOUI (48 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 Sociales de Mohammedia et d'un diplôme Supérieur Expert Coach de l'EHTP.

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. Il rejoint l'ANP en 2006 où 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 Finance et Comptabilité.

M. Sghir EL FILALI (58 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 Etude et Planification. En 2001, il occupe le poste de Directeur 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. Mohammed YOUSFI (46 ans)

Mohammed YOUSFI est titulaire d'un diplôme d'Ingénieur d'Etat en Génie Civil obtenu à l'université de Mohammedia.

Il commence sa carrière en 1992 au sein de la société MET en tant qu'ingénieur.

Il rejoint l'ANP en 2011 en tant que Directeur Central Chargé de Mission. Il devient en 2012 Directeur de la DIER puis en 2013 cumule le poste de Directeurs des Ressources Humaines et Affaires Générales.

M. Yousfi est actuellement Directeur du pôle Technique et occupe par intérim le poste de Directeur des Infrastructures.

M. Mustapha RACHAMI (56 ans)

Mustapha RACHAMI est titulaire d'une licence en Droit Privé de la Faculté de Droit de Casablanca.

Il commence sa carrière en 1988 au sein de SIDARSA (Assurances) en tant que Rédacteur. Il occupe, ensuite, plusieurs postes au sein de l'ODEP tels que Cadre Supérieur, Chef de Service Assurance et Risques Divers, Chef de Service Prévisions et Chef de Division Juridique. Il rejoint l'ANP en 2006 où il occupe successivement plusieurs rôles ; Chef de Division Gestion des Contrats et du Contentieux, Détaché auprès de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle, Chef de la Division Gestion des Contrats et du Contentieux et Directeur des Affaires Juridiques.

M. Mustapha RACHAMI est actuellement Directeur Juridique.

M. Saïd HASSANI (55 ans)

Saïd 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 National des Ponts et Chaussée.

Il commence sa carrière en 1986 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 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 Mission Conseil d'Administration en 2015.

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

M. Taoufik ELKHADMI (55 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. Abdelhakim JENNANE (57 ans)

Abdelhakim JENNANE est titulaire d'un diplôme de maîtrise en Science Economiques, Gestion des Entreprises de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse.

Il commence sa carrière en 1989 au sein de l'ODEP en tant que Cadre Supérieur. Il occupe, ensuite, plusieurs postes tels que Chef de Service Personnel (DRH) et Chargé des Affaires Juridiques, Chef de Service Engagement Financier (DFC), Chef de la Division Approvisionnements et Gestion des Stocks, Chef de la Division Commerciale et Administrative et Chef de la Division Commerciale et Administrative. Il rejoint l'ANP en 2006 où il occupe successivement les rôles de Chef de la Division Support, Chef de la Division Régulation et Développement du Port et Chef de la Division Support, Chef de la Division Support, Chef de la Division Finances et Comptabilité et Chef de Département Conseil d'Administration.

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

M. Tarik MAAOUNI (50 ans)

Tarik MAAOUNI est titulaire d'un Diplôme d'Ingénieur de l'Ecole Supérieure d'Informatique et de Mathématiques Appliquées de Grenoble et d'un Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées de l'Institut d'Administration des Entreprises – Université de Paris I Panthéon, Sorbonne.

Il commence sa carrière en 1991 au sein d'Informatique CDC en tant qu'Ingénieur. Il occupe, ensuite, plusieurs postes tels que Responsable de pôle IFRS à Dexia Crédit Local, Directeur Informatique du Crédit Immobilier de France et Directeur Responsable du Domaine Système d'Information Outils Internet et Projets Transverses au Crédit Immobilier France. Il rejoint l'ANP en 2006 où il occupe le poste de Cadre Supérieur et de Directeur de l'Organisation et des Systèmes d'Information.

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

M. M'hamed ATMANI (59 ans)

Est titulaire d'un diplôme de lieutenant au long cours en 1981, puis Brevet de lieutenant au long cours en 1983 et de Brevet de Capitaine au long cours en 1987 du Ministère de la MM et diplôme d'ingénieur en gestion des risques délivré par CNPP/France en 1998.

Il commence sa carrière en 1981 en tant qu'officier de pont et termine sa carrière maritime en tant que Commandant de bord chez Atlas Navigation. Il intègre l'ODEP en 1990 en tant que Cadre Supérieur, pilote toutes catégories de navires au port pétrolier de Mohammedia, puis il occupe simultanément, le poste de commandant de port jusqu'en 1998. Il occupe, ensuite, le poste de Commandant du Port des ports de Jorf-Lasfar : El-Jadida de 1998 à 2002 et Commandant du Port (Chef de Département) du port de Casablanca de 2002 à 2011. Il rejoint l'ANP en 2006 où il occupe le poste de Commandant du Port (Chef de Département Police et sûreté) et Directeur de la police, sûreté, sécurité et Environnement à la Direction Générale depuis septembre 2011.

M. M'hamed ATMANI est actuellement Directeur de Police Portuaire et Réglementation.

M. Abdeslam ZERYOUH (59 ans)

Abdeslam ZERYOUH est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'état en génie électrique de l'Ecole Hassania des Travaux Publics (EHTP).

Il intègre l'ODEP en 1989 en tant que chef de Division Technique. Il y occupera successivement les postes de chef Division Outillage, Directeur Département outillage et techniques de manutention, Chef du département d'exploitation du Port de Kénitra, Chef du CPA du port d'Essaouira, Directeur d'Exploitation des ports de Tan-Tan et Sidi Ifni et Directeur d'Exploitation des ports de Jorf Lasfar et Eljadida de 1989 à 2004. Il rejoint l'ANP en 2006 en tant que Directeur Régionale de la Zone Atlantique Centre et Directeur de Port de Jorf Lasfar.

Abdeslam Zeryouh est actuellement le Directeur Régional du Port de Casablanca depuis 2009.

M. Mohamed HASSOU

Mohamed HASSOU est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'état en génie Electrique Option électronique de l'EMI et d'un DESS management de la qualité et la production de l'ENSA d'Agadir.

Il commence sa carrière en 1997 au sein de l'ODEP en tant que Cadre Supérieur. Il occupe, ensuite, plusieurs postes tels que Chef de Service Gestion des Réseaux et Chef de la Division des Infrastructures au sein du Département Technique. Il rejoint l'ANP en 2006 où il occupe successivement les rôles de Chef de la Division Infrastructures et Exploitation Régionale et Chef de la Division Infrastructures.

M. Mohamed HASSOU est actuellement Directeur du Port de Tan-Tan.

M. Lahoucine MEKAOUI (59 ans)

Lahoucine MEKAOUI est titulaire d'un diplôme d'ingénieur de l'Ecole Hassania des Travaux Publics (EHTP).

Il débute sa carrière en 1996 en tant que chef du Service Infrastructures au sein de la Direction des Ports de Casablanca (DPCM). Il occupe ensuite le poste de chef du Service Coordination et Exploitation à partir de 1998 avant de diriger la Division d'Exploitation du port de casa en 2005. Il rejoint l'ANP en 2007; en tant que chef de la Division Sûreté, Sécurité et Environnement. En 2011, il est promu au poste de Directeur Régional avant de devenir Directeur Régional Atlantique Nord.

Lahoucine Mekaoui occupe le poste de Directeur du Port de Mohammedia depuis 2015.

M. Anouar HARRAK (43 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 Infrastructure 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 ; et est ensuite nommé Directeur du Port de Safi en 2008.

Depuis 2011, Anouar Harrak est Directeur Régional Atlantique Sud et Directeur du Port d'Agadir.

M. BOUTAT Abdellah (51 Ans)

Abdellah BOUTAT est titulaire d'un diplôme d'ingénieur d'état en génie Mécanique option Contrôle de 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 Directeur de la Division Exploitation du Port d'El Hoceima.

M. BOUTAT Abdellah est actuellement Chef de la Division du Port d'El Hoceima.

M. Abdelhakim DHEM (48 ans)

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

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 Aménagements Portuaires, Chef du Service Commercial à la Division Commerciale et Administrative, Chef du Service Aménagements Portuaires, Chef de la Division Infrastructures, Chef de la Division Exploitation du Port d'Al Hoceima, Chef du Projet Qualifié « Extension du Port de Laâyoune », Directeur d'Exploitation des Ports de Tan Tan et Sidi Ifni et Directeur d'Exploitation du Port de Laâyoune. Il rejoint l'ANP en 2006 en tant que Directeur Régional de la Zone Grand Sud et Directeur du Port de Laâyoune. Il occupe successivement les postes de Directeur Régional Atlantique Sud et Directeur du Port d'Agadir.

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

XII. 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.

XII.1. COMITE D'AUDIT

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
Mme Soumia LBOUKILI	Contrôleur d'Etat de l'ANP	Membre		
M. Abdeljebar LQADEY	Ministère de l'Intérieur (Chef du Service de l'Animation Economique)	Membre		
M. Issam ABRAGH	Ministère du Commerce, de l'Industrie, de l'Investissement et de l'Economie Numérique (Cadre)	Membre		
M. Hicham LASFAR	Ministère de l'Equipeement, 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.

XII.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'Equipeement, du Transport et de la Logistique	Président du Comité	27-juin-2012	2 fois par an
M. Adil BAJJA	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		

M. 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.

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

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

XII.4. REMUNERATION ATTRIBUEE AUX PRINCIPAUX DIRIGEANTS

La rémunération brute annuelle attribuée aux principaux dirigeants en 2016 est de 30 MDH.

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

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

XII.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.

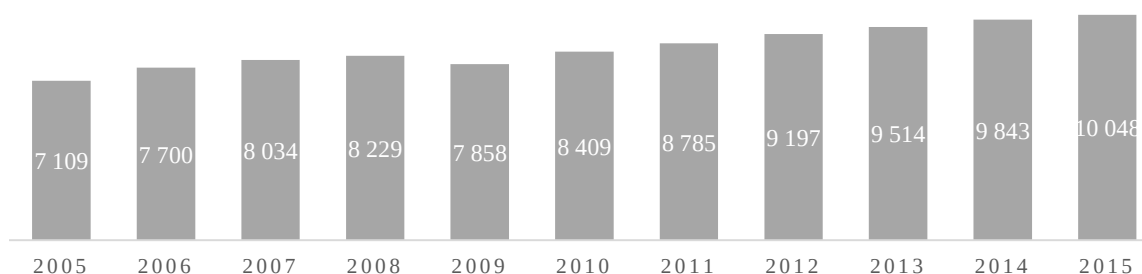
Ainsi, environ 90%¹ du commerce mondial est transporté par voie maritime positionnant le secteur portuaire en tant que pièce maitresse d'une croissance économique mondiale et d'un développement durable de la société moderne. Il est essentiel à la fluidité des échanges, sa bonne gestion permet la bonne marche de l'économie mondiale.

I.1. EVOLUTION DES ECHANGES

Le graphique suivant présente l'évolution du trafic mondial entre 2005 et 2015 (en millions de tonnes chargées) :

Evolution du trafic mondial (en millions de tonnes chargées)

TCAM 2005-2015 : 3,5%



Source: UNCTAD review of maritime transport - 2016

En 2015, le volume mondial d'échanges de marchandises a dépassé les 10 milliards de tonnes. 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.

Les pays en développement continuent à contribuer largement au volume total du trafic maritime global. En 2015, la contribution de ces pays représente 60% des marchandises déchargées et 62% des marchandises chargées du même type, ce qui leur permet de conforter leurs positions en tant qu'acteurs clés du transport maritime mondial.

Par ailleurs, le volume mondial des expéditions maritimes a augmenté de 2,1% par rapport en 2014, en corrélation avec la croissance mondiale.

¹ International Chamber of Shipping, 2015

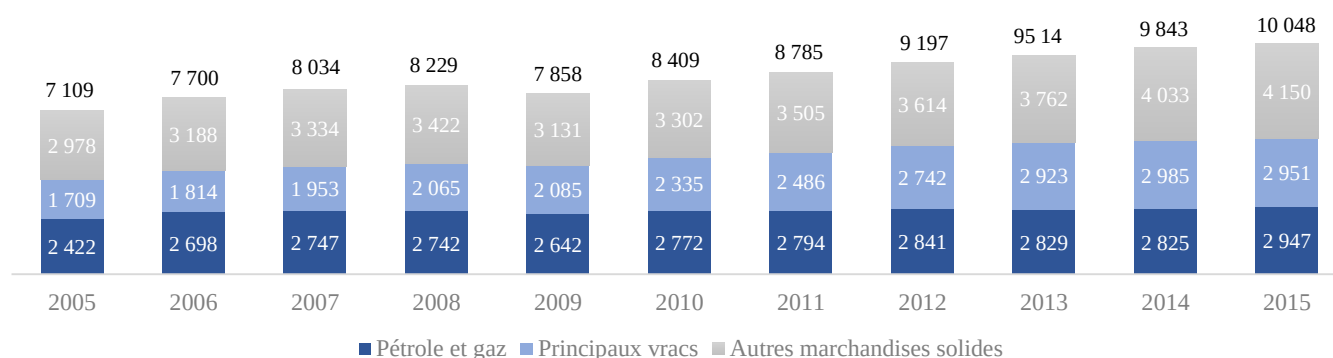
I.2. DIFFERENTS TYPES DE TRAFICS

Le graphique suivant présente l'évolution des différents types de trafics entre 2005 et 2015 (en millions de tonnes chargées) :

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

TCAM 2005-2015 :

- Pétrole et gaz : 1,9%
- Principaux vracs : 5,6%
- Autres marchandises solides : 3,4%



Source: UNCTAD review of maritime transport - 2016

Le pétrole et le gaz représentent la plus grande part du volume total transporté. De 2005 à 2015, cette catégorie de produits représente en moyenne 32% du total du volume transporté chaque année. 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, le ralentissement de la croissance mondiale et les prix records du baril de pétrole jusqu'à la moitié de l'année 2014.

Les cinq principaux vracs solides, à savoir le minerai de fer, les céréales et le grain, le charbon, la bauxite, l'alumine et le phosphate, représentent également une part importante dans le volume des marchandises transportées. Sur la même période, leur proportion représente 27% du volume total. L'industrie chinoise a largement stimulé la demande de charbon et de minerai de fer, contribuant ainsi à la forte croissance du volume transporté dans cette catégorie de marchandises qui atteint en moyenne 5,6% sur la période.

En 2015, la croissance s'est notamment contractée par la baisse des échanges des principaux vracs (minerai de fer, charbon, céréales et grains et phosphate) de -1,3%. Le ralentissement de la construction et des investissements en infrastructures en Chine a affecté le commerce de minerai de fer, qui n'a évolué que de 1,9% en 2015 contre 12,5% en 2014.

Par ailleurs, les autres vracs ont connu une croissance moins importante de 2005 à 2015, se situant à 3,4%. Concernant le trafic de conteneurs, celui-ci a enregistré une croissance annuelle moyenne de 5,3% pour atteindre 1 640 millions de tonnes², presque un cinquième du volume mondial de marchandise. Entre 2009 et 2015, le volume total a fait un bond de 45%, ce qui dénote d'une bonne reprise après le seul ralentissement connu sur la décennie, en 2009.

I.3. VRACS SOLIDES

Les volumes transportés de minerai, fer, charbon, céréales et grain ont représenté 55% du total des marchandises en vrac solide, qui atteignent 2 951 millions de tonnes en 2015.

En ce qui concerne le charbon, l'Inde, le Japon, l'Europe de l'Ouest et la Chine concentrent pour l'année 2015, 64% de la consommation mondiale. De leur côté, l'Indonésie et l'Australie sont à l'origine de 65% du total des exportations.

Les exportations de minerai de fer sont dominées par l'Australie et le Brésil, représentant 79% du total.

² En millions de tonnes chargées au point de départ

Les importations sont réalisées principalement depuis l'Asie du sud-est vers la Chine et le Japon ainsi qu'en Europe de l'ouest, représentant 87% du total des importations de minerai de fer.

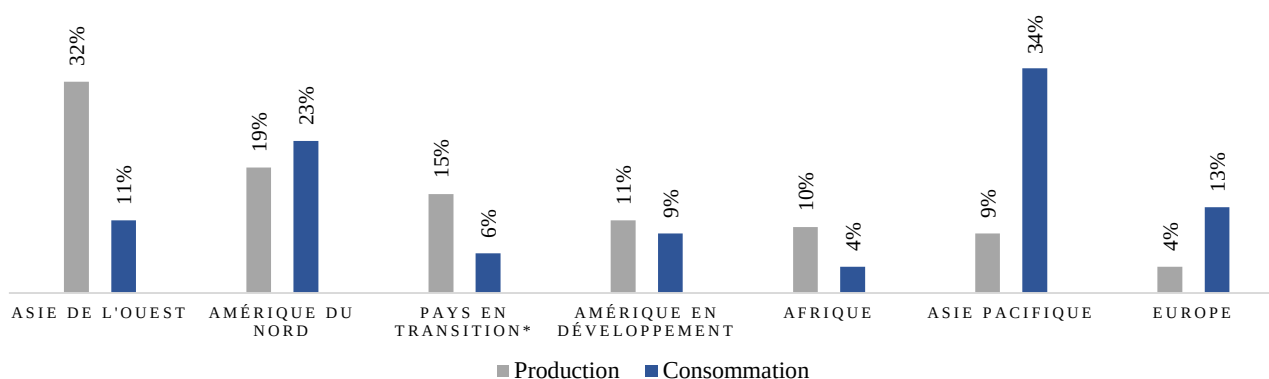
I.4. VRACS LIQUIDES

En 2015, les produits pétroliers constituent les marchandises les plus présentes dans les échanges de vrac liquides avec 80% du trafic.

Les plus grands consommateurs de ces produits sont l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie-Pacifique qui ont consommé près de 70% de la production mondiale. Concernant les exportations, 63% 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 2015 :

Répartition mondiale des principales régions productrices et consommatrices de pétrole en 2015



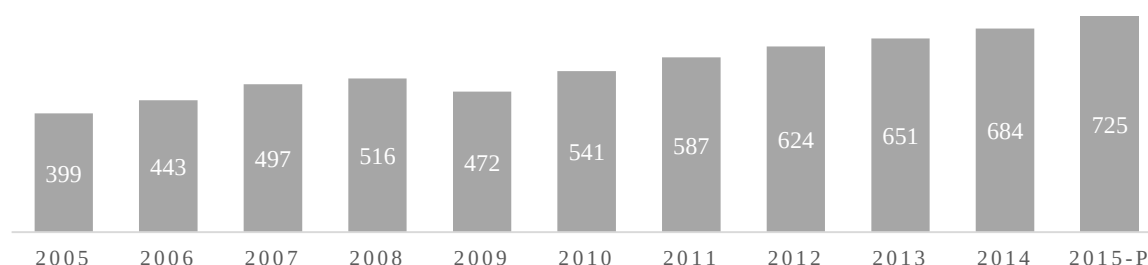
(*)Pays en transition : Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, Monténégro, République de Moldavie, Fédération de Russie, Serbie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine et Ouzbékistan
Source: UNCTAD review of maritime transport – 2016

I.5. TRAFIC DES PORTS A CONTENEURS

Le graphique suivant illustre l'évolution du trafic mondial des ports à conteneurs sur la période 2005-2015^P (En millions d'EVP transportés)³ :

Trafic mondial des ports à conteneurs sur la période 2005-2015^P (En millions d'EVP transportés)

TCAM 2005-2015^P : 6,1 %



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

³ Prenant en compte les déchargements et chargements sur les navires lors d'escales

⁴ 2015 Prévisionnel

Le trafic des ports à conteneurs suit, globalement, une tendance positive sur la dernière décennie, atteignant une croissance moyenne annuelle de 6,1% de 2005 à 2015⁵.

Les prévisions pour l'exercice 2015 donnent un total de 725 millions d'EVP transportés.

Entre 2005 et 2015, le trafic est passé de 399 à 725 millions d'EVP marquant une bonne reprise après la crise. La croissance s'accompagne de la mise en place d'une « massification des escales » de la part des grandes compagnies maritimes dans une logique d'optimisation logistique et financière. Le nombre d'escales se réduit et le trafic se tourne vers des ports d'importance, des hubs, qui ont la capacité d'accueillir des navires porte-conteneurs de plus en plus imposants et qui sont situés sur des emplacements stratégiques. Au Maroc, le port de Tanger Med est capable d'accueillir de tels navires.

I.6. ROUTES MARITIMES

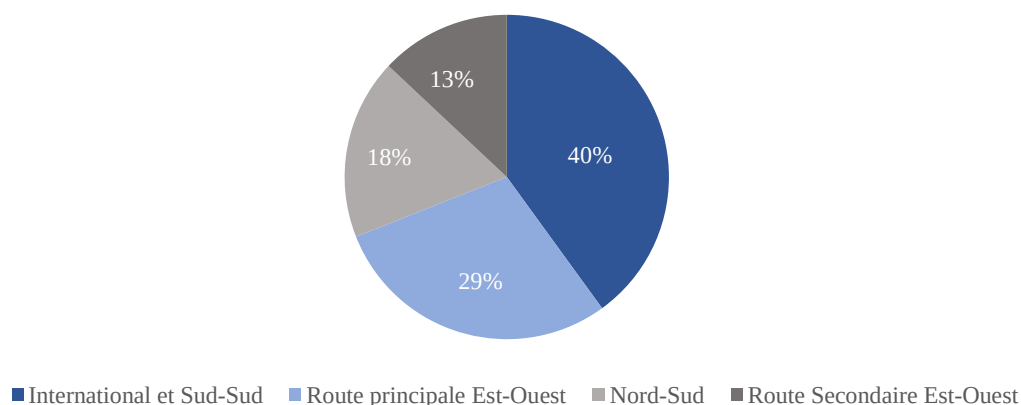
Les routes maritimes les plus intensément exploitées sont celles qui lient l'Est à l'Ouest. Elles regroupent 42% du total du trafic de conteneurs de 2015.

Les routes principales sont les suivantes :

- Les routes reliant l'Est à l'Ouest qui concentrent 42% du trafic de conteneurs de 2015 ;
- La liaison Nord-Sud qui produit 18% du trafic de conteneurs.

Le graphique suivant représente la distribution des échanges de conteneurs mondiaux par route maritime (en pourcentage des échanges totaux en EVP) en 2015:

Distribution des échanges de conteneurs mondiaux par route maritime (en pourcentage des échanges totaux en EVP) en 2015



Source: UNCTAD review of maritime transport – 2016

⁵ Source: UNCTAD- Review of maritime transport 2016, Lloyd's List & Containerisation. International Top 100 Container Ports

I.7. 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 2015, le port de Shanghai est le premier port du monde avec 36,5 millions d'EVP. Aussi, les 50 plus grands ports ont une part de marché atteignant 63,9% des EVP manutentionnés.

Classement des principaux ports au monde et en méditerranée - 2015

Rang mondial	Port	Pays	Volumes traités (en millions d'EVP)
1	Shanghai	Chine	36,5
2	Singapour	Singapour	30,9
3	Shenzhen	Chine	24,2
4	Ningbo-Zhoushan	Chine	20,6
5	Hong Kong	Chine	20,1
6	Busan	Corée du Sud	19,4
7	Guangzhou	Chine	17,6
8	Qingdao	Chine	17,5
9	Dubai	EAU	15,5
10	Tianjin	Chine	14,1
...			
30	Valence	Espagne	4,6
31	Algésiras	Espagne	4,5
37	Port Said	Egypte	3,8
44	Pirée	Grèce	3,3
45	Ambarli	Turquie	3,2
48	Marsaxlokk	Malte	3
50	Tanger Med	Maroc	2,9
64	Gioia Tauro	Italie	2,5

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

Pour la zone méditerranéenne⁶, les ports de Valence, Algésiras, Port Said, Pirée, Ambarli, Marsaxlokk et de Tanger Med sont les plus importants. Le Port de Tanger Med se classe à la 50^{ème} place mondiale en 2015 avec 2,9 millions d'EVP traités

La méditerranée a vu un trafic atteignant 37 millions d'EVP pour l'année 2014. Parmi ce volume, 20% ont transité par le détroit d'Algesiras, géré par le port d'Algesiras et Tanger Med.

II. SECTEUR PORTUAIRE MAROCAIN

II.1. ORGANISATION DU SECTEUR

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.

⁶ Soit 13 ports considérés : Valence, Algésiras, Port Said, Ambarli (Istanbul), Pirée, Gioia Tauro, Malte, Genova, Tanger Med, Barcelone, Alexandrie, Mersin et La Spezia.

Depuis sa mise en œuvre en 2006, la réforme portuaire a défini une nouvelle organisation du secteur portuaire. Elle a permis la séparation des fonctions régaliennes et des fonctions d'autorité portuaire.

Ainsi, la fonction régalienne est dévolue à l'administration portuaire 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 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 et de la gestion du domaine public portuaire.

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



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

II.2. PRESENTATION DE TMSA

C'est en février 2003 que l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) a été créée sur la base du décret-loi N°2-02-644 du 10 septembre 2002. En application des stipulations de l'article 3 bis du décret-loi N°2-02-644, l'exploitation des ports de Tanger Med I et II est également régie par la loi 15-02. L'autorité portuaire pour ce qui est du complexe portuaire de Tanger-Med était initialement assurée par TMSA qui l'a transféré à TMPA.

Aux termes de cette loi, TMSA est une SA à directoire et conseil de surveillance intégralement détenue par l'Etat (directement ou indirectement ou les deux) 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.

Le conseil de surveillance et le directoire constituent les deux instances de TMSA en charge du développement, de l'aménagement et de la gestion du complexe portuaire Tanger Med ainsi que de ses plateformes industrielles et logistiques. La tutelle du Royaume du Maroc sur TMSA s'exprime au sein du conseil de surveillance de l'agence qui compte en son sein le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de l'Équipement et du Transport, le Ministre de l'Économie et des Finances, et le Ministre de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Économie numérique.

Sont confiées d'office à la société, en vue de la réalisation du programme visé ci-dessus, les missions suivantes :

- la contribution à la recherche et à la mobilisation des financements nécessaires à la réalisation du programme précité, en concours avec les financements budgétaires ;

- l'élaboration de l'ensemble des études ou plans généraux, techniques, économiques et financiers se rapportant à la conception, la réalisation et l'exploitation du port et des zones précitées ;
- la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de la construction du port, ainsi que l'aménagement, l'exploitation et l'entretien dudit port ;
- la réalisation, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des zones franches d'exportation en exerçant les compétences reconnues à l'organisme prévu aux articles 5 et 6 de la loi n°19-94 et en accordant directement les autorisations d'installations dans lesdites zones franches, prévues à l'article 11 de la même loi ;
- la réalisation des infrastructures permettant de relier le port et les zones précitées entre elles et avec les réseaux routiers, autoroutiers, maritimes, aériens et ferroviaires nationaux et internationaux ;
- la promotion dudit port et desdites zones.

Pour la réalisation des missions qui lui sont imparties, TMSA peut, en tant que de besoin et après accord de l'Etat, déléguer certaines desdites missions à des opérateurs de droit public ou privé, nationaux ou étrangers sur la base de convention. La Société peut également, après accord de l'Etat et dans le cadre de convention de partenariat, créer des sociétés filiales avec l'Agence pour la promotion et le développement économique et social des préfectures et provinces du Nord du Royaume créée par la loi n° 6-95 promulguée par le dahir n° 1-95-155 du 18 rabii I 1416 (16 août 1995), en vue de réaliser en commun partie des missions qui leur sont dévolues.

La Société conclut, en tant que de besoin, les concessions de services publics et concessions de construction, d'entretien et d'exploitation des ouvrages publics dont la réalisation lui est confiée, et ce dans les conditions prévues par les dispositions du dahir du 24 safar 1337 (30 novembre 1918) relatif aux occupations temporaires du domaine public, notamment son article premier, second alinéa et les textes pris pour son application.

Depuis sa création, TMSA, à travers ses filiales, constitue un acteur territorial public qui 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. Elle agit aujourd'hui, avec ses filiales, en tant que holding. Ainsi, elle définit la stratégie et organise l'action du projet de concert avec ses différents partenaires publics et privés.

TMSA s'est orientée vers la domiciliation des activités opérationnelles dans le cadre de filiales autonomes en partenariat, le cas échéant, avec des institutionnels ou des opérateurs métiers. Les filiales de TMSA sont regroupées en trois pôles : (i) le pôle portuaire, (ii) la grande plateforme industrielle et (iii) le pôle services.

Le 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.

Pour gérer cet ensemble, trois filiales ont été créées :

- Medhub, qui a pour mission principale l'aménagement, le développement, la gestion et la promotion de la Zone Franche Logistique du port Tanger Med ;
- Tanger Med 2 S.A, créée en vue de prendre en charge la réalisation du projet du Port Tanger Med 2 dont les travaux ont démarré en 2009 ; et
- Tanger Med Port Authority S.A (TMPA), qui est en charge de la gestion et du développement de l'ensemble des composantes du complexe portuaire Tanger, et plus particulièrement :
 - ✓ la construction et la maintenance de l'infrastructure portuaire (digues, dragage et ouvrages d'accostage) ;
 - ✓ le développement des activités et des capacités du complexe portuaire ;
 - ✓ la fonction d'autorité concédante ;
 - ✓ l'organisation et la régulation des relations et des échanges entre les acteurs de la communauté portuaire ;
 - ✓ la promotion du port Tanger Med dans son ensemble ; et la fonction de police portuaire à travers la capitainerie en charge de la sûreté et la sécurité du complexe.

II.3. REFORME PORTUAIRE

II.3.1. Historique du secteur⁷

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.

⁷ Source : ANP

II.4. PRESENTATION DU CADRE LEGISLATIF PORTUAIRE

II.4.1. 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 portuaires objet de la concession ;
- 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 ;

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

- 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 concessionnaire 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'entrepasage 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 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 ;

¹¹ Article 12 de la Loi 15-02.

¹² Article 13 de la Loi 15-02.

¹³ Article 15 de la Loi 15-02.

- 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.4.2. 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.4.3. 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 rejeb 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.5. PRESENTATION DE LA STRATEGIE PORTUAIRE NATIONALE DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE¹⁴

II.5.1. 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'Equipelement, 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 stratégie portuaire qui permettra d'atteindre les objectifs du secteur 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.5.2. 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 estimé 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 vrac 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) ;
- ✓ L'évacuation et la requalification du terminal phosphatier du port de Casablanca.

■ 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.

■ Stratégie nationale du développement de la compétitivité logistique :

- ✓ 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 ;

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

- ✓ Le développement des échanges commerciaux, et donc des trafics portuaires.
- **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, notamment au sud de Boujdour ;
 - ✓ 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 ;
 - ✓ 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.5.3. Vision 2030 et objectifs stratégiques

La Vision 2030 s'articule autour des axes suivants :

Des ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale...

...Moteurs du développement régional du territoire...

...Acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plateforme logistique du bassin méditerranéen.

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

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

Soutenir les dynamiques économiques.

Renforcer la présence du Maroc sur ses deux façades maritimes et saisir une part du marché du commerce et du tourisme international maritime entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Afrique.

Contribuer aux équilibres régionaux du Royaume et favoriser le développement social et humain.

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 hyperurbains 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.5.4. 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 ancrages, 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.5.5. 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. Ce coût, estimé à 60 milliards de MAD.

Au 31 juillet 2017, ce tableau récapitule les principaux investissements prévisionnels par port :

Port	Montants des projets (en MDH)
Casablanca	1 270
Agadir	450
Nador West Med	300
Nador	250
Siège	235
Jorf Lasfar	220
Asilah	200
Safi	120
Mohammedia	90
Tarfaya	60
Essaouira	50

Tan Tan	50
Al Hoceima	40
Mehdia	40

Source : ANP

II.6. 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 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.7. ECONOMIE MAROCAINE

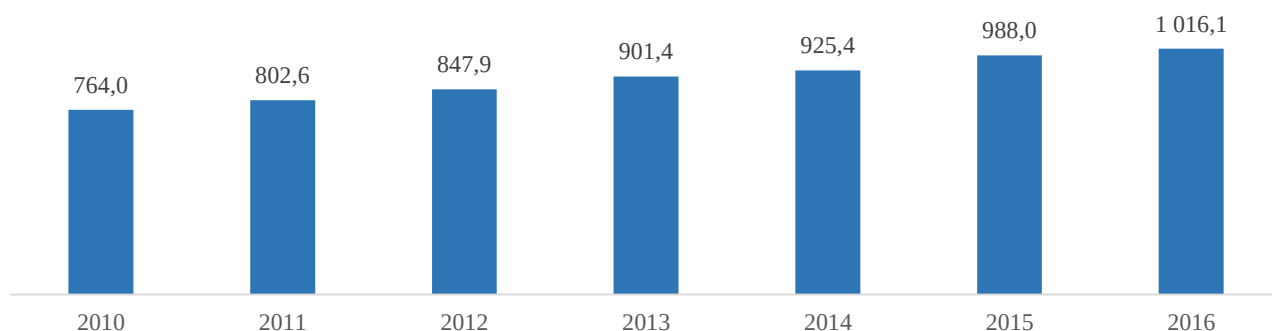
II.7.1. Evolution du PIB

Sur les six 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 suivante représente l'évolution de PIB du Maroc en milliards de dirhams:

Evolution du PIB au Maroc prix courants en milliard de dirhams

TCAM 2010-2016 : 4,9%



Source : HCP

II.7.2. Evolution de la balance commerciale

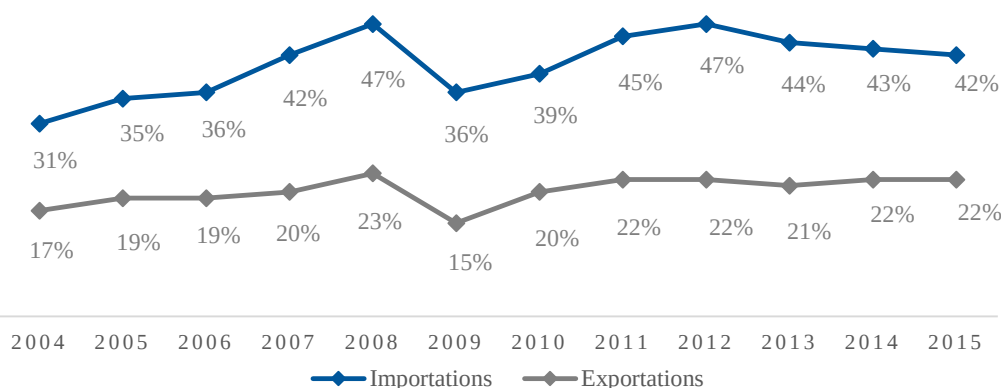
La valeur des importations a fortement augmenté de 2004 à 2015, dû notamment à l'augmentation des produits énergétiques. Le volume importé des produits énergétiques a connu une croissance forte pour répondre au besoin grandissant du pays. En 2013, la valeur des importations a connu un repli en conséquence 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 décroît également en 2015, la valeur des hydrocarbures ayant connu une baisse à partir du deuxième semestre 2014.

La part des exportations dans le PIB connaît une croissance moindre depuis 2004 en passant de 17% à cette date à 22% en 2015.

Le graphique suivant représente l'évolution des importations et des exportations (en % du PIB – prix courants) :

Evolution des importations et des exportations (en % du PIB – prix courant)



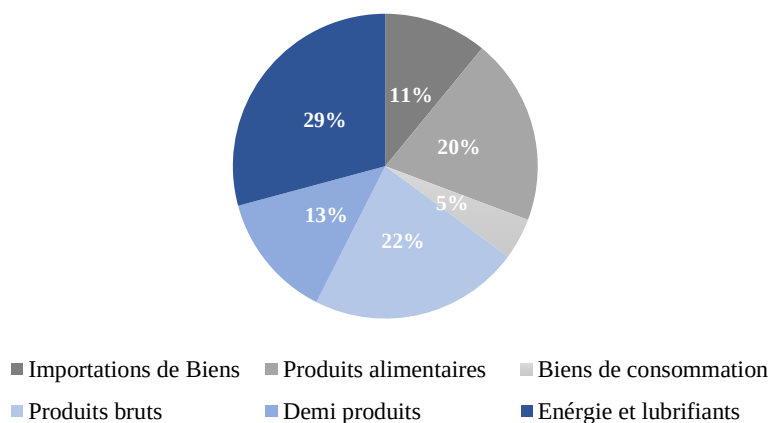
Source : Bank Al Maghrib

En 2016, les importations s'élèvent à 407 milliards de dirhams, soit une croissance de 41 millions par rapport à l'exercice précédent. Les deux tiers de ces importations concernent les biens d'équipement et des produits finis et semis finis.

Par ailleurs, les exportations atteignent 223 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 80% du total des exportations marocaines.

Le graphique suivant représente la répartition des importations par principaux produits en 2016 :

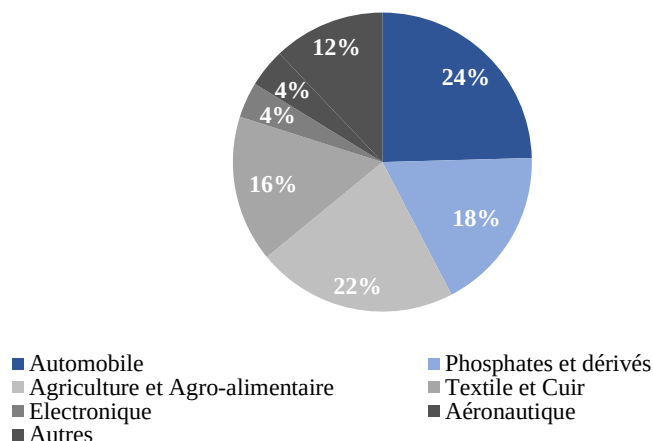
Répartition des importations par principaux produits en 2016



Source : Bank Al Maghrib

Le graphique suivant représente la répartition des exportations par principaux produits en 2016 :

Répartition des exportations par principaux produits en 2016



Source : Bank Al Maghrib

II.8. ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL MAROCAIN

II.8.1. 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 un total de 38 ports¹⁵ 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
- 12 ports de pêche à vocation régionale
- 7 ports de pêches à vocation locale
- 6 ports dédiés à la plaisance

En 2016, le trafic global atteint 121 millions de tonnes, soit une croissance de 8,6% par rapport à l'exercice précédent.

II.8.2. 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 40% des échanges de cette activité. 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.

¹⁵ 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.9. TRAFIC GLOBAL

Depuis 2004, 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 mais aussi par une croissance annuelle de 2,5% pour les autres échanges. Les ports marocains ont donc connu une activité soutenue sur la décennie, notamment grâce à des importations en hausse et des exportations stables.

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 secteur portuaire profite également de la proximité de l'Europe et des activités qui en découlent.

Le graphique suivant illustre l'évolution du trafic marocain de 2005 à 2016 :

Répartition du trafic marocain de 2005 à 2016 en millions de tonnes

TCAM 2005-2016 :

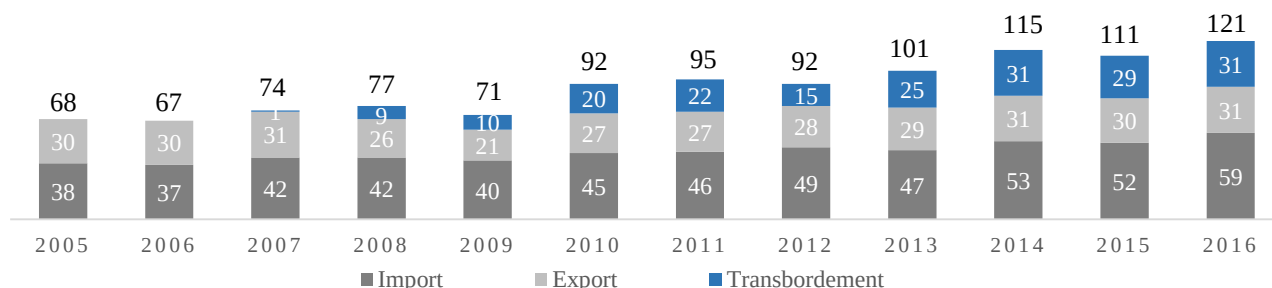
Global : 5,3%

Import (dont cabotage) : 4%

Export (dont cabotage) : 0,2%

TCAM 2007-2016 :

Transbordement : 46,4%



Source : ANP – Activité Portuaire 2016

Le trafic marocain a connu une baisse en 2012 avec le ralentissement de l'économie mondiale et une perte de vitesse du trafic transbordement. En 2016, l'activité des ports marocains a enregistré un transit de 121 millions de tonnes, contre 111 millions de tonnes une année auparavant, marquant ainsi une progression de 8,6%.

En 2015, le trafic global a connu un recul des échanges du Royaume par voie maritime, ayant enregistré une baisse de 4,3%, induite notamment par le recul 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.

Cette hausse s'explique notamment par la bonne orientation du trafic domestique ayant enregistré une hausse de 9,7% et dont le volume a atteint 90 millions de tonnes contre 82,3 millions de tonnes enregistrés durant l'année précédente ainsi que la hausse exceptionnelle de 54,3% des importations des céréales, dont le volume a atteint 8,8 Millions de tonnes et ce, pour combler le déficit de la production nationale en cette denrée qui était de 33,5 millions de quintaux.

Profitant de la dynamique des échanges maritimes du pays durant l'année écoulée, les importations (hors cabotage et hors transbordement) ont enregistré un accroissement de 12,6%, avec un volume de 56,4 millions de tonnes. Les exportations (hors cabotage et hors transbordement) se sont également inscrites dans une tendance positive avec une hausse de 3,5% et un volume de 29,3 millions de tonnes.

A noter la forte augmentation de 54,3% des exportations des engrais, avec un volume de 6,3 Millions de tonnes.

L'évolution des exportations provient de la bonne performance des exportations des métiers mondiaux du Maroc, dont les secteurs automobile (+11,5%), aéronautique (+14,6%) et électronique (+6,7%), ainsi que les secteurs de l'agroalimentaire (+5,2%) et du textile et cuir (+6,7%). La hausse des importations quant à elle s'explique notamment par l'accroissement des acquisitions des biens d'équipement (+27,5%), des demi-produits (+5%), des biens de consommation (+15,2%) et des produits alimentaires (+25%).

L'activité de cabotage s'est inscrite dans le même trend haussier en enregistrant un accroissement de 17,6%, avec un volume de 4,5 millions de tonnes en 2016 contre environ 3,8 millions de tonnes durant l'année précédente. Cette progression a été principalement tirée par la reconfiguration des flux entre les ports marocains en ce qui concerne le cabotage des hydrocarbures, dont le volume global a atteint 2,9 millions de tonnes, en hausse de 43,9%, profitant notamment au port de Tanger Med qui a vu son trafic doubler à 891,5 milliers de tonnes. Cette hausse a également été tirée par l'émergence de nouveaux trafics notamment ceux relatif au trafic du clinker à partir d'Agadir vers le port de Laayoune.

Par ailleurs, l'évolution positive du trafic portuaire global a été également consolidée par l'amélioration de 5,6% de l'activité du transbordement, boostée notamment par le trafic des hydrocarbures. Le transbordement des conteneurs a cependant stagné au même niveau de l'année dernière, soit 2,8 MEVP, en légère baisse de 0,2%.

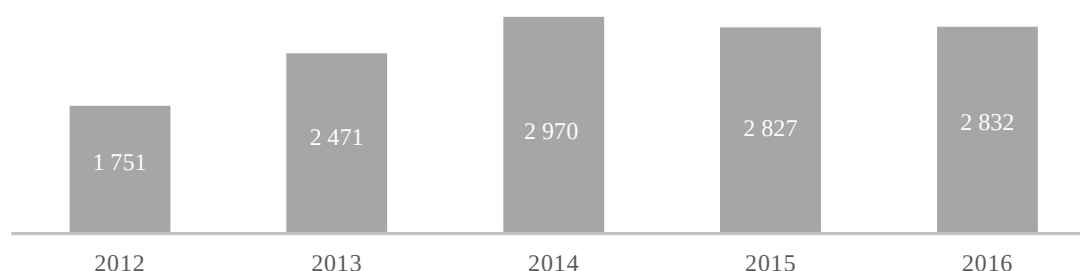
II.9.1. Evolution du trafic transbordement au port de Tanger Med

De 2012 à 2016, l'activité de transbordement à Tanger Med I a augmenté de 12,6% par an en moyenne. Favorisé par un emplacement stratégique, le transbordement dans le port varie en corrélation avec la croissance mondiale.

Le graphique suivant représente l'évolution du trafic transbordement au port de Tanger Med I en milliers d'EVP :

Evolution du trafic transbordement au port de Tanger Med I en milliers d'EVP

TCAM 2012-2016 : 12,8%



Source : ANP – Activité Portuaire 2013, 2014, 2015, 2016

II.9.2. Trafic par type de conditionnement¹⁶ :

Au terme de l'année 2016, l'activité des ports marocains a atteint un volume global de 91 millions de tonnes (hors transbordement), marquant ainsi une hausse de 12,3% par rapport à l'année précédente.

Le graphique suivant représente le trafic maritime au Maroc par type de conditionnement hors transbordement au port de Tanger Med I :

Trafic maritime au Maroc par type de conditionnement hors transbordement au port de Tanger Med I en millions de tonnes

TCAM 2012-2016 :

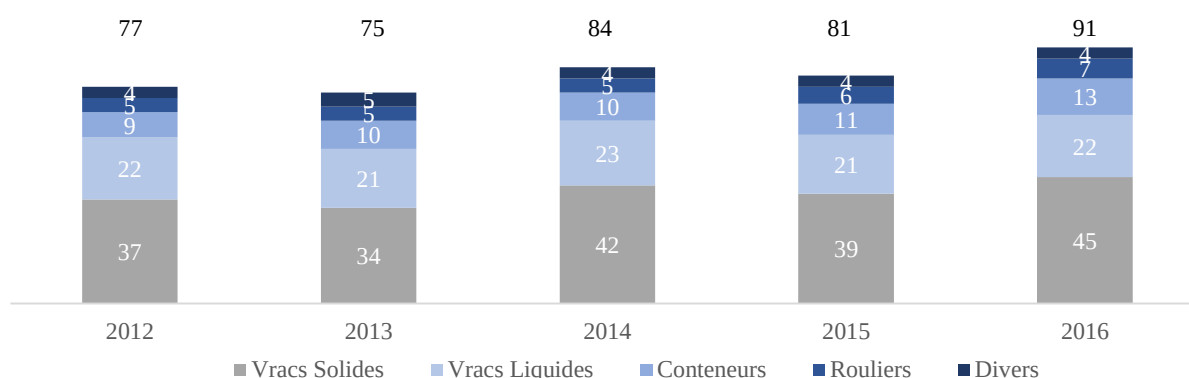
Global : 4,3%

Vracs solides : 5%

Vracs liquides : 0%

Conteneurs : 9,6%

Divers : 0%



(*)Divers : divers marchandises conventionnels (Bois & dérivés, Produits sidérurgiques, Agrumes et primeurs)

Source : ANP – Activité Portuaire 2016

En 2016, hors transbordement, ce sont les vracs solides et liquides qui représentent la plus grande partie du trafic globale. Ainsi, les vracs solides et les vracs liquides représentent respectivement 49% et 24% du trafic. Le trafic de conteneurs représente 14% du total.

Sur l'année, l'activité portuaire est distribuée ainsi :

- 49% du trafic est occupé par les vracs solides, les principaux postes sont les suivants :
 - ✓ Import-export du minerai de phosphate : 22%
 - ✓ Charbon : 20%
 - ✓ Céréales : 15%
 - ✓ Engrais : 12%
- 24% du trafic est occupé par les vracs liquides :
 - ✓ Importations d'hydrocarbures : 69%
 - ✓ Exportation de l'acide phosphorique : 18%
- 14% du trafic est représenté par les importations et exportations de conteneurs qui se distribuent ainsi :
 - ✓ 75% au port de Casablanca
 - ✓ 15% au port d'Agadir
 - ✓ 10% au port de Tanger

a. Vracs solides

La hausse du trafic national de vracs solides en 2016, de 13,4% s'explique par :

- ✓ Les importations de céréales ont augmenté de 54,3% (+3,14 millions de tonnes) ;
- ✓ Les exportations d'engrais ont également enregistré une hausse de 54,3% (+2,2 millions de tonnes) ;

¹⁶ Trafic hors transbordement

- ✓ Le trafic de soufre est en hausse de 11% (+0,45 millions de tonnes);
- ✓ Le trafic de clinker a enregistré une baisse de 12,2% ;
- ✓ Les exportations de phosphate ont accusé une baisse de 7,1% à l'export par rapport à l'année précédente.

En 2015, le trafic de vracs solides a baissé de 6,1%. Ceci s'explique par :

- ✓ Les importations de céréales en recul de 24,9% ;
- ✓ Le trafic de soufre est en hausse de 0,8% (+0,4 millions de tonnes) ;
- ✓ Le trafic total d'engrais a connu une baisse de 8,5% (-0,5 millions de tonnes) ;
- ✓ Les exportations de phosphate ont également accusé une baisse de 3,1%.

b. Vracs liquides :

En 2016, le trafic de vracs liquides est en hausse de 4%. Ceci s'explique par:

- ✓ Une hausse du trafic total d'hydrocarbures de 4% notamment grâce à l'activité cabotage (respectivement en hausse de 38,3% et 49,5% à l'import et à l'export) ;
- ✓ La baisse des exportations d'acide phosphoriques de 12,1% à 3,4 millions de tonnes ;
- ✓ L'augmentation des importations d'ammoniac de 26,2% ;
- ✓ Les importations d'huiles végétales en hausse de 11% par rapport à 2015.

En 2015, le trafic de vracs liquides est en baisse de 8%. Cette baisse s'explique par :

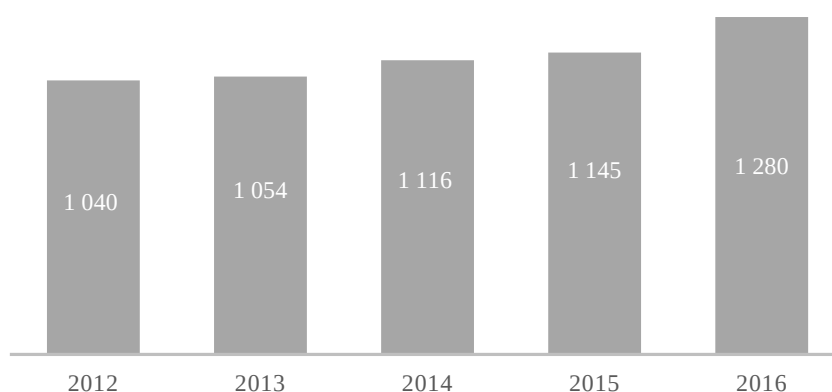
- ✓ L'arrêt de la société SAMIR au mois d'août provoque le recul du trafic d'hydrocarbures au port de Mohammedia, avec une baisse du volume de 3,5 millions de tonnes, malgré une hausse des importations de produits raffinés, notamment la gasoil et l'essence qui ont affiché des hausses respectives de 30,8% et 409,5% ;
- ✓ L'arrêt de la société SAMIR provoque la hausse du trafic d'hydrocarbures au port de Tanger Med avec 847 mille tonnes supplémentaires, soit une hausse de 45% par rapport à 2014.

c. Conteneurs :

Le graphique suivant représente l'évolution du trafic de conteneurs au Maroc en milliers d'EVP hors transbordement au port de Tanger Med I :

Evolution du trafic de conteneurs au Maroc hors transbordement au port de Tanger Med I (en milliers d'EVP)

TCAM 2012-2016 : 5,3%



Source : ANP

La hausse du trafic de conteneurs Gateway en 2016 de +12% (+135 KEVP) s'explique par :

- ✓ Le port d'Agadir a confirmé son positionnement sur le segment des conteneurs avec la tendance de conteneurisation des exportations des agrumes et primeurs dans ce port, en enregistrant un volume de 193 KEVP, marquant ainsi un fort rebond de 13,3%.
- ✓ Le port de Casablanca quant à lui, a affiché une progression de 11,4%, avec un trafic de plus 951 KEVP.

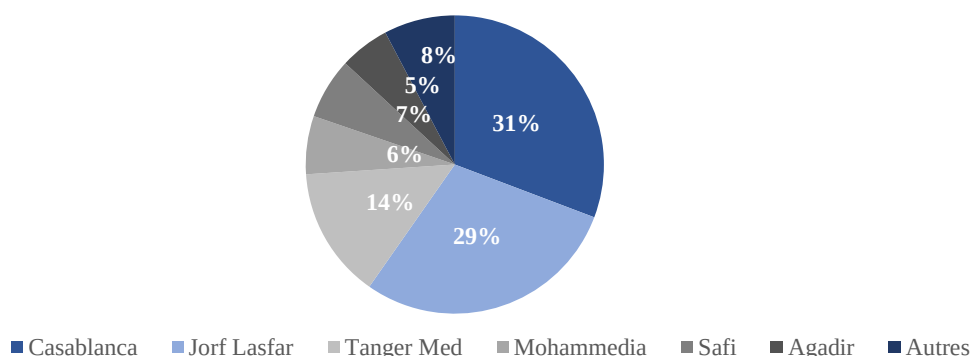
Cette évolution soutenue est portée par l'importation de matériel dans le cadre des grands projets d'investissement au Maroc. Il convient de signaler que la mise en service du TC3 à partir d'Octobre 2016, a permis de renforcer l'offre du port de Casablanca pour cette activité en portant sa capacité globale à 1,6 Millions EVP/an.

La hausse du trafic de conteneurs Gateway en 2015 de +3% (+28 KEVP) s'explique par :

- ✓ la hausse du trafic Gateway manutentionné au niveau du Port de Tanger Med (+14 KEVP) soit une augmentation de +13% ;
- ✓ la hausse des volumes traités par Marsa Maroc (+13 KEVP) ;
- ✓ la hausse des volumes traités par Somaport, deuxième opérateur du port de Casablanca (+2 KEVP).

Le graphique suivant représente la répartition du trafic maritime au Maroc par port en 2016 (en tonnage), hors transbordement au port de Tanger Med I :

Répartition du trafic maritime au Maroc par port en 2016 (en %)



Source : ANP

Les échanges import-export se concentrent pour la grande majorité entre les ports de Casablanca, Jorf Lasfar, Tanger Med et Mohammedia. En effet, 81% du trafic total se partage entre ces quatre ports en 2016. A lui seul, le port de Casablanca génère 30,7% de ces échanges internationaux. Le port profite de la force économique de la ville ainsi que de la population dense et du pouvoir de consommation qui l'accompagne. Jorf Lasfar est le lieu principal des exportations de produits liés au phosphate. Cela confère au port la première place en termes de vracs solides et lui permet d'atteindre 26% du trafic import-export marocain.

Avec 14,2% de parts de marché, le port de Tanger Med est le 3^{ème} de cette liste. Le trafic enregistré sur les segments rouliers et hydrocarbures lui permettent d'atteindre cette place.

d. RORO et TIR

Le trafic RORO a atteint en 2016 un volume total de 7,0 millions de tonnes en croissance de 7,6% par rapport à l'année précédente. Le trafic TIR a atteint un volume de 272.855 unités en 2016 en hausse de 11,1% par rapport à l'année 2015.

e. Autres trafics :

Le trafic de bois et de ses dérivés a atteint 848 415 tonnes en légère baisse de 0,6% par rapport à 2015.

En ce qui concerne les produits sidérurgiques, le trafic a connu une forte augmentation de 14,7% en 2016 par rapport à 2015 pour un volume annuel de 2,1 millions de tonnes.

Enfin, le trafic des agrumes et primeurs a connu une baisse importante de 18,8% due en partie à la conteneurisation progressive de ce type de produits.

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 annuel 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	▪ Engagement du terminal polyvalent du port de Jorf Lasfar pour une enveloppe de 375 MDH ; ▪ 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 4ème 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 ; ▪ Ouverture de deux nouvelles lignes maritimes passagers : la ligne Tanger-Barcelone et la ligne Laâyoune-Las Palmas permettant de renforcer l'offre de l'activité passagers ▪ 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 ; - Obtention du Prix National de l'administration électronique « E-MTIAZ » 2012 pour le projet Portnet. - Régularisation des terminaux exploités par l'OCF au port de Jorf Lasfar
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 » ; - Versement d'une contribution de 240 MDH par l'Etat au fonds de dotation de l'ANP au titre du financement du projet 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 ; - Clôture du séminaire sur la gestion portuaire réalisée dans le cadre de la Coopération triangulaire Maroc-Japon-Pays Africains ; - Visite d'une délégation Djiboutienne à l'ANP ; - Visite d'une délégation de l'Autorité Portuaire de Las Palmas dans le cadre de la coopération et de l'échange d'expériences ; - Autorisation d'apport en nature au capital de la filiale Portnet à travers le transfert de la plateforme EDI pour le compte de la dite filiale ; - 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 - Régularisation de la concession de la marina du port de plaisance de Casablanca avec la signature de la concession attribuée à la société New Marina Casablanca
2016	- Mise en œuvre de la feuille de route pour la maîtrise et l'optimisation des Surestaries ; - L'Agence Nationale des Ports a reçu le premier prix d'excellence des Awards du Paris Africa Ports décerné en clôture du Carrefour du Journal de la Marine Marchande le vendredi 20 mai 2016 à Paris ; - Versement d'une contribution de 319 MDH par l'Etat au fonds de dotation de l'ANP au titre du financement du projet Wessal Casablanca Port ;

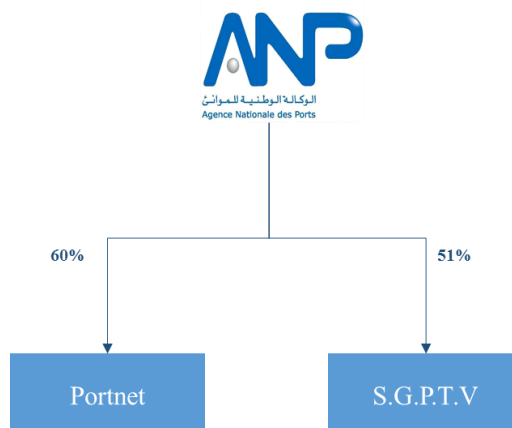
	▪ Ouverture à l'exploitation de la nouvelle zone de plaisance au port d'Al-Hoceima ; ▪ Participation de l'ANP à la 5ème session de la conférence des guichets uniques à Marrakech le 05 Septembre 2016 ; ▪ Signature entre l'Agence Nationale des Ports et Barid Al Maghrib d'une convention de partenariat sur la certification électronique ; ▪ 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 ; ▪ Transfert d'équipements au port de Tanger Ville à la filiale SGPTV à travers la conclusion d'un contrat de cession entre l'ANP et la dite filiale ; ▪ Signature du contrat de concession relatif au Terminal Céréaliier 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	▪ Généralisation de l'enlèvement dématérialisé via PortNet des marchandises au port d'Agadir à partir du 2 mai 2017 ; ▪ Participation de l'ANP au Salon HALIEUTIS 2017 ; ▪ A partir du 16 janvier 2017, la transmission dématérialisée par voie électronique des documents Manifeste import / Export ; ▪ Obtention du 2° prix international en matière de sureté/sécurité des ports décerné par l'IAPH.

Source: ANP

II. FILIALES DE L'ANP

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

Filiales de l'ANP au 30/07/2017



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	6 000 000 MAD
Actionnariat (31/12/2016)	Marsa Maroc : 10%, ANP : 60%*

Source: ANP

(*) Le reste du capital est détenu par ATADM (5%), Attijari Capital Développement (5%), BP (5%), SGMB (5%), Mass Céréales (4%), BMCE Bank (3%), Somaport (2%) et APRAM (1%).

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

Principales données financières MAD	2014	2015	2016
Chiffres d'affaires	2 798 000	23 050 865	66 833 477
Résultat d'exploitation	-544 419	3 365 070	27 037 919
Résultat Net	-399 015	2 431 932	17 218 839

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

Situation nette	5 110 265	7 542 197	24 761 036
Endettement net (Hors CCA)	1 929 556	3 845 085	2 455 713
Endettement net (incluant CCA)	2 155 006	3 958 035	2 456 163
Dont CCA	225 450	112 950	450
Dividendes distribués	0	0	0

Source: ANP

En 2016, Portnet a réalisé un chiffre d'affaires de 66 millions de dirhams contre 23 millions de dirhams l'année précédente.

Le résultat d'exploitation a atteint 27 MDH la même année soit 40% du chiffre d'affaires contre 3 MDH en 2015.

En ce qui concerne le résultat net, il atteint 17 MDH en 2016 pour un endettement net de -2,4 MDH contre respectivement 2,4 MDH et -3,8 MDH l'année précédente.

L'opération en CCA correspond à la quote part souscrite non libérée d'un actionnaire dans le capital de la filiale.

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.

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 (31/12/2016)	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	2014	2015	2016
Chiffres d'affaires	47 469 196	49 495 427	51 456 250
Résultat d'exploitation	92 821	-3 367 038	-6 945 012
Résultat Net	3 989 110	-286 721	-5 575 098
Situation nette	421 214 325	420 927 604	415 352 506
Endettement net (Hors CCA)	-1 936 046	-1 737 957	75 506 573
Endettement net (incluant CCA)	-1 936 046	-1 737 957	173 506 573
Dont CCA	0	0	98 000 000

Dividendes distribués	0	0	0
------------------------------	---	---	---

Source: ANP

SGPTV a réalisé en 2016 un chiffre d'affaires de 51 MDH en croissance de 4% par rapport à l'année précédente.

La filiale enregistre au terme de l'exercice un résultat d'exploitation et un résultat net déficitaires respectivement à hauteur de 7 MDH et 5 MDH.

L'endettement net en 2016 est de 173 MDH contre -1,7 MDH en 2015.

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

II.2.1. Convention conclues entre l'ANP et ses filiales au cours de l'exercice 2016

Au titre de l'exercice 2016, l'ANP a conclu une convention d'avance en compte courant d'associés avec la SGPTV. A ce jour aucun remboursement n'a eu lieu.

a. Convention d'avance en compte courant d'associés

Date et signature de la convention : 28 novembre 2016

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.

II.2.2. Convention conclues entre l'ANP et ses filiales au cours des exercices antérieurs et dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice 2016

a. Convention de contrôle – SGPTV

Date de signature de la convention : 20 Mars 2015

Nature et objet de la convention : Contrat de contrôle conventionnel entre l'Agence Nationale des Ports (ANP) et La Société de Gestion du Port de Tanger Ville (SGPTV) ayant pour objet de fixer les conditions et les modalités d'exercice du contrôle conventionnel notamment en ce qui concerne :

- Les actes à soumettre à l'autorisation préalable du conseil d'administration (CA) de la Filiale ;
- Les Comités devant être créés auprès du CA de la Filiale ;
- Les procédures de contrôle interne à mettre en place ;
- Les informations à communiquer à l'Agence ;
- Les informations à communiquer au Ministère chargé de l'Economie et des Finances ;
- Les modalités de suivi de la convention par le commissaire de Gouvernement.

b. Convention de concession de gestion du Port de Tanger ville- SGPTV

Date de signature de la convention :

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 1^{er} janvier 2012.

c. Convention de contrôle - Portnet

Date de signature de la convention : 7 Septembre 2015

Nature et objet de la convention : Contrat de contrôle conventionnel entre l'Agence Nationale des Ports (ANP) et la société Portnet ayant pour objet de fixer les conditions et les modalités d'exercice du contrôle conventionnel notamment en ce qui concerne :

- Les rôles, responsabilité, composition et fonctionnement du conseil d'Administration de la Filiale ;
- Les actes à soumettre à l'autorisation préalable du conseil d'administration (CA) de la Filiale ;
- Les Comités devant être créés auprès du CA de la Filiale ;
- Les procédures de contrôle interne à mettre en place ;
- Les informations à communiquer à l'Agence ;
- Les informations à communiquer au Ministère chargé de l'Economie et des Finances ;
- Les modalités de suivi de la convention par le commissaire du Gouvernement.

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 Affaires juridiques ;
 - ✓ 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 « Atlantic 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 « Atlantic Centre » regroupant les ports situés entre El Jadida et Essaouira ayant le port de Jorf Lasfar comme tête de région ;
- La région « Atlantic Sud » qui comprend les ports situés entre Agadir et Imessouane dont le port d'Agadir comme tête de région ;
- La région « Atlantic 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.

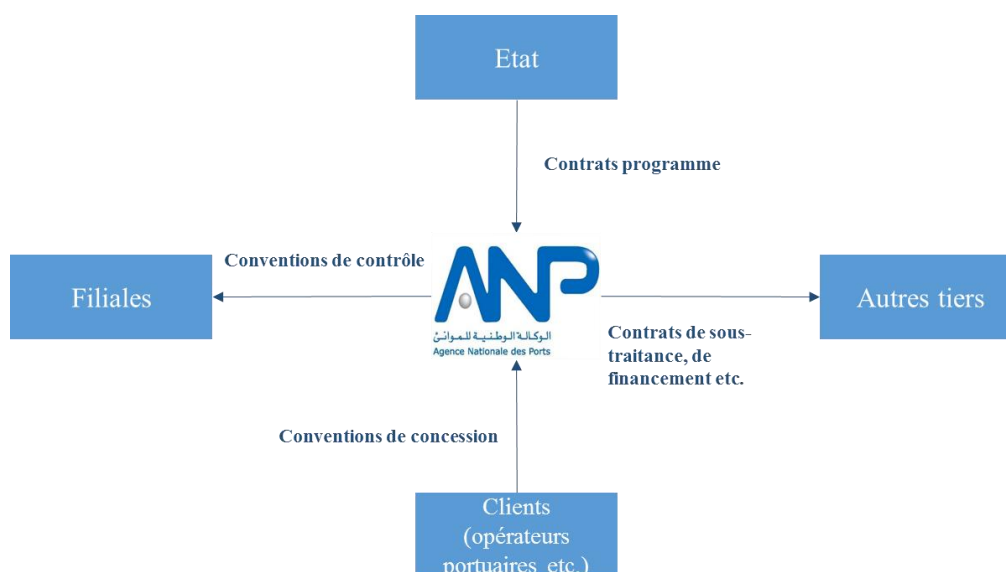
IV.4. SECURITE, SURETE ET ENVIRONNEMENT

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 la cadre contractuel liant l'ANP à l'Etat, une convention d'investissement a été signée entre l'agence et l'Etat concernant le projet Wessal. 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 juin 2017.

VI. CONCESSIONS, AUTORISATIONS ET OTDP

L'évolution des conventions, autorisations et OTDP sur la période 2014-2016 se présente comme suit :

	2014	2015	2016
Concessions	15	22	26
Autorisations	127	160	214
OTDP	2 306	2 468	2 524

Source: ANP

L'ANP gère plus d'une vingtaine de concessions qui se répartissent comme suit :

Nature de concession	Nombre
Concession d'exploitation de terminaux multi-users dans les ports de commerce	6
Concession d'exploitation de terminaux pour le compte propre dans les ports de commerce	5
Concession de gestion des ports de plaisance	6
Concession d'exploitation des ports de pêche	1
Concession de manutention	6
Concession d'exploitation des chantiers navals	2

Source: ANP

Sur le plan opérationnel, le bilan global, à fin 2016, fait ressortir 214 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 au Port	0	4	4	9	7	5	7	36
Gardiennage à bord des navires	0	4	4	7	12	8	4	39
Shipchandling	0	4	8	13	17	23	7	72
Stockage	0	3	12	-	8	4	2	29
Soutage	2	6	-	-	9	-	6	23
Remorquage	-	-	1	2	1	-	-	4
Pilotage	0	-	-	1	-	-	-	1
Collecte des eaux mazouteuses	0	-	2	-	5	3	-	10

Source: ANP

VII. ACTIVITE DE L'ANP

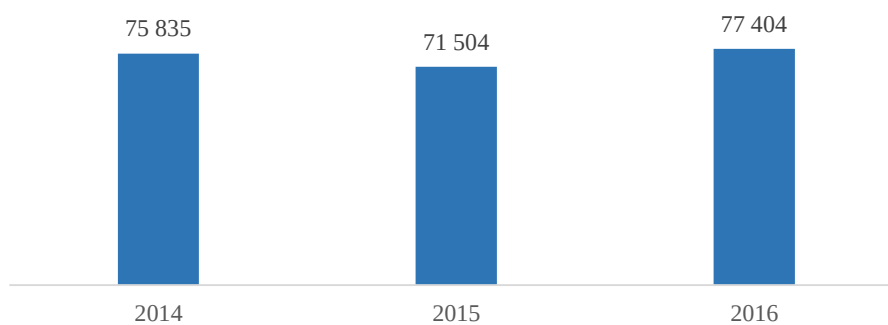
VII.1. ACTIVITE DES PORTS GERES PAR L'ANP

Les ports gérés par l'ANP font transiter environ 90% du trafic national. En 2016, le trafic des ports relevant de l'ANP a atteint un volume de 77,4 millions de tonnes marquant ainsi une progression de 8,3% par rapport à l'année 2015 résultant des variations suivantes :

- Importations : 48,2 millions de tonnes, soit une croissance de 11,3% ;
- Exportations : 25,5 millions de tonnes, soit une croissance de 3,1% ;
- Cabotage : 3,7 millions de tonnes, soit une croissance de 6,4%.

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

TCAM 2014-2016 : 1%



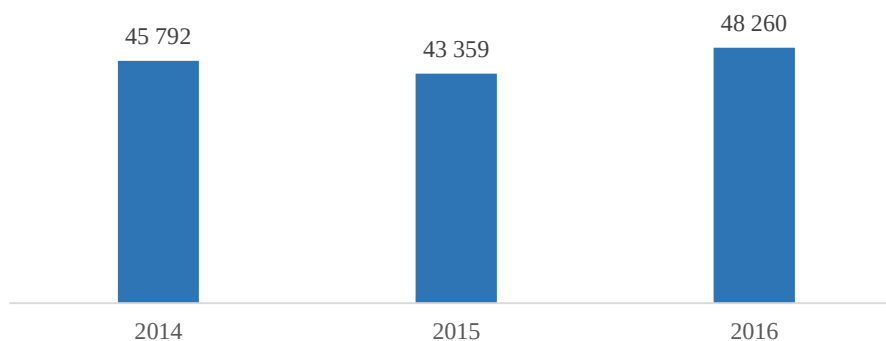
Source: ANP

VII.2. TRAFIC A L'IMPORT

En 2016, les importations ayant transité par les ports gérés par l'ANP se sont établis à 48,2 millions de tonnes, contre 43,3 millions de tonnes pour l'année précédente, soit une hausse de 11,3%.

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

TCAM 2014-2016 : 2,6%



Source: ANP

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

- La hausse notable des importations céréalières de 56,7% dont le volume atteint 8,6 millions de tonnes ;
- La progression du trafic des produits sidérurgiques de 41,8% avec un volume de 1,6 millions de tonnes ;
- La croissance des importations de l'Ammoniac de 26,2% dont le volume est de 1,04 millions de tonnes ;
- La progression des importations de Soufre à hauteur de 11% pour un volume de 4,9 millions de tonnes.

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

- La baisse de 8,8% des importations des hydrocarbures avec un volume de 9,1 millions de tonnes ;
- L'absence d'importations de Clinker au niveau des Vrac solides.

La valeur des importations a connu un accroissement de 9,8% par rapport à l'année précédente en se chiffrant à 408 milliards de Dirhams au terme de l'année 2016¹⁷.

En 2015, ces mêmes importations ont connu une baisse de 5,3%. Cette baisse s'explique notamment par la régression des principaux trafics suivants :

- La baisse des importations de céréales de 25,8%, dont le volume a atteint 5,5 millions de tonne, suite à la réalisation d'une récolte céréalière record de 115 millions de quintaux en 2015 ;
- Le recul de 14% des importations des hydrocarbures dû notamment à la forte baisse de 50% des importations de pétrole brut, dont le volume a atteint 2,6 millions de tonnes, contre 5,2 millions de tonnes une année auparavant, et ce, en liaison avec l'arrêt de l'activité de la raffinerie SAMIR depuis Aout 2015 ;
- Une légère baisse des importations du charbon de 0,3% (7,9 millions de tonnes).

Les autres trafics à l'import ont évolué d'une manière positive comme suit :

- La hausse de 5,5% du trafic des conteneurs à l'import (433.031 EVP) ;
- La progression du trafic des produits sidérurgiques de 27% avec un volume de 1.720.000 tonnes.

En valeur, les importations se sont élevées à 372,2 milliards de Dhs en 2015.

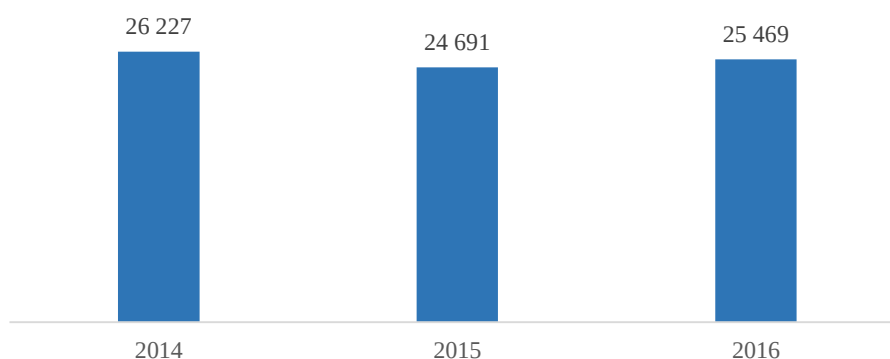
¹⁷ Office des Changes : Balance commerciale

VII.3. TRAFIC A L'EXPORT

En 2016, les exportations ayant transité par les ports gérés par l'ANP, ont connu une hausse de 3,1%, en enregistrant un volume de 25,4 millions de tonnes, contre 24,6 millions de tonnes durant l'année précédente.

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

TCAM 2014-2016 : -1,4%



Source: ANP

Cette hausse s'explique par les principaux facteurs suivants :

- La hausse significative de 54,3% des exportations des Engrais, avec un volume de 6,3 millions de tonnes ;
- Une tendance positive due au trafic RORO (29,5%) qui a enregistré un volume de 83 536 tonnes ;
- La hausse de 18% au niveau du trafic conteneurisé soit 486 871 EVP.

L'évolution des exportations provient également de la bonne performance des exportations des métiers mondiaux du Maroc, dont les secteurs automobile (+11,5%), aéronautique (+14,6%) et électronique (+6,7%), ainsi que les secteurs de l'agroalimentaire (+5,2%) et du textile et cuir (+6,7%).

D'autres trafics à l'export ont suivi une tendance baissière comme suit :

- La baisse enregistrée par le trafic des huiles végétales (-52,3%) avec un volume de 1 650 tonnes ;
- La forte régression des exportations d'agrumes et de primeurs de 31,1% soit un volume de 25 275 ;
- Le recul des exportations d'acide phosphorique de 12,1%.

En valeur, les exportations des biens se sont chiffrées à 224 milliards de Dirhams au terme de l'année 2016, en enregistrant un accroissement de 2,7% par rapport à l'année précédente.¹⁸

Les exportations durant l'année 2015 ont connu une baisse de 5,9%, en enregistrant un volume de 24,7 millions de tonnes, contre 26,2 millions de tonnes durant l'année précédente.

Cette régression s'explique par les principaux facteurs suivants :

- Le recul de 3,1% des ventes à l'étranger du phosphate brut, avec un volume de 8 572 031 tonnes, et de l'aide phosphorique (-1,9%) avec un volume de 3 900 636 tonnes ;
- Le fort repli de 67,7% des exportations des hydrocarbures, avec un volume de 375 846 tonnes ;
- La tendance négative enregistrée par le trafic des agrumes et primeurs (-16,9%) qui ont enregistré un volume de 110 661 tonnes.

D'autres trafics ont suivi une tendance haussière comme suit :

- La légère hausse du trafic de conteneurs à l'export de 0,3% ;

¹⁸ Office des Changes : Balance commerciale

- La progression du trafic TIR de 3,5% de 2.938 unités.

En valeur, les exportations ont enregistré une hausse de 9%, pour se chiffrer à 218 milliards de Dhs au titre de l'année 2015.¹⁹ La hausse de la valeur des exportations malgré la baisse des volumes est due au dynamisme notable des métiers mondiaux du Maroc, notamment les exportations des secteurs de l'automobile et dans une moindre mesure de l'aéronautique.

¹⁹ Office des Changes : Balance commerciale

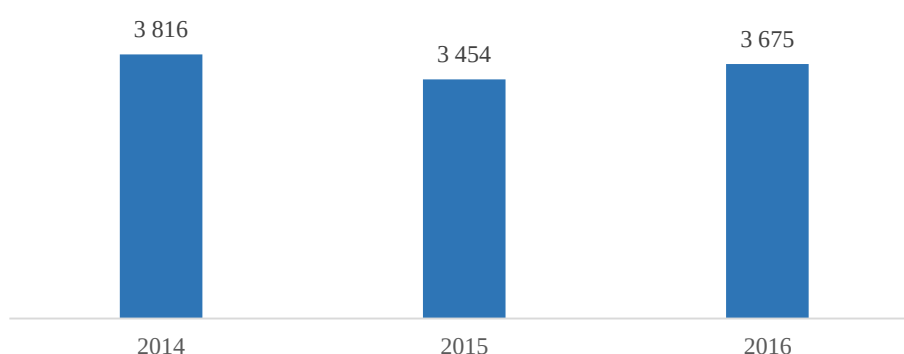
VII.4. TRAFIC CABOTAGE

A fin 2016, l'activité de cabotage a enregistré un volume de 3,6 millions de tonnes contre environ 3,4 millions de tonnes durant l'année précédente. Cette progression a été principalement tirée par :

- La reconfiguration des flux entre les ports marocains concernant le cabotage des hydrocarbures, profitant notamment au port de Tanger Med qui a vu son trafic doublé. Cette reconfiguration matérialisée par une nouvelle répartition du trafic d'hydrocarbures concerne essentiellement les ports de Mohammedia, Casablanca et Jorf Lasfar ;
- L'émergence de nouveaux trafics notamment ceux relatif au trafic du clinker à partir d'Agadir vers le port de Laâyoune.

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

TCAM 2014-2016 : -1,8%



Source: ANP

A fin 2016, l'évolution de l'activité de cabotage a connu une croissance de 6,4% par rapport à 2015. Cette évolution s'explique par :

- La hausse de l'activité de cabotage d'hydrocarbures de 26% à 2 019 371 tonnes notamment celle des produits raffinés a marqué une forte hausse de 43,9%. Cette activité est essentiellement développée à partir du port de Tanger Med (891.000 tonnes, soit +107,8%) et Jorf Lasfar (438.000 tonnes, +188,9%) ;
- Le trafic conteneurisé en cabotage a connu une baisse de 8% par rapport à l'année précédente, se portant à 1 353 025 tonnes (154 473 EVP) ;
- La baisse de l'activité de cabotage de clinker de 31% à 250 184 tonnes.

A fin 2015, l'activité du cabotage entre les ports marocains a atteint un volume global de 3,5 millions de Tonnes, soit une baisse de 9,5 % par rapport à l'année précédente. Cette activité représente environ 4% du trafic domestique national.

Cette baisse s'explique notamment par la baisse du trafic domestique national au niveau de la majorité des ports au niveau des produits suivants :

- Hydrocarbures : 1 599 706 tonnes, soit -14,8% ;
- Conteneurs : 177 299 EVP, soit -4,2% ;
- Clinker : 360 410 tonnes, soit -18,5%.

VII.5. TRAFIC PECHE

En termes d'apports de pêche, l'année 2016 a été marquée par le débarquement d'environ 1,5 Millions tonnes de poissons, composées essentiellement de la pêche côtière (95%).

VII.5.1. Pêche côtière

Durant l'année 2016, le secteur de la pêche côtière a connu une hausse du volume des débarquements (+7%), qui se sont chiffrés à 1,3 Millions de tonnes, par rapport à une année auparavant.

De son côté, la valorisation des produits de la pêche côtière a progressé de 4% pour s'établir à 6,8 MMDH. Cette évolution recouvre une hausse de 4,1% pour le poisson pélagique et +3,8% pour les autres apports.

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

Ports	Volumes (en tonnes)			Valeur (en KDH)		
	2015	2016	Var/15	2015	2016	Var/15
Méditerranée	26 334	22 380	-15%	404 826	379 239	-6%
Atlantique	1 262 617	1 360 835	8%	6 181 472	6 466 465	5%
Total	1 288 952	1 383 215	7%	6 586 298	6 845 704	4%

Source: Rapport statistiques sur la pêche côtière et artisanale -2016/ 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 2016, la zone Atlantique a connu une hausse de 8% de ses volumes et de 5% 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 2016, se sont élevées à environ 86.000 tonnes, en hausse de 19,1% par rapport à l'année 2015.

Le port de pêche d'Agadir concentre l'essentiel de l'activité de pêche hauturière à hauteur de 68%.

VII.6. TRAFIC PAR PORT

En 2016, 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 (%)
Nador	2 295	1 004	170	3 469	4,5%
Tanger ville	5	0	0	5	0,0%
Mohammedia	4 631	38	1 053	5 721	7,4%
Casablanca	17 074	9 288	1 353	27 715	35,8%
Jorf Lasfar	18 065	7 587	438	26 091	33,7%
Safi	2 225	3 689	56	5 969	7,7%
Agadir	2 876	1 712	331	4 918	6,4%
Tan tan	33	4	3	41	0,1%
Laayoune	443	2 147	230	2 820	3,6%
Dakhla	613	0	40	654	0,8%
Total	48 260	25 469	3 675	77 404	100,00%

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 77% du trafic des ports gérés par l'ANP.

Avec un volume de 27,7 millions de tonnes, le port de Casablanca reste le premier port d'Import-Export du Maroc (30,7% du trafic domestique). En deuxième position, 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 2016, un volume global de 26,1 millions de tonnes, soit 28,9% du trafic portuaire national (hors transbordement).

Cette analyse fait également ressortir qu'hormis le port de Mohammedia qui a marqué une baisse de 27,7% en raison de l'arrêt de l'activité de raffinage des hydrocarbures, l'ensemble des autres ports ont enregistré des hausses plus ou moins importantes par rapport à la même période de l'année précédente.

VII.6.1. Port de Nador

L'activité du port de Nador a atteint au terme de l'année 2016 un volume global de plus de 3,4 millions de tonnes enregistrant une hausse importante de 17,5% par rapport à 2015. Cette progression a été essentiellement portée par une croissance des importations de 46,3% à 2,2 millions de tonnes et de l'activité cabotage de 43,1% malgré une baisse des exportations de -20,7%

En 2015, l'activité a affiché un volume global de plus de 2,9 millions de tonnes, en baisse de 4,2% par rapport à l'année précédente.

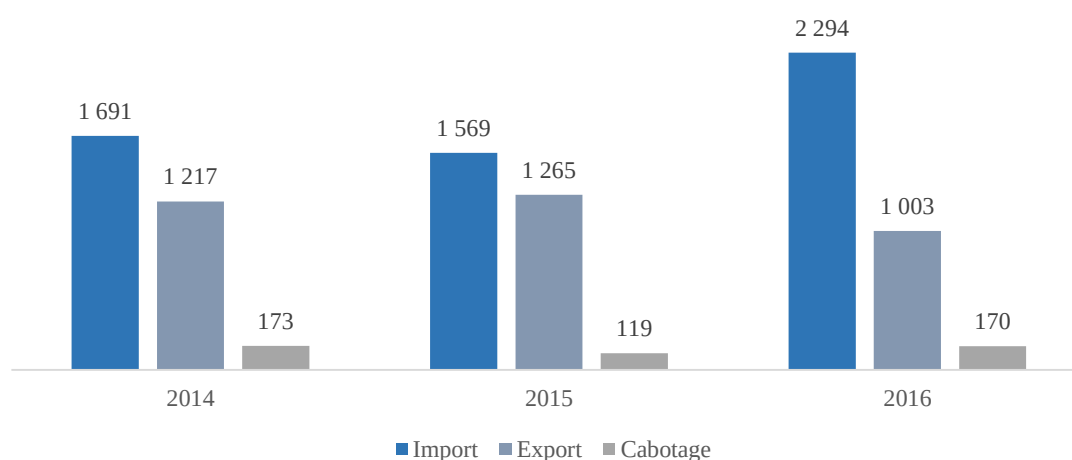
Evolution du trafic du Port de Nador (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 16,4%

Export : -9,2%

Cabotage : -0,8%



Source: ANP

Les principales variations du trafic en 2016 découlent de :

Import:

- L'augmentation des importations de Céréales de 189,3% pour un volume de 836.498 tonnes en 2016 par rapport à 289.170 tonnes en 2015 ;
- La très forte hausse des importations de Gasoil à 72.870 tonnes en 2016 et des Billettes à 210.268 tonnes ;
- La baisse des importations de la Coke de pétrole de -35,1% à 164.198 tonnes.

Export:

- La baisse des exportations de Clinker de -28,4% à 385.836 tonnes en 2016 contre 539 115 tonnes en 2015 ;
- Le recul des exportations de Barytine de -46,7% à 221 870 tonnes en 2016.

Cabotage :

- Cabotage Gasoil : 143.057 tonnes, soit +33,7% ;
- Cabotage essence : 27.374 tonnes, soit +126,1%.

Les principales variations du trafic en 2015 découlent de :

- La régression des importations des céréales de 9,6% dont le volume a atteint 289.000 en 2015 est dû au démantèlement par l'ANP d'un magasin de stockage ;
- Le recul des importations du coke de pétrole de 22,1% avec un volume de 253.000 tonnes, contre 325.000 tonnes enregistrés en 2014, et ce, en liaison avec les turbulences que connaît le secteur des BTP ainsi que les difficultés que rencontrent les promoteurs immobilier ;

- La forte régression du gasoil qui enregistré une baisse de 31,9% par rapport à 2014, avec un volume de 119.000 tonnes ;
- Quant au charbon, il a affiché un trend haussier de 3,4%, avec un volume de 442.000 tonnes du fait du programme de l'ONEE sur la région ;
- La hausse des exportations du clinker de 16,7% pour s'établir à 539.000 tonnes, suite aux exportations de ce produit en Afrique subsaharienne.

Sur un autre plan, l'activité du port de Nador a été marquée durant l'année 2015 par la régression de 3,2% de l'activité passagers, avec 424.214 passagers. Durant l'année 2014 l'activité a été marquée par la régression de 1,3% de l'activité passagers, avec 438.328 passagers. Ces régressions sont dues, en partie, à la déviation du trafic passager vers Tanger Med.

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 2016, une baisse importante de -27,7% par rapport à l'année précédente avec un volume ne dépassant pas 5,7 millions de tonnes.

Cette baisse est consécutive à celle de 30,2% enregistrée en 2015

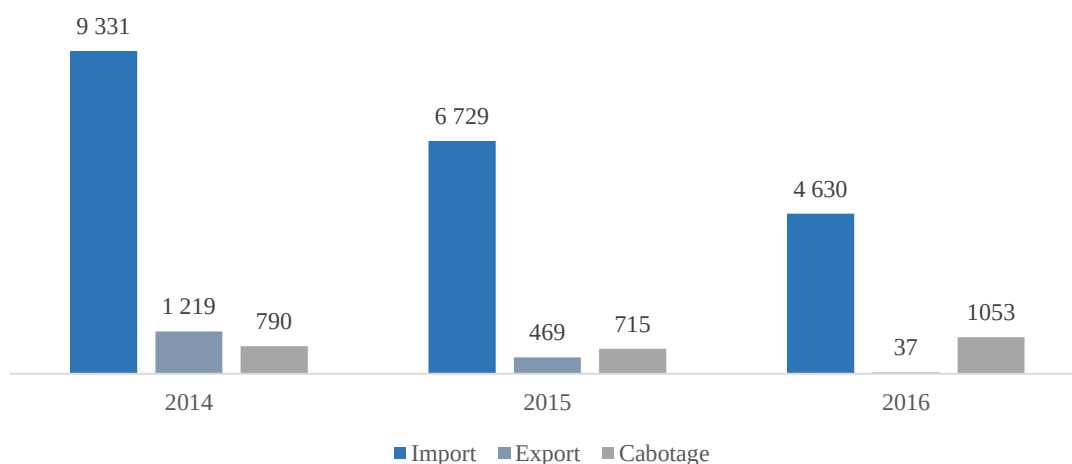
Evolution du trafic du Port de Mohammedia (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : -29,5%

Export : -82,5%

Cabotage : 15,4%



Source: ANP

En 2016, les principaux trafics ayant marqué une variation importante sont :

Import :

- L'arrêt des importations de pétrole brut, lui-même induit par l'arrêt de la raffinerie SAMIR depuis Aout 2015.
- Hausse des importations de Gasoil de 39,5% pour un volume de 2,2 millions de tonnes en 2016 ;
- Stagnation des importations de Butane à 1,4 millions de tonnes en 2016 ;
- Forte baisse des importations en Fuel Oil à -82,3% avec 114.379 tonnes en 2016 contre 647.675 tonnes en 2015.

Export :

- L'arrêt total des exportations des produits raffinés (Virgin Naphta, Essence, jet...) ;
- La régression des exportations de sel qui ont également affiché un trend baissier de 58,9% avec un volume de 34 023 tonnes.

Cabotage

- Hausse du cabotage de 47,4% portée essentiellement par les trafics de Fuel Oil et de Gasoil, respectivement à 664.339 tonnes et 363.389 tonnes.

Les principaux trafics ayant marqué un décroissement des volumes en 2015 se présentent ci-dessous :

Import :

- Baisse de 50% des importations de pétrole brut à 2,6 millions de tonnes en parallèle de l'augmentation des produits raffinés avec l'amélioration des capacités de stockage des distributeurs ;
- Décroissement des volumes de fuel oil à l'importation de 35,5% à 869 000 tonnes ;
- Hausse des importations des produits raffinés notamment le gasoil et l'essence avec des croissances respectives de 30,8% et 409,5% pour des volumes respectifs de 1,6 millions de tonnes et 151 000 tonnes.

Export :

- Baisse des exportations des produits virgin Naphta, jet et de l'essence respectivement à hauteur de 60,5%, 57,2% et 41% pour des volumes respectifs de 220 000 tonnes, 141 000 tonnes et 418 000 tonnes.

Cabotage :

- Hausse du cabotage principalement en provenance du port de Tanger Med pour le gasoil et le fuel.

VII.6.3. Port de Casablanca

En 2016, le port de Casablanca a connu une hausse de son trafic de 9,5% pour un volume global de 27 millions de tonnes contre 25,3 millions de tonnes en 2015.

Le trafic avait accusé une quasi-stagnation (+0,6%) de son trafic en 2015 par rapport à 2014, avec un volume global de 25,3 millions de tonnes, contre 25,1 millions de tonnes en 2014.

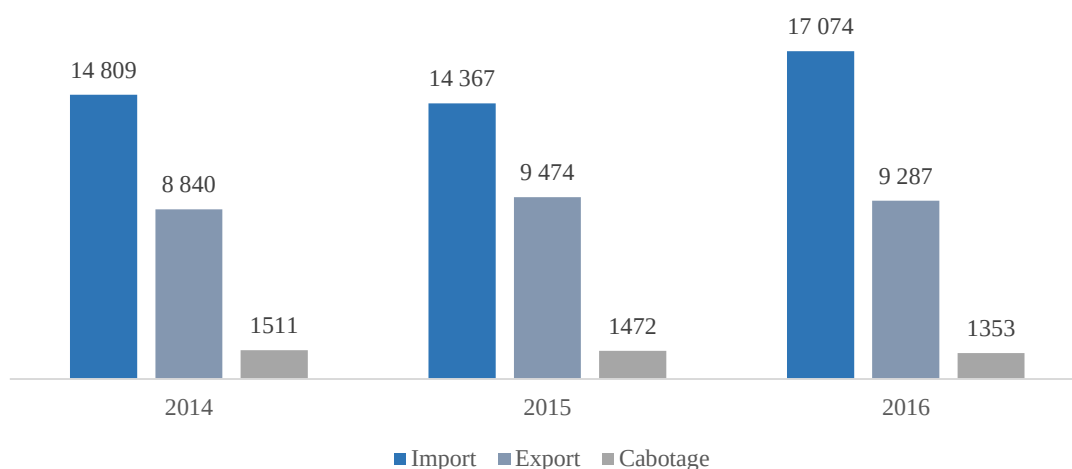
Evolution du trafic du Port de Casablanca (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 7,3%

Export : 2,4%

Cabotage : -5,3%



Source: ANP

La croissance du trafic enregistrée en 2016 a principalement été portée par les variations suivantes :

- Une augmentation non négligeable du trafic de conteneurs à l'import avec un volume en tonnage de 5,2 millions de tonnes en 2016 en croissance de 12,9% par rapport à 2015 ;
- La remarquable croissance du trafic céréalier à hauteur de 42,7% soit 5 millions de tonnes en 2016 contre 3,5 millions de tonnes en 2015 ;
- Les importations d'aliments de bétails et de sucre qui ont connu des croissances respectives de 53% et 16,6% ;
- Une croissance du trafic conteneurisé à l'export de 20,2% soit 2,1 millions de tonnes en 2016 ;
- Une baisse notable des exportations de Phosphate de -14% soit 5,8 millions de tonnes en 2016 contre 6,8 millions de tonnes en 2015 ;
- Un recul notable de l'activité cabotage à l'export au niveau du trafic conteneurisé de 21% par rapport à l'année précédente ;
- Le trafic TIR a connu une augmentation de 40,1% en 2016 par rapport à 2015 en atteignant 44 299 tonnes contre 31 630 tonnes l'année précédente.
- La croissance de 17,9% du trafic roulier en 2016 qui atteint 308 274 tonnes.

En 2015, l'évolution des principaux trafics du port se présente comme suit :

- Une hausse du trafic global conteneurisé en tonnage de 29,1% à 7,9 millions de tonnes contre 6,1 millions de tonnes l'année précédente²⁰ ;

²⁰ Trafic cabotage à l'import et à l'export

- La tendance positive des exportations du phosphate (+6,7%), avec un volume de 6,8 millions de tonnes, contre 6,4 MT en 2014 ;
- La hausse de 15% des importations du sucre, avec un volume de 885.000 de tonnes, contre 769.000 de tonnes.
- Le léger recul de l'activité cabotage au niveau du port de 2,6% par rapport à l'année précédente ;
- La forte baisse des importations des céréales (-21,3%), avec un volume de 3,6 millions de tonnes, contre 4,5 millions de tonnes en 2014 ;
- Le recul de 6,1% des importations des aliments de bétails, avec un volume de 1 million de tonnes, contre 1,1 millions de tonnes en 2014 ;
- La baisse des importations du charbon (-8,5%) avec un volume de 699.000 de tonnes.

VII.6.4. Port de Jorf Lasfar

Le port de Jorf Lasfar a connu au titre de l'année 2016 une hausse considérable de son trafic global de l'ordre de 15% soit 26 millions de tonnes contre 22,7 millions de tonnes en 2015.

En 2015, le trafic global enregistré une hausse de 2,4% par rapport à 2014.

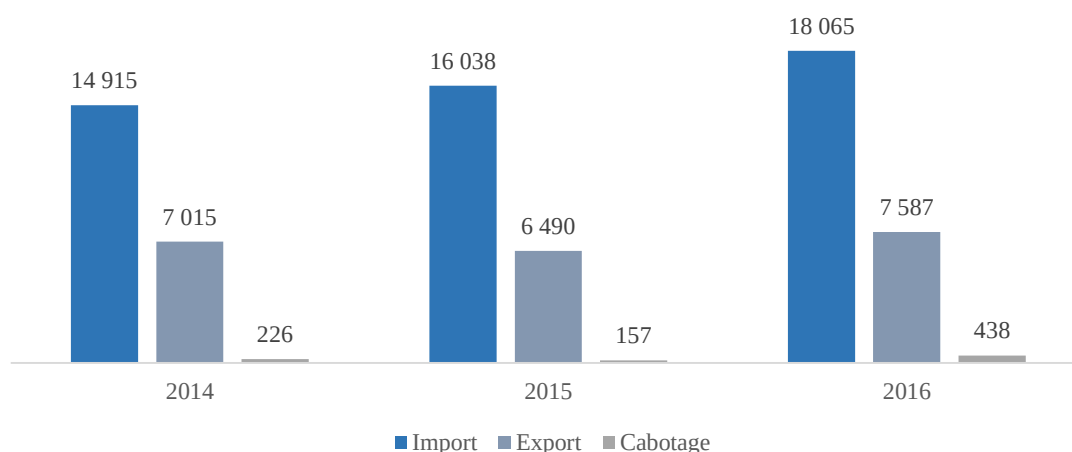
Evolution du trafic du Port de Jorf Lasfar (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 10%

Export : 4%

Cabotage : 39,2%



Source: ANP

La croissance enregistrée en 2016 s'explique par les variations suivantes :

- La tendance haussière enregistrée par les importations de charbon qui enregistre 2,6% de croissance en 2016 pour un volume de 5,6 millions de tonnes due à la remise en service des quais immobilisés depuis août 2014 pour la réalisation des travaux de maintenance.
- Le fort rebond du trafic des hydrocarbures, suite à l'augmentation des capacités de stockage des sociétés des hydrocarbures sur le site de Jorf Lasfar d'une part, et au démarrage complet du poste à quai N°9 au port d'autre part ce qui explique la hausse des importations de Soufre et de gasoil respectivement de 13,6% et 24% ;
- Le sursaut des exportations des engrais (+60,1%), et des importations des intrants de l'OCP à savoir, le soufre (+13,6%), l'acide sulfurique (+47%) et l'ammoniac (+26,2%), 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.
- Les baisses respectives des exportations d'acide phosphorique et de Clinker de -27,3% et -44%.

En 2015, cette hausse est due à la remise en service des quais qui ont été immobilisés depuis août 2014, pour la réalisation des travaux de maintenance et d'extension :

- La progression de 2,3% des importations du charbon, dont les importations ont atteint 5,5 millions de tonnes, contre 5,4 millions de tonnes une année auparavant en liaison avec la mise en service de l'extension de la centrale thermique JLEC ;
- Le fort rebond des importations du gasoil qui a enregistré un volume de 1,5 MT, avec une progression de 33,5% ;
- La baisse des importations des céréales de 29,5%, dont le volume a atteint uniquement 1 MT, contre 1,4 MT enregistré en 2014, eu égard aux résultats de la récolte céréalière ;
- Le soufre, ayant affiché une hausse des importations de 3,5%, avec un volume de 2,9 millions de tonnes ;
- La baisse de 12,4% des exportations des engrais, qui ont enregistré un volume de 3,4 millions de tonnes ;
- La progression de 4,2% des exportations du clinker à destination des pays africains (1.032.000 Tonnes).

VII.6.5. Port de Safi

En 2016, le trafic global enregistré au port de Safi a progressé de 4,9% pour atteindre un volume de 5,9 millions de tonnes.

Au terme de l'année 2015, le trafic du port a enregistré une baisse de 8,1% avec un volume de 5,7 millions de tonnes, contre 6,2 millions de tonnes durant l'année précédente.

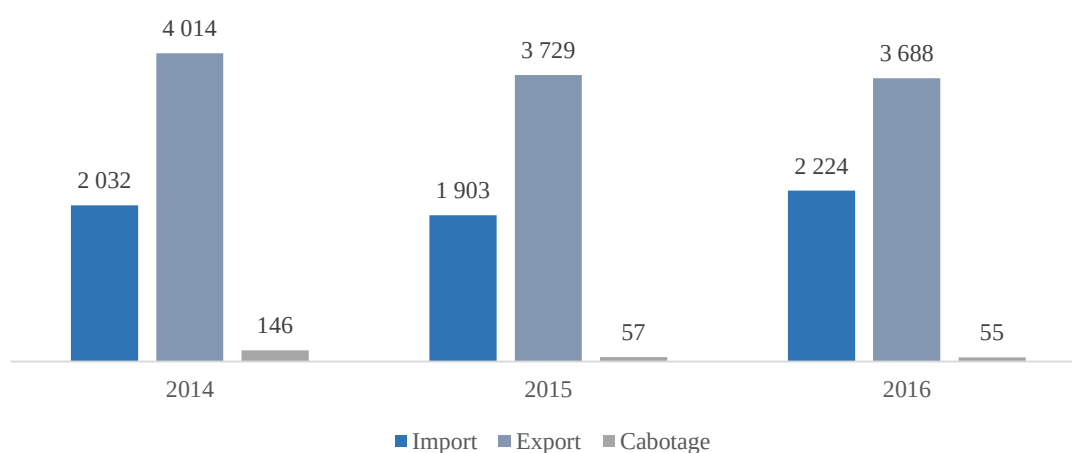
Evolution du trafic du Port de Safi (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 4,6%

Export : -4,1%

Cabotage : -38,6%



Source: ANP

La croissance enregistrée en 2016 a notamment été due aux variations suivantes :

Import :

- Une progression des importations de soufre de 5,5% pour un volume de 1,5 millions de tonnes ;
- Une hausse remarquable des importations de céréales pour un volume de 454 294 millions de tonnes en 2016 contre 143 456 en 2015 ;
- La baisse des importations de Coke de pétrole de -53,9%.

Export :

- L'augmentation des exportations d'acide phosphorique de 2,3% par rapport à 2015 ;
- L'important trend haussier observé sur l'exportation d'engrais en croissance de 24,8% pour un volume de 833 480 tonnes ;

- La baisse de -17,3% enregistrée sur les exportations de phosphate soit un volume de 347 016 tonnes contre 419 667 tonnes en 2015.

Cabotage :

- Clinker : 47 590 tonnes, soit une baisse de -3,6% ;
- Gypse : 8 125 tonnes, soit une hausse de 7,6%.

Sur un autre plan, l'activité du port de Safi a été marquée durant l'année 2016 par la progression de 63,2% du nombre de croisiéristes (1 056 croisiéristes).

En 2015, la régression du trafic s'explique particulièrement par :

A l'import :

- Le soufre : 1.505.000 tonnes, soit -4,2 % ;
- La soude caustique : 17.000 tonnes, soit -14% ;
- Les céréales : 143.000 tonnes, soit -37% ;
- Les engrais : 10.000 tonnes, soit -9,8%.

A l'export :

- L'acide phosphorique : 2.005.000 tonnes, soit -0,9% ;
- Les engrais : 668.000 tonnes, soit -12,8% ;
- Le phosphorique : 420.000 tonnes, soit +23,1% ;
- La barytine : 358.000 tonnes, soit -36,7%.

Cabotage :

- Le clinker : 49.000 tonnes, soit -66,4%.

De son côté, l'activité des croisières a connu une progression de 2% comparativement à l'année précédente, avec 647 croisiéristes.

VII.6.6. Port d'Agadir

Le trafic ayant transité par le port d'Agadir au titre de l'année 2016 s'est élevé à 4,9 millions de tonnes, contre 4 millions de tonnes durant l'année précédente, soit une hausse de 22,9%

En 2015 le trafic a accusé une baisse de 4,2% par rapport à 2014.

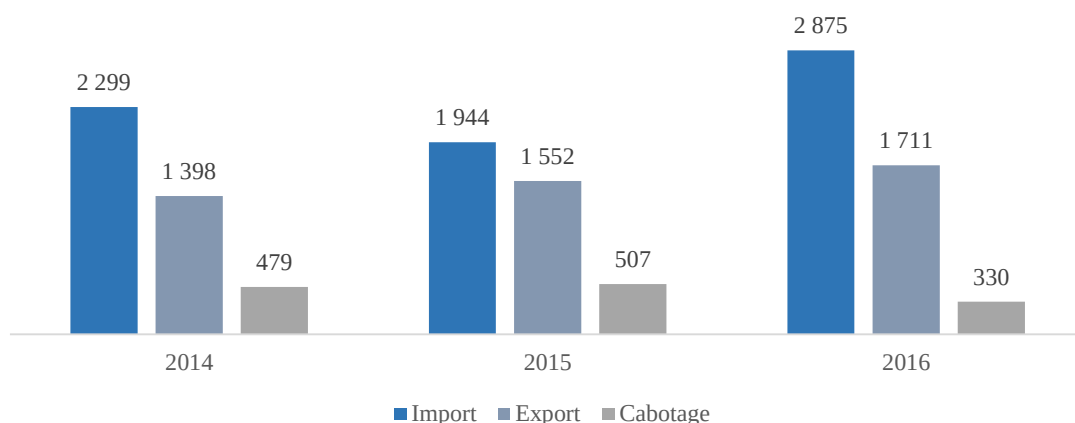
Evolution du trafic du Port d'Agadir (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 11,8%

Export : 10,6%

Cabotage : -17%



Source: ANP

En 2016, la croissance du trafic globale du port d'Agadir est attribuable aux variations suivantes :

- Une croissance importante des importations de céréales pour un volume de 972 019 tonnes contre 487 074 tonnes en 2015 ;
- La hausse des importations de gasoil pour un volume de 211 949 tonnes contre 107 534 tonnes en 2015 ;
- La croissance de 10,4% des importations de butane et la progression significative des aliments de bétail à hauteur de 36,3% ;
- La régression de 7,8% des exportations de Clinker soit un volume de 232 531 tonnes contre 252 193 tonnes l'année précédente ;
- La baisse notable de 14,1% des exportations d'agrumes et de primeurs soit un volume de 70 354 tonnes en parallèle de l'augmentation du trafic conteneurisé à l'export de 12,6% soit un volume de 1,3 millions de tonnes due à l'évolution de la conteneurisation des agrumes et primeurs ainsi qu'aux exportations du poisson congelé et des conserves de poisson.

La variation du trafic du port d'Agadir au titre de l'année 2015 est attribuable aux variations suivantes :

- La forte baisse des importations des céréales de 46%, avec un volume de 487.000 tonnes, contre 894.000 tonnes durant l'année 2014, suite à la réalisation d'une bonne année agricole ;
- La hausse de 6,3% de l'activité des conteneurs, dont le volume a atteint environ 170.000 EVP, induite notamment par la tendance à la conteneurisation du trafic du bois, rouleaux de papier et les produits alimentaires ;
- La hausse de 6,3% du trafic du gasoil, qui s'est établi à 458.000 à fin 2015, contre 431.000 tonnes durant l'année précédente ;
- La baisse 0,04% du clinker, dont le volume a atteint 252.000 tonnes uniquement ;
- La régression des exportations des agrumes et primeurs en mode conventionnel (-11,1%) ;
- Le net recul des aliments de bétails (-40%), avec un volume de 141.000 tonnes, en liaison avec les bonnes conditions climatiques 2014/2015, et par la suite l'amélioration de la production nationale en 2015.

VII.6.7. Port de Tan-Tan

En 2016, l'activité du port de Tan-Tan a enregistré, un volume global de 40 milliers de tonnes, soit une régression de 15,7% générée principalement par la tendance négative du trafic de la farine de poisson (-46,9%) et du trafic de l'huile de poisson (-65,7%).

L'activité du port de Tan-Tan a enregistré au titre de l'année 2015, un volume global de 48 milliers de tonnes, soit un repli important de 32,8% par rapport à l'année précédente.

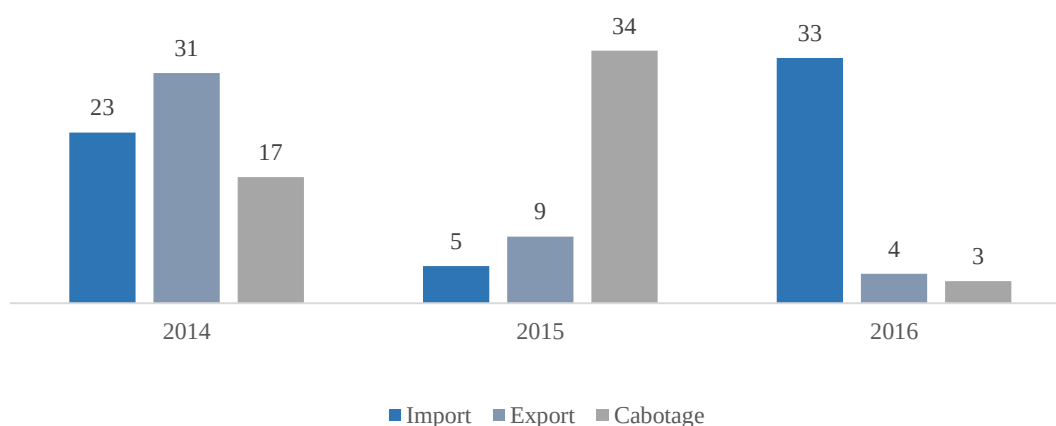
Evolution du trafic du Port de Tan-Tan (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 19,7%

Export : -64%

Cabotage : -58%



Source: ANP

En 2016, les autres trafics transitant par le port ont affiché les variations suivantes :

- La forte hausse de des importations de Gasoil de 794,6% à hauteur de 30 000 tonnes ce qui représente environ 73% du trafic annuel total du port ;
- L'important recul des importations d'essence de 76,2% à 487 tonnes.

Au titre de l'année 2015, le trafic global a été impacté par les variations suivantes :

- Gasoil : 36.000 tonnes, soit +111,4% ;
- Essence : 2.000 tonnes, soit +328%.

En 2016, l'activité cabotage a connu une baisse importante de l'ordre de 90,8% par rapport à l'année précédente. Cette activité avait connu une hausse importante de 92,2% en 2015.

L'activité du port de Tan-Tan a été marquée durant l'année 2014 par l'impact de l'accident survenu en décembre 2013 et l'échouement d'un navire pétrolier à côté du port.

En raison de cet accident, l'activité normale du port n'a repris qu'à partir du 19 Mai 2014, date de traitement du premier navire de commerce compte tenu des problématiques liées à l'ensablement. Compte tenu de cette situation, l'activité du port a enregistré une forte baisse de 32,8% au terme de l'année 2015.

A noter toutefois que les unités de transformation du poisson industriel destinée à export ont réalisé durant l'année 2014 des trafics record, avec 10.576 tonnes d'huile de poisson et 10.629 de farines de poisson.

VII.6.8. Port de Laâyoune

L'activité du port de Laâyoune a enregistré une hausse de 19,1% au terme de l'année 2016.

En 2015, le trafic global du port avait enregistré un fort recul de 25,7% par rapport à l'année précédente.

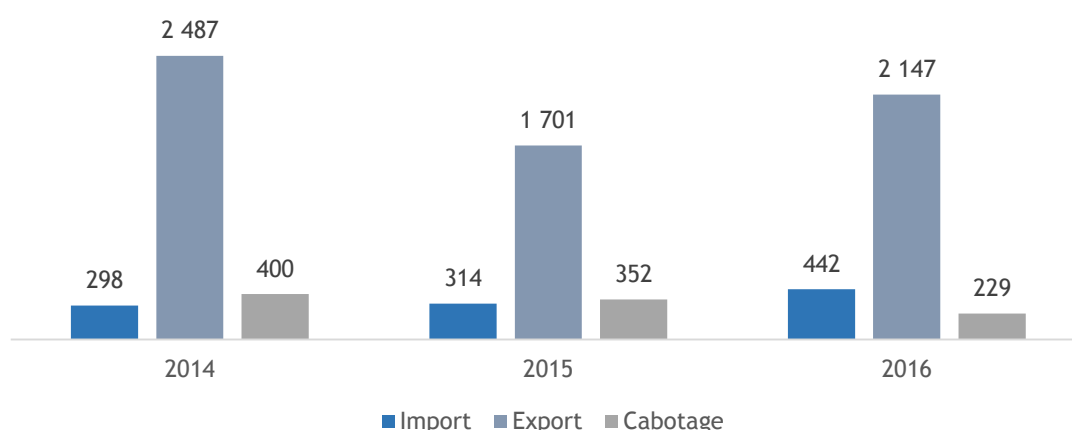
Evolution du trafic du Port de Laâyoune (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 19,7%

Export : -64%

Cabotage : -58%



La progression enregistrée en 2016 a notamment été due aux variations suivantes :

Import :

- Le clinker : 167 749 tonnes, soit -17,2% ;
- Le fuel oil : 94 267 tonnes, soit +10,0% ;
- Le butane : 25 105 tonnes, soit -24,1%.

Export :

- Le volume global des principaux trafics de vrac solides (Phosphate et Sable) a atteint 2 073 777 tonnes en hausse de 32%

Cabotage :

- Le clinker : 167 749 tonnes, soit -17,2% ;
- Le gasoil : 30 718 tonnes, soit -72,0%.

Le clinker (cabotage) a connu une baisse de 17,2%, avec un volume de 167 000 tonnes, suite au recours d'un importateur à la voie terrestre en provenance de Marrakech.

L'activité du port de Laâyoune a enregistré un fort recul de 25,7% au terme de l'année 2015 en raison des variations suivantes :

Import :

- Le fuel oil : 115.000 tonnes, soit +63% ;
- Le butane : 33.000 tonnes, soit +4%.

Export :

- Le volume des principaux trafics de vrac solides (Phosphate et Sable) a atteint un volume global de 1 568 000 tonnes en baisse de 34%

Cabotage :

- Le clinker : 203.000 tonnes, soit -9% ;
- Le gasoil : 110.000 tonnes, soit -20,9%.

En 2014, le trafic du fuel oil a connu un recul de 13,2% par rapport à l'année précédente. Une baisse qui s'explique notamment par le recul de la consommation en Fuel des unités de production de l'ONEE, impactée par le développement des projets éoliens.

VII.6.9. Port de Dakhla

Avec un volume de 643 614 tonnes, l'activité du port de Dakhla a enregistré au terme de l'année 2016, une hausse consécutive de 24,3%.

En 2015, le trafic du port a enregistré une hausse de 14,5%.

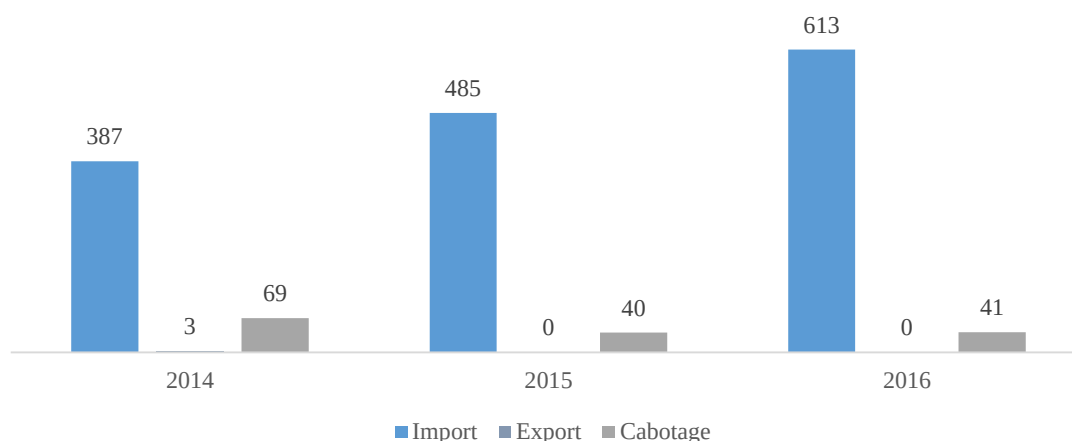
.Evolution du trafic du Port de Dakhla (en milliers de tonnes)

TCAM 2014-2016 :

Import : 25,8%

Export : n.c

Cabotage : -23%



Source: ANP

La croissance enregistrée en 2016 s'explique par les variations suivantes :

- Une augmentation au niveau des produits de pêche, avec un volume de 448 851 tonnes ;
- Une reprise de l'activité des conteneurs à hauteur de 2.917 EVP suite à la mise en place d'une nouvelle ligne maritime pour le transport des conteneurs ;
- Une hausse remarquable du trafic du gasoil à l'import, avec un volume de 116 503 tonnes ;
- Une progression de 10,6% du trafic du fuel oil, avec un volume de 28 302 tonnes ;
- Une forte hausse de 91,5% du trafic de l'essence, avec un volume d'environ 14 646 tonnes à l'import.

En 2015, l'évolution des principaux trafics du port se présente comme suit :

- Une hausse remarquable des produits de la pêche (+26%), avec un volume de 394.000 tonnes ;
- Une baisse de 13% du trafic du gasoil, avec un volume de 95.000 tonnes, destinés notamment à la flottille de pêche du port ;
- Le trafic conteneurs a subi les effets de la suppression de la ligne maritime reliant les ports de Dakhla et Laâyoune au port d'Agadir ;
- Une progression de 13,8% du trafic du fuel oil, avec un volume de 26.000 tonnes ;
- Une baisse de 4% du trafic de l'essence, avec un volume d'environ 11.000 tonnes.

VII.7. TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT

VII.7.1. Conteneurs

L'activité des Conteneurs a enregistré au niveau des ports gérés par l'ANP au titre de l'année 2016 un volume global de 1.145.957 EVP, marquant ainsi une hausse à deux chiffres, avec +12% par rapport à l'année précédente. Cette évolution soutenue est portée par l'importation de matériel dans le cadre des grands projets d'investissement au Maroc.

Le port d'Agadir a confirmé son positionnement sur ce segment, en enregistrant un volume de 193.000 EVP, marquant ainsi un fort rebond de 13,3%. Le port de Casablanca quant à lui, a affiché une progression de 11,4%, avec un trafic de plus 951.000 EVP.

Il convient de signaler que la mise en service du TC3 à partir d'Octobre 2016, a permis de renforcer l'offre du port de Casablanca pour cette activité en portant sa capacité globale à 1,6 Millions EVP/an.

VII.7.2. Vrac solides

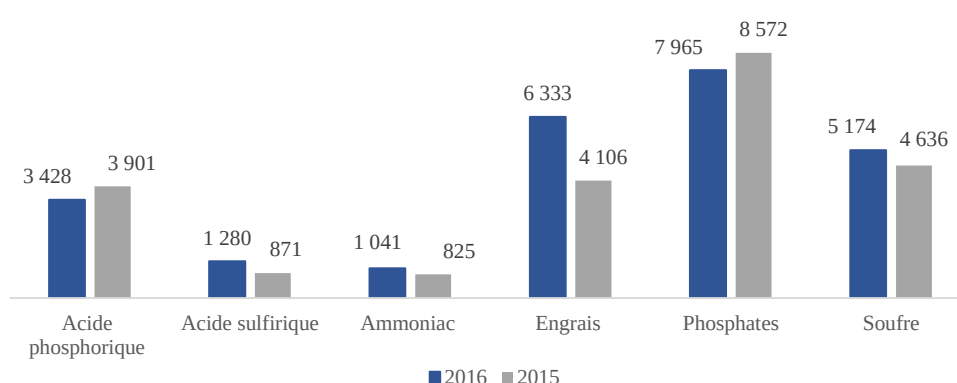
En 2016, le trafic de vrac solides a atteint 44,1 millions de tonnes en hausse de 12,4% par rapport à 2015.

Ce trafic se compose principalement des trafics de phosphate et de céréales respectivement à hauteur de 18% et 19,5%.

a. Trafic de phosphates et dérivés

Le trafic des phosphates et dérivés, en 2016, a atteint 25,2 millions de tonnes, soit une hausse de 10,1% par rapport à la même période de l'année écoulée.

Evolution du trafic des phosphates et dérivés (en milliers de tonnes)



Source: ANP

Cette hausse s'explique notamment par la progression de 54,2% des exportations des engrais, dont le volume a atteint 6,3 Millions de tonnes et par la hausse de 11,6% du soufre principal intrant pour la fabrication des engrais.

Cependant, les exportations du phosphate brut a marqué une baisse de 7,1% avec un volume d'environ 8 Millions de tonnes.

Les performances enregistrées par ce secteur sont liées à une expansion vers le marché africain qui connaît une forte croissance, notamment pour les ventes d'engrais.

Il convient de signaler qu'à cet effet, un nouveau site de production des engrais a été inauguré, par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, en février 2016 à Jorf Lasfar, dont la production sera dédiée aux marchés africains. La capacité annuelle de cette unité de production est de 1 million de tonnes d'engrais, 1,4 millions de tonnes d'acide sulfurique et 450 000 tonnes d'acide phosphorique.

En 2016, le port de Jorf Lasfar a connu une croissance de 60,1% des exportations des engrais, avec un volume de 5,5 Millions de tonnes, contre 3,4 millions de tonnes seulement une année auparavant.

b. Trafic céréaliers

Avec une production céréalière de 33,5 millions de quintaux seulement en 2016, les importations en cette denrée ont marqué une forte progression de 54,3%, avec un volume exceptionnel de 8,8 Millions de tonnes.

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

- Ports ANP: 8.617.614 tonnes, soit +56,7%:
 - ✓ Casablanca: 5.086.661 tonnes, soit +42,7%
 - ✓ Jorf Lasfar: 1.268.142 tonnes, soit +25,1%
 - ✓ Agadir: 972.019 tonnes, soit +100%
 - ✓ Nador: 836.498 tonnes, soit +189%
 - ✓ Safi: 454.294 tonnes, soit +217%
- Tanger Med : 228.719 tonnes, soit -2,5%

VII.7.3. Vrac liquides

Le trafic de vrac liquides a atteint 17,8 millions de tonnes en baisse de 3,3% par rapport à l'année précédente.

a. Trafic d'hydrocarbures

Le trafic d'hydrocarbures représente plus de 62% du trafic total, le reste étant essentiellement composé de dérivés de phosphate.

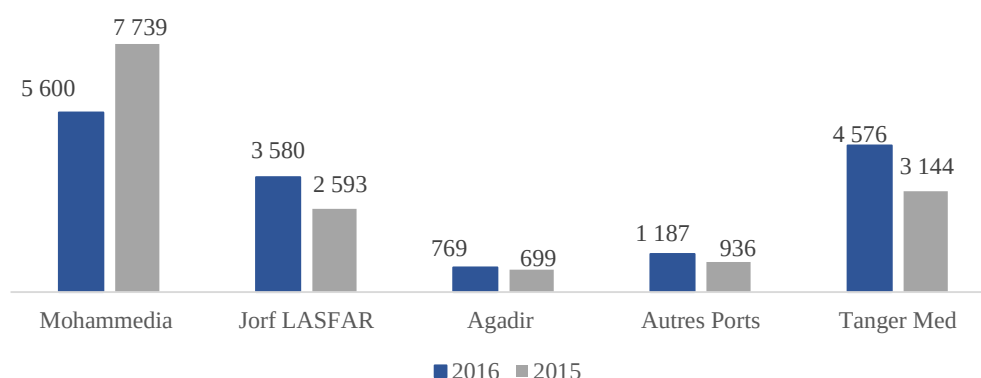
Le trafic global des hydrocarbures a atteint 15,7 millions de tonnes au titre de l'année 2016, marquant ainsi une hausse de 4% des volumes manipulés.

Suite à l'arrêt de l'activité de raffinage à Mohammédia, les importations des hydrocarbures ont connu une reconfiguration des flux à travers les différents ports de transit avec une forte progression des importations aux ports de Tanger Med(+35,7%), Jorf Lasfar(+29%), Agadir (+57,2%), Laayoune (+45,1%) et Nador(+50,6%).

L'activité de cabotage des produits raffinés a marqué une forte hausse de 43,9%, avec un volume global de 2,9 Millions de tonnes. Cette activité est essentiellement développée à parti du port de Tanger Med (891.000 tonnes, soit +107,8%) et Jorf Lasfar (438.000 tonnes, +178,5%).

La répartition de l'activité des hydrocarbures par port au titre de l'année 2016, se présente comme suit :

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



Source: ANP

VII.7.4. TIR

A fin décembre 2016, le trafic national TIR a atteint un volume de 272.855 unités, marquant ainsi une hausse de 11,1% par rapport à la même période de l'année 2015.

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

- Tanger Med: 263.233 unités, soit +11%
- Ports ANP: 9.622 unités, soit +14,6%
- Nador: 6.769 unités, soit +9,1%
- Casablanca: 2.395 unités, soit +41,8%
- Tanger ville: 458 unités, soit -8,4%

VII.7.5. Véhicules neufs & Ro-Ro

Le trafic de véhicules neufs a atteint 508.815 unités au cours de l'année 2016, dont 77% ont transité par le port de Tanger Med, enregistrant ainsi une hausse de 24,7%, tiré notamment par la progression de 14% des exportations.

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

- Tanger Med : 389.821 unités, soit +31,3%
- Casablanca: 118.884 unités, soit +7,1%.

VII.7.6. Passagers et croisières

Le trafic des passagers ayant transité par les ports marocains, en 2016, a atteint 4,9 millions de passagers soit une hausse de 7,7% par rapport l'année précédente. L'activité de croisières a quant à elle connu une baisse de 23%, avec un volume de 339.027 croisiéristes, ce qui représente moins de 7% du trafic global des passagers.

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

- Tanger Med : 2.720.748 passagers, soit +13,4%
- Ports ANP : 2.247.748 passagers, soit +1,6%,
- Tanger ville : 1.469.116 passagers, soit 5%
- Nador : 465.375 passagers, soit 9,7%
- Casablanca : 199.702 croisiéristes, soit -25,9%
- Agadir : 71.396 croisiéristes, soit -6,7%
- Al Hoceima : 40.783 passagers, soit -4%
- Safi : 1056 croisiéristes, soit +63,2%.

VIII. SAISONNALITE DES ACTIVITES ET DES REVENUS DE L'ANP

Le trafic traité par les ports est un trafic domestique pour les besoins du pays à la fois import et export.

Ces composantes comportent différentes saisonnalités (modes de conditionnement, vrac liquide, vrac solide) et selon leurs origines (Import et Export).

IX. POLITIQUE DE TARIFICATION ADOPTÉE PAR L'ANP

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 portuaires. 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, l'ANP établit sa tarification sur la base d'un Cahier des Tarifs présentant les tarifs publics plafonds qui rémunèrent :

- La manutention
- Les services rendus à la marchandise
- Le magasinage
- Le tarif de l'Ad Valorem
- Les droits de ports sur les marchandises et les passagers
- Les droits de ports sur les navires
- Les services rendus aux navires

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 étant entendu qu'il y a lieu de distinguer entre les tarifs-plafonds fixés par l'ANP en sa qualité de concédant et les tarifs appliqués par les concessionnaires.

Les redevances définies dans le cadre des différents régimes (concession, autorisation, OTDP) font l'objet de négociation en cas par cas avec les concessionnaires/permissionnaires concernés et sont soumises à l'approbation du conseil d'administration de l'agence. Elles sont définies au même titre que les redevances dans des cadres contractuels tenant compte de ce qui est en application dans d'autres pays en matière de concession et d'autorisation.

Concernant la révision des dites redevances, elle fait partie des dispositions contractuelles et est spécifique selon la nature de la concession et de l'autorisation. La révision des redevances d'OTDP sont définie dans le cahier des tarifs de l'ANP.

X. 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).

XI. PRINCIPAUX CLIENTS DE L'ANP

En 2016, les principaux clients de l'ANP en termes de chiffre d'affaires se déclinent comme suit :

Classement	Client	Chiffre d'affaires 2016 (en MDH)	Part dans le CA (en %)
1	OCP	189,0	10,87%
2	Société d'Exploitation Des Ports « Marsa Maroc »	167,4	9,63%
3	Sea Trade	51,4	2,96%
4	Med Shipping Company Maroc	51,1	2,94%
5	CMA CGM	50,5	2,90%
6	Maersk Maroc	49,4	2,84%
7	Globe Marine	44,7	2,57%
8	TAQA	43,1	2,48%
9	SOMASHIP	41,6	2,40%
10	AGEMAFRIC	36,6	2,10%
11	UNIVERSAL SHIPPING	36,1	2,08%
-	Autres	978,1	56,24%
Total		1 739	100%

Source: ANP

XII. POLITIQUE DE GESTION DES RISQUES & D'ASSURANCE

En matière de gestion des risque, 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.

XIII. 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, notamment financière ;
- 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.

Dans le même cadre, il y'a lieu de signaler que l'ANP a engagé le chantier de refonte de son système de contrôle interne avec l'accompagnement d'un consultant externe après la phase de diagnostic de l'existant et la définition des procédures. Aujourd'hui, ce chantier est en phase de finalisation étant entendu que l'Agence dispose d'un système de contrôle interne lui assurant la sécurité nécessaire et garantissant la production d'information fiable.

XIV. 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 d'une politique d'investissement volontariste avec des méthodes, des outils et des processus adaptés.

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 à 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.

XV. POLITIQUE D'ACHAT ET DE SOUS-TRAITANCE

XV.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.

XV.1.1. Evolution des achats

Le tableau suivant présente l'évolution chiffrée des principaux postes achats sur la période 2014-2016 :

Poste achats (En MDH)	2014	2015	2016
Achats de matériel et fournitures consommables et d'emballages	13,0	6,4	7,4
Achats non stockés de matières et de fournitures	87,4	91,9	103,4
Achats de travaux, études et prestations de services	56,9	68,1	75,3
Locations et charges locatives	11,9	13,7	14,9
Entretien et réparations	365,7	310,9	258,6
Primes d'assurances	7,3	7,3	6,6
Rémunérations du personnel extérieur à l'entreprise	0,1	0,1	0,2
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	5,7	6,7	15,3
Transports	0,6	0,8	0,6
Déplacements, missions et réceptions	5,6	6,8	6,9

Source: ANP

XV.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 ...

XVI. RESSOURCES HUMAINES

XVI.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.

XVI.2. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

XVI.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.

XVI.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.

XVI.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.

XVI.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.

XVI.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.

XVI.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 ;

XVI.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.

XVI.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.

XVI.2.9. Dialogue social

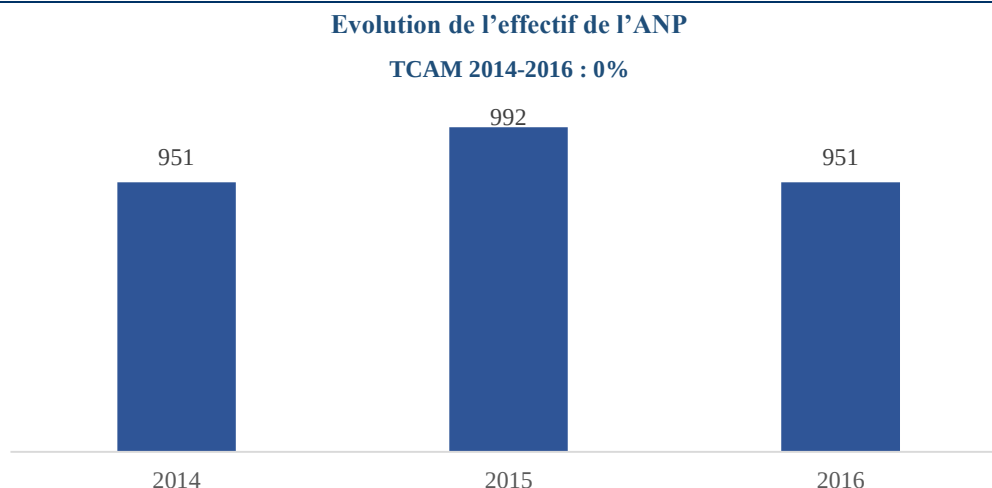
L'ANP fait du dialogue social et de la concertation un moyen incontournable pour des solutions consensuelles avec ses partenaires sociaux, tenant compte tant des aspirations légitimes du personnel que des impératifs d'efficacité économique de l'Agence.

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.

XVI.3. STRUCTURE DE L'EFFECTIF

XVI.3.1. Evolution de l'effectif

L'évolution de l'effectif de l'ANP sur les 3 dernières années, se présente comme suit :



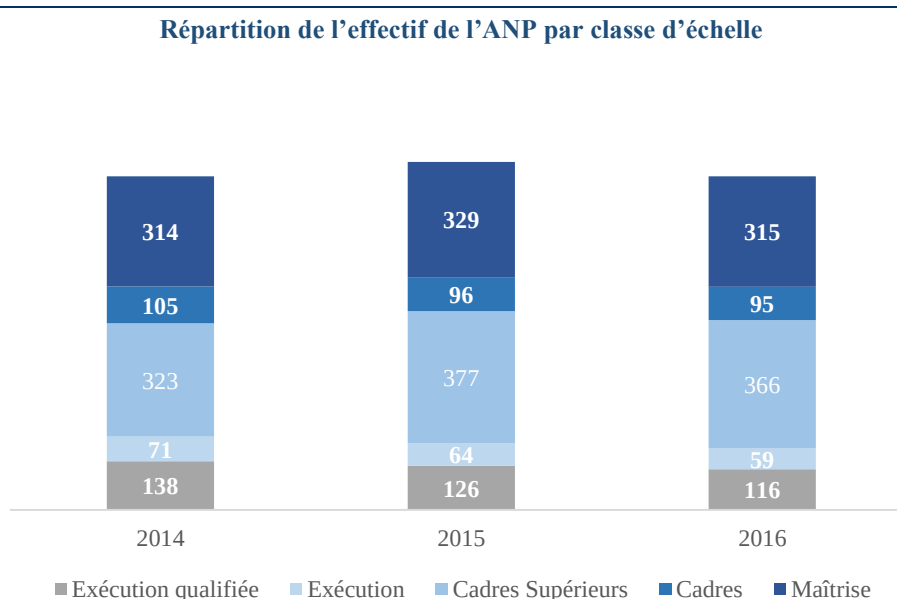
Source: ANP

En 2016, l'effectif global de l'ANP s'élève à 951 collaborateurs, soit une baisse de 4% par rapport à 2015.

L'année précédente, l'effectif global de l'ANP s'élevait à 992 collaborateurs, soit une hausse de 41 salariés par rapport à 2014. Cette hausse s'expliquait par le recrutement de nouveaux collaborateurs afin de répondre aux besoins de l'activité.

XVI.3.2. Répartition de l'effectif par classe d'échelle

La répartition de l'effectif de l'ANP par classe d'échelle sur la période 2014-2016 se présente comme suit :

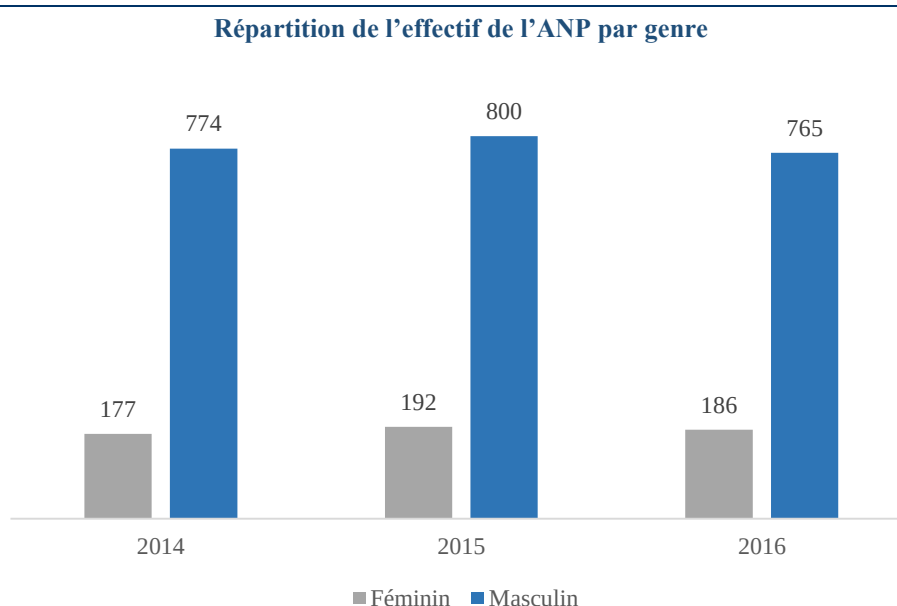


Source: ANP

On constate que l'effectif est essentiellement composé des cadres supérieurs et des salariés de maîtrise qui représentent près de 72% des salariés de la société en 2016. Les cadres, les salariés d'exécution et les salariés d'exécution qualifiés comptent respectivement pour 10%, 6% et 12% de l'effectif total en 2016.

XVI.3.3. Répartition de l'effectif par genre

La répartition de l'effectif de l'ANP par genre en 2016 se présente comme suit :

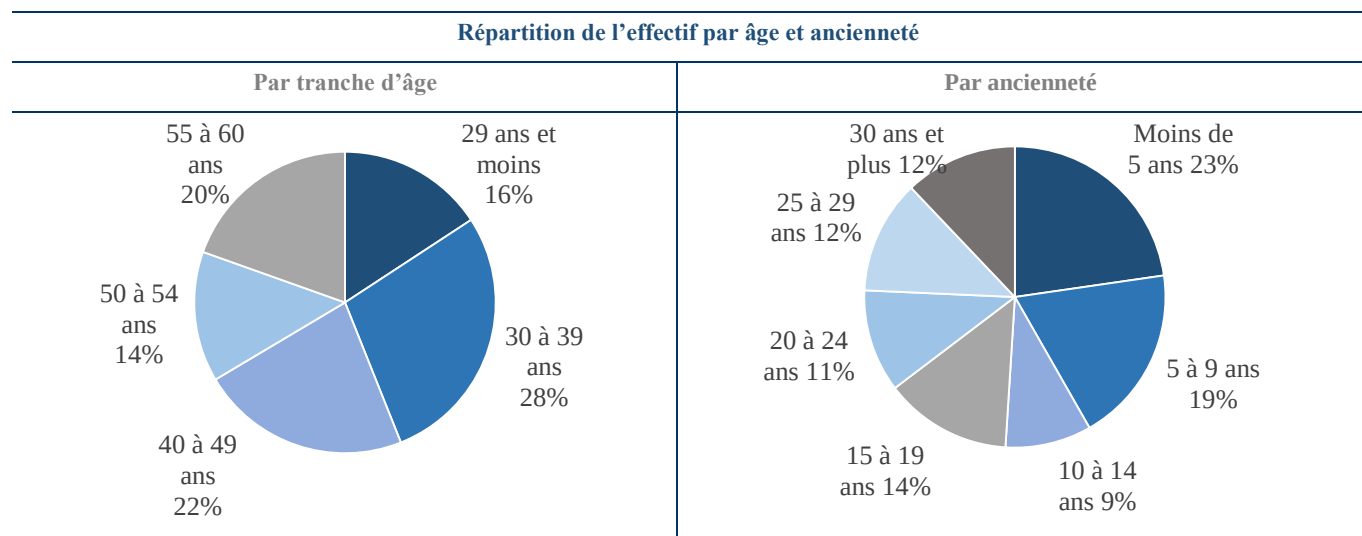


Source: ANP

L'effectif de la société est majoritairement masculin. En effet, les hommes représentent environ 80% de l'effectif total en 2016.

XVI.3.4. Répartition de l'effectif par tranche d'âge et ancienneté

La répartition de l'effectif de l'ANP au 31 Décembre 2016, par tranche d'âge et par ancienneté se présente comme suit :



Source: ANP

A fin 2016, près de 44% des salariés ont entre moins de 29 ans et 39 ans et 36% ont entre 40 et 54 ans. Cette répartition montre que l'effectif est composé d'un personnel relativement jeune mais également d'une part significative de collaborateurs expérimentés.

La répartition de l'effectif par ancienneté démontre qu'une part importante des salariés bénéficie d'une ancienneté supérieure à 10 ans (soit 58% de l'effectif global).

XVI.3.5. Evolution du taux de rotation

Le taux de rotation moyen des effectifs au cours de la période 2014–2016 se présente comme suit :

	2014	2015	2016
Effectif au 1 ^{er} janvier de l'exercice	928	951	992
Nombre de départs	32	43	41
Nombre de recrutements	55	84	0
Taux de rotation des effectifs*	4,7%	6,7%	2%

(*) Formule du taux de rotation des effectifs : $\text{Taux de rotation} = \{(\text{Nombre départs} + \text{Nombre de recrutements})/2\} / \text{Effectif au 1^{er} janvier de l'exercice}$

Source: ANP

En moyenne, sur la période 2014-2016, le taux de rotation des effectifs de l'ANP s'établit à 4,4%.

La société a enregistré 41 départs en 2016, soit une diminution de 4,6% par rapport à 2015. Ces départs sont principalement dus aux salariés qui ont atteint l'âge de retraite.

XVII. SYSTEME D'INFORMATION ET DE GESTION

XVII.1. APERÇU DU SYSTEME D'INFORMATION DE L'ANP

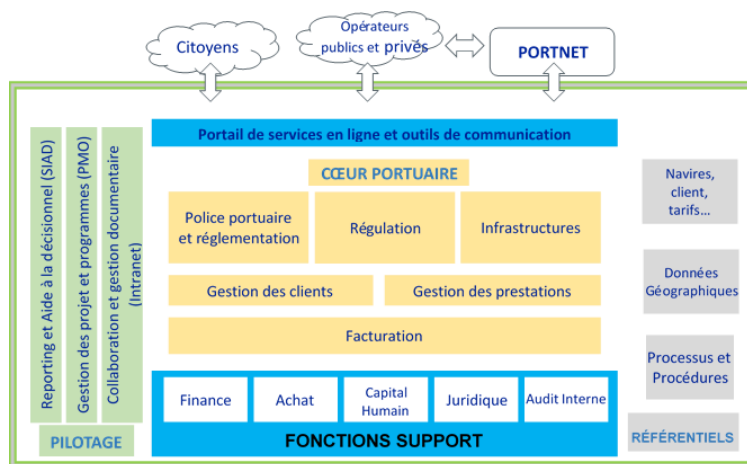
Le système d'Information de l'ANP a pour but de répondre aux objectifs stratégiques à savoir la mise à disposition de l'économie marocaine des ports performants, sécurisés et aux standards internationaux en faisant des ports un outil de développement intégré dans leur environnement local, régional et international.

De ce fait, le système d'information de l'ANP se compose de 3 catégories principales à savoir :

- ✓ Le cœur portuaire qui automatise les opérations et les procédures liées à la gestion de l'activité portuaire : Régulation, Infrastructures, Gestion des escales, Prestations et sécurité ;
- ✓ Le backoffice qui inclut les principaux sous-systèmes vitaux de l'ANP : Finance, Comptabilité, Budget, Achat et Ressource Humaines ;
- ✓ Les systèmes transverses qui fournissent une visibilité accrue mis à la disposition des corps dirigeants et du personnel de l'Agence : Système décisionnel, Outils PMO, Intranet.

La conception de ce système est basée sur une approche modulaire qui a abouti à un découpage du système d'information de l'ANP en sous-systèmes cohérents représentant les domaines d'activité de l'ANP.

Schéma du système d'information déployé par l'ANP



Source: ANP

XVII.2. EVOLUTION RECENTES DU SYSTEME D'INFORMATION ET DE GESTION

Depuis l'année 2015, l'ANP a démarré la construction du nouveau système d'information portuaire tel que défini dans la feuille de route du schéma directeur.

A noter que le schéma directeur concerne le fonctionnement du SI dans ses fonctions « Support » et « Métier ». Il prévoit l'implémentation de différents systèmes d'information au niveau des différents métiers de l'Agence.

Ce processus d'implémentation a démarré depuis fin 2015.

Dans ce cadre, plusieurs projets ont été engagés :

- L'optimisation des procédures de l'ANP ;
- La préparation de la première phase de modernisation du SI Portuaire
- Portnet et le déploiement des processus portuaire
- La mise à niveau des infrastructures informatiques :

L'objectif de cette mise à niveau est d'accroître la capacité du système d'information à accueillir de nouveaux services à valeur ajoutée, notamment par :

- ✓ Le renforcement des réseaux informatiques de l'ANP et l'amélioration des débits d'accès à internet pour les ports ;

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

- ✓ La mise en place d'un système de supervision du réseau et des équipements informatiques ;
- ✓ La rénovation du parc informatique avec 300 équipements (ordinateurs, imprimantes...etc.) ;

Devant l'intérêt croissant que portent l'économie nationale et le commerce extérieur à l'optimisation de la chaîne logistique, Portnet a continué à déployer en 2015 de nouveaux processus entièrement dématérialisés pour offrir des services en ligne à la hauteur des attentes de la communauté des acteurs portuaires.

En 2015 les principales réalisations de Portnet s'articulent autour des volets suivants :

- ✓ Déploiement du processus entièrement dématérialisé du titre d'importation ;
- ✓ Dématérialisation des documents liés à la gestion des escales des navires.

Portnet SA est une filiale de l'ANP qui assure aujourd'hui sa mission dans tous les ports de commerce du royaume au nombre de 12. Les étapes de déploiement de Portnet s'énumèrent comme suit :

- ✓ Le paquet 1 relatif au traitement de l'escale (Avis d'arrivée, Demande d'attribution des postes (DAP) et le manifeste) pour tous les types de trafics ;
- ✓ Pour le trafic des conteneurs, la plateforme Portnet traite du contrôle et d'enlèvement des marchandises ;
- ✓ Au niveau du paquet 2, PORTNET a mis en place la dématérialisation totale du titre d'importation et d'exportation (Banques, Office de changes, Ministère du Commerce Extérieur et opérateurs) ainsi que le préavis d'arrivée des conteneurs (Export) et l'avis d'arrivée des marchandises (Import).
- ✓ Au 31 juillet 2017, les prochaines étapes que PORTNET entamera regroupent la dématérialisation du bon à délivrer, la liste de séquence et le bulletin de réception des conteneurs ainsi que la couverture de tous les autres trafics.

Aujourd'hui cette filiale a atteint son stade maturité et envisage de mettre en œuvre d'autres outils de dématérialisation des processus de nature à marquer un saut qualitatif dans le traitement des informations et les échanges transitant par les ports.

XVIII. POLITIQUE QUALITE, SECURITE ET ENVIRONNEMENT

XVIII.1. POLICE PORTUAIRE

Dans le cadre de la modernisation continue de l'exercice de la police portuaire, l'ANP a entrepris un projet pour la mise en place d'un système de management qualité au niveau des capitaineries des ports, les objectifs de cette opération sont :

- Instaurer la transparence dans la gestion de la capitainerie et plus particulièrement le perfectionnement de la qualité de service rendus aux navires et à la communauté portuaire
- S'assurer de la bonne application des procédures et règlements en vigueur, liés aux missions et attributions de la capitainerie ;
- S'assurer de la bonne traçabilité d'échangés des documents en circulation en interne ou échangés avec les entités externes à la capitainerie ;

La Capitainerie du port de Casablanca a été certifiée en 2016 selon la norme ISO9001 version 2008. Il s'agit d'une première opération du genre au sein de l'ANP et qui sera suivie par la certification de la Capitainerie du port de Mohammedia. La même est programmée pour les autres ports.

XVIII.2. SURETE ET SECURITE

En 2016, l'ANP a continué sa démarche de renouvellement des déclarations de conformité au code ISPS (SoCPF) des installations portuaires de Casablanca, Nador, Safi, Tan Tan, Laayoune, et Dakhla.

Par ailleurs, l'ANP a entrepris plusieurs actions visant l'amélioration de la sûreté portuaire, notamment :

- Le suivi de maintenance des scanners à conteneurs, des équipements de sûreté, ainsi que les portiques thermiques dans les ports ;
- La réception en usine et le lancement des travaux d'aménagement de l'abri du scanner relocalisable prévu au port de Casablanca ;
- La réalisation des actions prévues dans le cadre de partenariat entre l'ANP et le CNESTEN dans les ports de Nador, Al Hoceima, Tanger, Casablanca, Agadir et Laâyoune en matière de sûreté et sécurité dans le domaine de la radioprotection;
- La signature d'une convention entre l'ANP et la DGSN en matière de sûreté portuaire. Ce partenariat porte sur la mise à disposition de la DGSN par l'ANP de matériel de sûreté destiné au contrôle des bagages à main, des personnes, fret et des véhicules dans les ports de Nador, Al Hoceima, Tanger, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Agadir et Laayoune.
- La coordination pour la réalisation des exercices de sûreté, conformément aux dispositions du code ISPS, en collaboration avec les différents intervenants portuaires ;
- Le suivi pour le maintien des réunions des Comités Locaux de Sûreté Portuaire (CLSP) ;
- Le suivi de validation des plans de sûreté de certains ports et leurs installations portuaires ;
- La nomination des agents de sûreté des ports et de leurs installations portuaires ;
- L'élaboration des tableaux de bords dans le cadre de la gestion de la sûreté dans les ports et également l'état de fonctionnement des équipements de sûreté dans les ports à travers l'outil d'application SM2S.

XVIII.3. ENVIRONNEMENT

Soucieuse de la préservation de l'environnement portuaire, l'Agence Nationale des Ports a poursuivi ses efforts visant l'amélioration de la gestion environnementale au niveau des ports, et ce à travers l'engagement et la réalisation de plusieurs actions, à savoir :

- Le renforcement et la poursuite du cadre de partenariat entre l'ANP et la fondation Mohamed VI pour la protection de l'environnement, à travers la convention « compensation volontaire carbone » et la convention « Plages-propres ».
- Le nettoyage permanent des bassins portuaires ;
- La contribution dans la réalisation du programme « plages propres » dans les plages d'Essaouira qui a été labélisée « pavillon Bleu » pour la onzième année consécutive et de Beddouza (province de Safi) a été labélisée « pavillon bleu » pour la deuxième fois.

XIX. POLITIQUE D'INVESTISSEMENT ET STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ADOPTEES PAR L'ANP

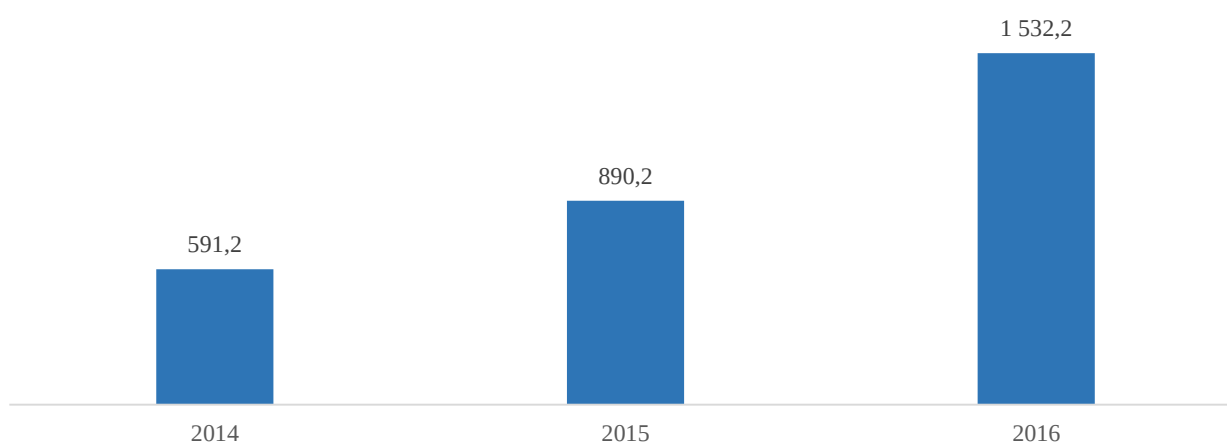
La planification stratégique repose sur un processus du plan stratégique à différents niveaux organisationnels (centre/région) comme suit :

- Elaboration de la note d'orientation stratégique de cadrage des différents diagnostics de chaque structure ;
- Mise en place des politiques fonctionnelles ;
- Détermination du projet ;
- Réalisation du budget d'investissement et de fonctionnement sur un horizon 5 ans.

XIX.1. INVESTISSEMENTS REALISES PAR L'ANP

Sur la période 2014-2016, l'ANP a réalisé les investissements suivants :

Evolution des décaissements relatifs aux investissements sur la période 2014-2016 (en millions de dirhams)



Source: ANP

Le montant total des investissements consentis par l'ANP au cours des trois derniers exercices s'élève à 3 milliards de dirhams. En 2016, l'investissement correspond principalement aux projets inscrits dans le cadre du programme Wessal Casablanca Port.

L'évolution des investissements consentis par type d'immobilisations se présente comme suit :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Acquisition d'Immobilisations Incorporelles	1,1	2,3	3,5	>100%	49,8%
Acquisition d'Immobilisations Corporelles	509,4	881,9	1 422,7	73,1%	61,3%
Acquisition d'Immobilisations Financières	75,0	-	100,0	n.a	>100%
Augmentation des créances immobilisées	5,8	6,0	5,9	4,4%	-1,1%
Acquisition et augmentation d'immobilisations	591,2	890,2	1 532,2	50,6%	72,1%

Source: ANP

XX. 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 des niveaux de taux bas et l'abondance de liquidités chez les principaux investisseurs institutionnels de la place.

PARTIE VI.

SITUATION FINANCIÈRE 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 dépend du cahier des tarifs de l'Agence qui définit les modalités de facturation et le cadre conventionnel 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 A1 relatif aux méthodes d'évaluation appliqués.*
- Les biens de retour peuvent soit être la propriété du concédant 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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Production de l'exercice	1 413,4	1 364,3	1 739,3	-3,5%	27,5%	10,9%
Ventes de biens et services produits	1 413,4	1 364,3	1 739,3	-3,5%	27,5%	10,9%
Consommation de l'exercice	569,6	551,7	522,3	-3,1%	-5,3%	-4,2%
Achats consommés de mat. et fourniture	150,3	165,8	186,7	10,4%	12,6%	11,5%
Autres charges externes	419,3	385,9	335,7	-8,0%	-13,0%	-10,5%
Valeur ajoutée	843,8	812,6	1 217,0	-3,7%	49,8%	20,1%
Subventions d'exploitation	-	-	-	NA	NA	NA
Impôts et taxes	213,0	218,7	214,0	2,7%	-2,2%	0,2%
Charges de personnel	240,5	253,5	275,8	5,4%	8,8%	7,1%
Excédent Brut d'Exploitation	390,3	340,4	727,2	-12,8%	113,6%	36,5%
Reprises d'exploitation, transf. de charges	10,0	26,2	43,5	>100%	66,4%	>100%
Dotations d'exploitation	250,7	244,5	410,9	-2,5%	68,1%	28,0%
Résultat d'Exploitation	149,6	122,0	359,9	-18,4%	194,8%	55,1%
Résultat Financier	4,4	-4,8	-46,6	<-100%	<-100%	<-100%
Résultat Courant	154,0	117,3	313,3	-23,9%	167,1%	42,6%
Résultat Non Courant	-4,7	18,0	-11,6	>100%	<-100%	-57,3%
Résultat avant impôts	149,4	135,3	301,7	-9,4%	>100%	42,1%
Impôts sur les résultats	83,0	46,2	86,9	-44,4%	88,1%	2,3%
Résultat Net de l'Exercice	66,4	89,1	214,8	34,3%	>100%	79,9%

Source : ANP

Les réalisations financières au titre de l'exercice 2016, se présentent comme suit :

- Un Chiffre d'affaires de 1 739,3 MDH, soit +27,5% par rapport au CA de l'année 2015. Cette évolution tient compte d'une augmentation du tarif de 5% qui a concerné uniquement les droits de port sur navires et marchandises ainsi qu'une augmentation significative des redevances de concession en 2016 par rapport à 2015, soit +75,6% traduite, principalement, par l'évolution favorable du trafic global atteignant 121,1 Millions de tonnes en 2016, soit 8,6% de progression par rapport à 2015 ;
- Des charges d'exploitation de 1 423,0 MDH, soit une augmentation de 12,2% suite à la hausse des dotations aux amortissements, représentant 28,9% du total des charges d'exploitation, à 410,9 MDH, la croissance des achats consommés et des charges du personnels à, respectivement, 186,7 MDH et 275,8 MDH. Cette hausse est contrebalancée par, essentiellement, le recul des autres charges externes à 335,7 MDH engendré par la baisse des entretiens et réparations en 2016 ;
- Une valeur ajoutée de 1 217,0 MDH, soit +49,8% par rapport à 2015 ;
- Un résultat d'exploitation en hausse de 194,8% passant de 122,1 MDH en 2015 à 359,8 MDH en 2016 expliquée par l'amélioration du chiffre d'affaires au titre de cette année ;
- Un résultat net de 214,8 MDH, soit +141,1% par rapport à 2015.

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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Droits de Ports	867,7	835,8	972,0	-3,7%	16,3%	5,8%
Redevances de Concessions et d'Autorisations	310,4	303,2	532,6	-2,3%	75,7%	31,0%
Redevances de Gestion des Réseaux	93,8	96,8	108,7	3,2%	12,3%	7,7%
Redevances d'Occupation du Domaine Public	119,1	105,0	94,7	-11,9%	-9,7%	-10,8%
Autres Produits ²¹	22,4	23,6	31,3	5,2%	32,8%	18,2%
Ventes de biens et services produits	1 413,4	1 364,3	1 739,3	-3,5%	27,5%	10,9%

Source : ANP

Le chiffre d'affaires évolue selon un TCAM de 10,9% sur la période 2014-2016 en passant de 1 413,4 MDH en 2014 à 1 364,3 MDH en 2015 puis à 1 739,3 MDH en 2016. Il est généré, en moyenne à hauteur de 84,4%, par les droits de ports et les redevances de concessions et d'autorisations :

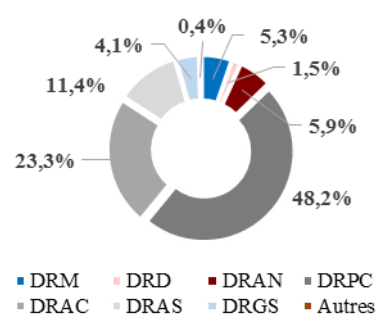
- Une hausse plus rapide est constatée au niveau des redevances de concessions et d'autorisations due à la régularisation en 2016, au niveau du port de Casablanca de la situation des deux concessionnaires OCP et ONICL ;
- L'évolution des droits de ports, quant à elle est corrélée positivement à l'augmentation du trafic transitant par les ports relevant de l'ANP et provient, également, du réajustement tarifaire.

Le tableau ci-après illustre l'évolution et la contribution de chaque région au chiffre d'affaires aux titres des exercices 2014, 2015 et 2016 :

Répartition du chiffre d'affaires par région sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	TCAM 14-16
Direction Régionale Méditerranée (DRM)	70,1	74,1	92,0	14,5%
Direction Régionale du Détroit (DRD)	33,8	22,1	26,8	-10,9%
Direction Régionale Atlantique Nord (DRAN)	151,4	112,5	103,2	-17,4%
Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC)	543,5	558,3	838,4	24,2%
Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC)	382,3	369,0	404,4	2,8%
Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS)	176,9	165,5	197,4	5,6%
Direction Régionale Grand Sud (DRGS)	54,9	61,9	70,6	13,4%
Autres (*)	0,3	0,9	6,5	>100%
Chiffre d'affaires total	1 413,4	1 364,3	1 739,3	10,9%

Répartition du CA par région en 2016



Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, IFP, Jebha, Ras Kebdana, Sidi Hsein, Cala Iris, Sidi Ifni, Larache, Boujdour, Ksar Sghir.

²¹ 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 ».

Les régions ci-dessous contribuent à hauteur de 80,3%, en moyenne, dans la composition du chiffre d'affaires sur la période 2014-2016 :

- **La Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC)**

Variations entre 2014 et 2015

La DRPC a enregistré une hausse de 2,7% du chiffre d'affaires entre 2014 et 2015 en se situant, respectivement, à 543,5 MDH et 558,3 MDH, soit 40,9% du chiffre d'affaires global. Cette hausse résulte, principalement, de l'évolution des droits de port sur navire de 6%, de l'augmentation des redevances de concession et d'autorisation de 3% et de l'augmentation du chiffre d'affaires relatif au port de pêche de 10%.

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, le chiffre d'affaires s'établit à 838,4 MDH, soit 24,2% de progression par rapport à 2015 eu égard de la hausse des redevances de concessions pour 218 MDH (due principalement aux redevances relatives à l'OCP pour 141 MDH et SOSIPO pour 24 MDH), des droits de port sur marchandises pour 40 MDH et les droits de port sur navires pour 19 MDH.

- **La Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC)**

Variations entre 2014 et 2015

La DRAC a subi une baisse sur la période 2014-2015 en passant de 382,3 MDH en 2014 à 369,0 MDH en 2015 attribuable à, notamment, la diminution des recettes des concessions et d'autorisations conjuguée à la baisse des ventes d'électricité au niveau du port de Jorf Lasfar et le recul des droits de ports au niveau de port de Safi. Cette baisse est contrebalancée par la hausse des redevances d'OTDP de 10,4 MDH suite à la régularisation de plusieurs permissionnaires en 2015.

Variations entre 2015 et 2016

La DRAC enregistre une hausse en passant de 369,0 MDH en 2015 à 404,4 MDH en 2016 soit une augmentation de +35 MDH expliquée principalement par l'effet compensé de la hausse des droits de port sur navires pour +36 MDH ainsi que les droits de port sur marchandises pour +8 MDH et de la baisse des OTDP (Occupation temporaire du domaine public portuaire) pour -8 MDH expliquée, principalement, par la facturation des occupations provisoires en 2015.

- **La Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS)**

Variations entre 2014 et 2015

La DRAS enregistre une baisse en passant de 176,9 MDH en 2014 à 165,5 MDH en 2015 due, essentiellement, à la baisse du chiffre d'affaires du port d'Agadir de 4,6% suite principalement au :

- Recul des redevances de concession pour -4,1 MDH expliqué par l'effet combiné de la hausse des redevances de la SODEP (+1,4 MDH) et de la baisse des redevances sur la Marina d'Agadir (-5,7 MDH) ;
- La baisse du chiffre d'affaires dégagé sur l'activité OTDP en raison de la baisse de facturation des redevances de la société KOSMOS en 2015 par rapport à 2014 suite à la baisse de la superficie ;
- La diminution de 21,7% des recettes des droits de ports provenant de, principalement, la baisse du péage pour usage d'infrastructure portuaire de stationnement à quai et des droits de port pour blé, maïs et orge.

Variations entre 2015 et 2016

La DRAS enregistre une hausse entre 2015 et 2016 en se chiffrant à respectivement 165,5 MDH et 197,4 MDH soit une augmentation de 19,3%. En effet, le chiffre d'affaires a suivi la tendance haussière du trafic global de la DRAS au titre de l'année 2016, traduite principalement par l'évolution des :

- Droits de port sur navires pour +10 MDH ;
- Droits de port sur marchandises pour +10 MDH ;

- Ventes d'Eau et d'Electricité pour +4 MDH ;
- Redevances de concession pour +7 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 tableau ci-dessous détaille les composantes du chiffre d'affaires relatif aux droits de port sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Droit de port sur navires	413,2	386,4	453,3	-6,5%	17,3%	4,7%
Droit de port sur marchandises	398,5	394,8	454,2	-0,9%	15,1%	6,8%
Droit de port sur passagers	3,4	3,4	3,3	0,0%	-2,7%	-1,4%
Droit de port de pêche	52,6	51,2	61,2	-2,7%	19,6%	7,9%
Total	867,7	835,8	972,0	-3,7%	16,3%	5,8%

Source : ANP

Le chiffre d'affaires des droits de port se chiffre à 972,0 MDH en 2016 contre 867,7 MDH en 2014, soit une hausse annuelle moyenne de 5,8%.

Il est à noter que sur la base des dispositions du cahier de tarifs, l'ANP a la latitude de procéder à la révision des droits de port tous les deux (2) ans à hauteur de 3%. Toutefois, les réajustements de ces droits n'est opéré qu'après étude préalable de principalement :

- ✓ Le niveau des tarifs comparé aux performances et à la productivité dégagées (conditions de réalisation de la prestation, qualité des services portuaires) ;
- ✓ L'impact du tarif sur les intervenants portuaires ;
- ✓ Le benchmark des tarifs appliqués et leurs évolutions par rapport aux ports étrangers.

Variations entre 2014 et 2015

Les droits de port ont subi une baisse de 3,7% entre 2014 et 2015 trouvant son origine dans :

- L'évolution défavorable du trafic transitant par les ports relevant de l'ANP ;
- Le recul du péage sur usage d'infrastructure portuaire de -3,3 MDH en 2015 notamment celui du stationnement à quai ;
- La baisse des droits de port sur blé, maïs et orge au niveau du port d'Agadir ;
- La diminution des droits sur le stationnement au poste pétrolier de Mohammedia (-20,0 MDH), des droits de mouillage (-8,2 MDH) et des droits sur hydrocarbure (-9,4 MDH) suite à l'arrêt des activités de la société LA SAMIR au niveau du port de Mohammedia.

Le chiffre d'affaires des droits de port se situe à 835,8 MDH à fin 2015 et se décompose entre :

- Les droits de port sur les navires qui enregistrent une baisse de 6,5% en se chiffrant à 386,4 MDH en 2015 ;
- Les droits de port sur les marchandises qui s'établissent à 394,8 MDH en 2015 composant, ainsi, le chiffre d'affaire des droits de port à hauteur de 47,2% ;
- Les droits de port de pêche subissent une baisse de 2,7% et se chiffrent à 51,2 MDH en 2015 ;
- Les droits de port sur les passagers qui maintiennent un niveau similaire qu'en 2014 en se situant à 3,4 MDH à fin 2015.

Variations entre 2015 et 2016

Les droits de port ont atteint 972,0 MDH en 2016 contre 835,8 MDH en 2015, soit une hausse de 16,3% et ce en raison de, principalement, le réajustement tarifaire ayant permis de générer un chiffre d'affaires additionnel de 46,0 MDH.

A fin 2016, le chiffre d'affaires des droits de port se décompose entre :

- Les droits de port sur les navires qui augmentent de 17,3% à 453,3 MDH en 2016 contre 386,4 MDH en 2015, représentant ainsi, 46,6% du total des droits de port ;
- Les droits de port sur les marchandises qui se chiffrent à 454,2 MDH en 2016 contre 394,8 MDH en 2015, soit une hausse de 15,1% ;
- Les droits de port de pêche progressent de 19,6% à 61,2 MDH en 2016 contre 51,2 MDH en 2015 résultant, principalement, de la progression des droits de port sur péage poisson suite à l'augmentation de la pêche côtière et hauturière en 2016;
- Les droits de port sur les passagers qui maintiennent un niveau quasi-stable à 3,3 MDH malgré la hausse de 1,6% du trafic des passagers.

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 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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Redevances d'autorisation	7,8	11,3	23,3	44,9%	>100%	72,8%
Redevances de concession	302,6	291,9	509,3	-3,5%	74,5%	29,7%
<i>Redevances fixes</i>	130,3	140,4	211,1	7,8%	50,4%	27,3%
<i>Redevances variables</i>	172,3	151,4	298,1	-12,1%	96,9%	31,5%
Total	310,4	303,2	532,6	-2,3%	75,7%	31,0%

Source : ANP

Le chiffre d'affaires émanant des redevances de concessions et d'autorisations s'établit à 532,6 MDH en 2016 contre 310,4 MDH en 2014, soit une hausse annuelle moyenne de 31,0%.

Variations entre 2014 et 2015

Au titre de l'exercice 2014, les redevances de concessions et d'autorisations se situent à 310,4 MDH en raison de l'effet combiné de la hausse du trafic et des actions mises en œuvre par l'ANP qui se résument aux points suivants :

- La hausse des redevances de concessions de l'OCP au port de Jorf Lasfar et de la Marina au port d'Agadir à un montant, respectif, de 90,8 MDH et 24,1 MDH trouvant son origine dans, principalement, la régularisation de la situation desdits concessionnaires lors de la signature des conventions de concession ;
- L'octroi de nouvelles autorisations pour l'exercice d'activités connexes.

Les redevances de concessions et d'autorisations réalisées au titre de l'exercice 2015 se chiffrent à 303,2 MDH, soit une baisse de 2,3% résultant des principaux mouvements suivants :

- Hausse de la redevance variable payée par Marsa Maroc à 69 MDH en 2015 contre 67,3 MDH en 2014 ainsi que la révision annuelle de la redevance fixe, payée par cette dernière, par rapport à l'exploitation des ports faisant partie de son périmètre de concession pour un montant de 43 MDH en 2015 contre 40,3 MDH en 2014 ;
- Baisse de l'ordre de 19,7 MDH au niveau du port de Jorf Lasfar suite à la régularisation de la facturation des redevances d'autorisation des cimentiers depuis 2011 ;
- Baisse de 5,7 MDH des redevances de la Marina d'Agadir compensée par la hausse des redevances de la SODEP de 1,4 MDH en 2015.

Variations entre 2015 et 2016

Au titre de l'exercice 2016, les redevances de concessions et d'autorisations enregistrent une hausse significative en se chiffrant à 532,6 MDH, soit une augmentation de 229,4 MDH expliquée principalement par :

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

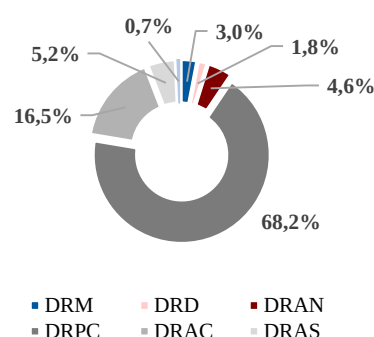
- L'évolution favorable du trafic global transitant par les ports relevant de l'ANP de 8,3% sur la période ;
- La facturation de différentes redevances aux principaux opérateurs, essentiellement :
 - La hausse des redevances de concessions et d'autorisations au niveau du port de Casablanca dont celles accordées à SOSIPO, à la société TC3 et à la SODEP en plus de la régularisation²² de la situation de l'ONICL et de l'OCP ;
 - La hausse des redevances de concessions au niveau du port d'Agadir et de Safi de, respectivement, 7,3 MDH et 5,1 MDH.

Le tableau ci-après présente la ventilation des redevances de concession et d'autorisation par région aux titres des exercices 2014, 2015 et 2016 :

Ventilation des redevances de concession et d'autorisation par région sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	TCAM 14-16
Direction Régionale Méditerranée (DRM)	14,7	17,2	16,2	5,0%
Direction Régionale du Déroit (DRD)	7,6	7,6	9,4	11,4%
Direction Régionale Atlantique Nord (DRAN)	16,4	14,5	24,6	22,5%
Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC)	131,4	145,5	363,3	66,3%
Direction Régionale Atlantique Centre (DRAC)	113,3	95,7	87,7	-12,0%
Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS)	24,6	20,5	27,8	6,2%
Direction Régionale Grand Sud (DRGS)	2,4	2,3	3,7	23,7%
Chiffre d'affaires total	310,4	303,2	532,6	31,0%

Répartition des redevances de concession et d'autorisation par région en 2016



Source : ANP

II.1.4. Redevances de Gestion des Réseaux

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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Fourniture d'eau	19,7	20,1	21,6	2,0%	7,5%	4,7%
Fourniture d'électricité	74,1	76,7	87,1	3,5%	13,6%	8,4%
Total	93,8	96,8	108,7	3,2%	12,3%	7,6%

Source : ANP

Les redevances de gestion des réseaux évoluent selon un TCAM de 7,6% en passant de 93,8 MDH en 2014 à 108,7 MDH en 2016.

Variations entre 2014 et 2015

Les redevances de gestion des réseaux enregistrent un trend haussier de 3,2% en se chiffrant à 96,8 MDH, contre 93,8 MDH en 2014, dont 79,2% est généré par la fourniture d'électricité. Cette dernière a permis de dégager un chiffre d'affaires additionnel de 2,6 MDH en 2015 en raison de la satisfaction de nouvelles demandes de branchement.

Variations entre 2015 et 2016

²² Le chiffre d'affaires réalisé en 2016 est dû principalement aux régularisations des deux concessionnaires (ONICL et OCP pour 165 MDH) et le réajustement tarifaire (pour 46 MDH). Sans tenir compte de ces régularisations, le chiffre d'affaires réalisé serait de 1 528,3 MDH au lieu de 1 739,3 MDH.

Les redevances de gestion des réseaux se chiffrent à 108,7 MDH en 2016 contre 96,8 MDH en 2015 en raison de la hausse de 13,6% de la fourniture d'électricité à 87,1 MDH contre 76,7 MDH en 2015 compte tenu des nouvelles demandes de branchement ayant permis de dégager un chiffre d'affaires additionnel de 10,4 MDH. En outre, la fourniture d'eau enregistre une hausse de 7,5% pour s'établir à 21,6 MDH en 2016.

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	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Redevances d'Occupation du Domaine Public	119,1	105,0	94,7	-11,9%	-9,7%	-10,8%
Total	119,1	105,0	94,7	-11,9%	-9,7%	-10,8%

Source : ANP

Les redevances d'occupation du domaine public évoluent selon un TCAM de -10,8% en passant de 119,1 MDH en 2014 à 94,7 MDH en 2016.

Variations entre 2014 et 2015

Les redevances d'OTDP enregistrent une tendance baissière en se chiffrant à 105,0 MDH, soit l'équivalent de 14,2 MDH de moins qu'en 2014. Cette baisse trouve son origine dans l'effet combiné des éléments suivants :

- La baisse des redevances d'OTDP au port de Casablanca due à la non-facturation en 2015 des autorisations relatives aux OTDP situées sur la zone historique du port de Casablanca pour un montant de 1,4 MDH. En outre, le recul est dû à la non-reconduction de la facturation en 2014 de l'autorisation du client Al MANAR (filiale du groupe CDG) pour un montant de 10,0 MDH en raison de la transformation de l'OTDP en une concession d'exploitation et de gestion du port de plaisance « Marina de Casablanca » au nom de la société New Marina Casablanca (filiale du groupe CDG) ;
- Le recul des redevances d'OTDP au port d'Agadir de 3,0 MDH en passant de 21,4 MDH en 2014 à 18,4 MDH en 2015. Ceci résulte, principalement, de la baisse de la redevance sur la société KOSMOS en raison de la diminution de la superficie, qui s'est traduite par l'enregistrement d'une redevance d'OTDP à 4,1 MDH en 2015 contre 7,6 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

Les redevances d'OTDP reculent de 9,7% en se situant à 94,7 MDH à fin 2016. Cette baisse trouve son origine dans la diminution des OTDP au niveau du port Jorf Lasfar pour 6 MDH (due à la facturation des occupations provisoires en 2015) et au port d'Agadir pour 4 MDH.

Toutefois, l'année 2016 a été marquée par l'octroi de 79 nouvelles autorisations d'OTDP en 2016 dont 65% concernent les activités liées à la pêche ainsi que la régularisation de 176 OTDP dont :

- 153 OTDP échues ont fait l'objet de renouvellement ;
- 23 OTDP ont été révoquées pour différents motifs.

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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Prestations des zones de chantiers navals	12,5	15,3	17,3	22,4%	13,3%	17,8%
Prestations de manutention et services divers rendus aux navires	3,7	1,5	0,0	-59,5%	-100,0%	-100,0%
Produits accessoires	6,2	6,7	12,7	8,1%	89,5%	43,1%
Produits divers	-	-	1,3	NA	NA	>100%
Total	22,4	23,5	31,3	4,9%	33,3%	18,3%

Source : ANP

Variations entre 2014 et 2015

Les autres produits enregistrent une hausse de 4,9% entre 2014 et 2015 en se chiffrant à, respectivement, 22,4 MDH et 23,5 MDH. Cette hausse résulte de la reprise des prestations des zones de chantiers navals à 15,3 MDH en 2015 contre 12,5 MDH en 2014 trouvant son origine dans, principalement, la réparation de la flotte de la Marine Royale, contrebalancée par le recul des prestations de manutention et services qui se situent à 1,5 MDH en 2015 contre 3,7 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

Les autres produits s'élèvent à 31,3 MDH en 2016 en raison, notamment, de la progression du chiffre d'affaires des produits accessoires qui s'établit à 12,7 MDH en 2016 contre 6,7 MDH en 2015. Cette augmentation est expliquée principalement par l'évolution des produits de l'Institut de Formation Portuaire (IFP) pour 5,5 MDH.

Les prestations des zones de chantiers navals ont, également, augmenté à 17,3 MDH en 2016 contre 15,3 MDH.

Les produits divers de 1,3 MDH correspondent principalement aux revenus divers de location de matériel flottant, d'évacuation des déchets et divers prestations.

II.1.7. Répartition du chiffre d'affaires par port

L'évolution du chiffre d'affaires par port sur la période 2014-2016 se présente comme suit:

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Nador	57,8	58,4	78,5	1,0%	34,4%	16,5%
Tanger	4,0	3,1	3,4	-22,5%	9,7%	-7,8%
Kenitra	6,3	7,8	7,0	23,8%	-10,3%	5,4%
Mohammedia	140,9	101,6	93,0	-27,9%	-8,4%	-18,7%
Casablanca	543,5	558,3	838,4	2,7%	50,2%	24,2%
Jorf	320,7	311,1	330,4	-3,0%	6,2%	1,5%
Safi	56,8	52,8	69,7	-7,0%	32,0%	10,7%
Agadir	157,6	150,3	181,3	-4,6%	20,6%	7,3%
Tantan	17,8	14,0	14,4	-21,3%	2,9%	-10,1%
Laayoune	25,5	27,3	32,5	7,1%	19,0%	12,9%
Dakhla	23,6	28,1	31,1	19,1%	10,6%	14,8%
Autres Ports (*)	58,9	51,6	59,7	-12,4%	15,7%	0,6%
Chiffre d'affaires total	1 413,4	1 364,3	1 739,3	-3,5%	27,5%	10,9%

Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, IFP, Jebha, Ras Kebdana, Sidi Hsein, Cala Iris, Sidi Ifni, Larache, Boujdour, Ksar Sghir.

Les ports de Casablanca et de Jorf Lasfar drainent, en moyenne, près de 64,3% du chiffre d'affaires global de l'ANP sur la période 2014-2016.

Variations entre 2014 et 2015

Un recul de 3,5% est constaté au niveau du chiffre d'affaires global de 2015 qui s'établit à 1 364,3 MDH contre 1 413,4 MDH en 2014. Cette baisse trouve son origine dans principalement :

- La diminution du chiffre d'affaires généré par le port de Mohammedia de 27,9% en se situant à 101,6 MDH en 2015 contre 140,9 MDH en 2014 due à la baisse du trafic après l'arrêt de l'activité de la SAMIR ;
- La diminution des recettes des concessions et autorisations relatives au port de Jorf Lasfar suite à la hausse constatée en 2014 des redevances de l'OCP à 90,8 MDH provenant, principalement, de la régularisation de la situation dudit concessionnaire, conjuguée à la baisse des ventes d'électricité notamment auprès de MARSA MAROC et de JLEC. Le chiffre d'affaires généré par Jorf Lasfar se chiffre, par conséquent, à 311,1 MDH en 2015 contre 320,7 MDH en 2014 ;
- La baisse du chiffre d'affaires généré par le port d'Agadir de 7,2 MDH en raison du recul des redevances de concession et d'OTDP ;
- La hausse du chiffre d'affaires généré par le port de Casablanca de 14,8 MDH suite à la progression des redevances de concession d'environ 15,0 MDH entre 2014 et 2015 due, principalement, à la hausse du trafic en vrac solide qui représente 57,7% de trafic en tonnage de l'activité du port ;
- Ainsi que l'augmentation de 19,3% du chiffre d'affaires résultant du port de Dakhla qui s'explique, principalement, par l'évolution favorable des redevances d'OTDP provenant de la facturation sur les unités de valorisation de poisson pour un montant de 1,5 MDH et la facturation de l'occupation des terres pleines pour le besoin du chantier d'extension du central thermique ONE pour un montant de 0,4 MDH. Le chiffre d'affaires généré par le port de Dakhla s'établit, par conséquent, à 28,1 MDH en 2015 contre 23,6 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

Au titre de l'exercice 2016, une hausse de 27,5% est constatée au niveau du chiffre d'affaires global qui se situe à 1 739,3 MDH. Cette hausse s'explique par la combinaison des éléments suivants :

- La constatation d'un chiffre d'affaires de 838,4 MDH en 2016 contre 558,3 MDH en 2015 au niveau du port de Casablanca suite à la facturation de différentes redevances aux principaux opérateurs, en l'occurrence Marsa Maroc, l'OCP S.A, SOSIPO et société TC3 ainsi que la hausse des droits de ports de 59,0 MDH due, principalement :
 - ✓ +40 MDH en droits de ports sur marchandises
 - ✓ +19 MDH en droits de ports sur navires
- La progression du chiffre d'affaires généré par Agadir à 181,3 MDH en 2016 résultant, principalement, de la hausse des droits de port sur navires pour 11 MDH et des droits de port sur marchandises pour 10 MDH suite à l'évolution du trafic ;
- La hausse du chiffre d'affaires provenant du port de Nador à 78,5 MDH en 2016 contre 58,4 MDH en 2015, soit 20,0 MDH de plus expliquée par la hausse des droits de port sur navires pour 14 MDH et des droits de port sur marchandises pour 5 MDH suite à l'évolution du trafic ;
- La progression du chiffre d'affaires généré par l'activité du port de Jorf Lasfar à 330,4 MDH en 2016 contre 311,1 MDH en 2015. Cette hausse résulte, principalement de :
 - ✓ la hausse des droits de port pour +37,4 MDH répartie entre +24 MDH de droits de port sur navires, +9 MDH de droits de port sur marchandises et +4 MDH de droits de port sur Péage poisson ;
 - ✓ contrebalancée par la baisse des redevances de concession et la diminution des recettes OTDP suite à la régularisation de la facturation de certaines OTDP de ce port en 2015 ;
- La baisse de 8,4% du chiffre d'affaires de Mohammedia à 93,0 MDH en 2016 contre 101,6 MDH en 2015 qui s'inscrit dans la même tendance baissière subie par le trafic du port de Mohammedia en 2016 en raison de l'arrêt de l'activité de raffinage des hydrocarbures. Cette baisse est expliquée par l'effet combiné de :
 - ✓ La baisse des droits de port sur navires pour -10 MDH issue de la baisse du trafic
 - ✓ La baisse des droits de port sur marchandises pour -9 MDH suite à la baisse du trafic
 - ✓ La hausse des redevances de concession et d'autorisations pour +10 MDH à travers la progression de la redevance variable appliquée au concessionnaire Marsa Maroc

II.2. VALEUR AJOUTEE

Le tableau ci-dessous détaille l'évolution de la valeur ajoutée sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Production de l'exercice	1 413,4	1 364,3	1 739,3	-3,5%	27,5%	10,9%
Ventes de biens et services produits	1 413,4	1 364,3	1 739,3	-3,5%	27,5%	10,9%
Consommation de l'exercice	569,6	551,7	522,3	-3,1%	-5,3%	-4,2%
Achats consommés de mat. et fourniture.	150,3	165,8	186,7	10,4%	12,6%	11,5%
Autres charges externes	419,3	385,9	335,7	-8,0%	-13,0%	-10,5%
Valeur ajoutée	843,8	812,6	1 217,0	-3,7%	49,8%	20,1%
En % CA	59,7%	59,6%	70,0%	-0,1 pts	10,4 pts	

Source : ANP

Variations entre 2014 et 2015

La valeur ajoutée suit un trend baissier sur la période 2014-2015 en se chiffrant à 812,6 MDH à fin 2015 en raison d'une baisse plus importante du chiffre d'affaires par rapport à la consommation de l'exercice, s'expliquant comme suit :

- La baisse du chiffre d'affaires à 1 364,3 MDH en 2015, résultant de l'évolution défavorable du trafic global de 5,7% sur la période 2014-2015 ;
- Le recul de 3,1% de la consommation de l'exercice qui s'affiche à 551,7 MDH à fin 2015 en raison des mouvements des postes suivants :

- ✓ La hausse des achats consommés de matières et fournitures à 165,8 MDH en 2015 (+10,4% par rapport à 2014) en raison de l'augmentation des « Achats de travaux, études et prestations de service » et des « Achats non stockés de matières et de fournitures » à, respectivement, 68,1 MDH et 91,9 MDH en 2015. Ces évolutions proviennent de la réalisation en 2015 d'études d'expertise des infrastructures et d'aménagement des ports pour un montant globale de 4,1 MDH, la hausse des charges relatives à certaines prestations de services de 7,8 MDH et la progression des ventes d'électricité de 3,5% par rapport à 2014. Il est à noter que ce poste comprend 0,6 MDH des achats de matières et fournitures des exercices antérieurs contre 0,4 MDH en 2014.

Par ailleurs, une baisse est constatée au niveau des « Achats consommés de matières et fournitures consommables et d'emballage » qui se chiffrent à 6,4 MDH en 2015 et un niveau de variation des stocks de matières, fournitures et emballages de -0,6 MDH en 2015 contre -7,0 MDH en 2014.

- ✓ La baisse de 8,0% des autres charges externes à 385,9 MDH suite au recul de 15,0% du poste « Entretien et réparation » qui totalise 310,9 MDH en 2015 portant sur la maintenance des infrastructures de protection, de l'entretien des réseaux et de l'entretien des voies d'accès. Cette baisse trouve son origine dans le recul des travaux de maintenance des digues pour -64 MDH expliquée, principalement, par les dégâts causés à la digue du port de Mohammeda suite aux intempéries en 2014 ainsi qu'au recul des travaux de maintenance et d'entretien des voies d'accès pour -19 MDH.

Cette baisse est contrebalancée par l'augmentation des charges locatives à 13,7 MDH en raison du recours à la location longue durée.

En outre, le poste relatif au « reste des charges externes » augmente à 39,6 MDH en 2015 contre 22,3 MDH en 2014. Il comprend, principalement, les autres charges externes des exercices antérieurs qui se chiffrent à 30,7 MDH en 2015 correspondant à des charges constatées au niveau du port de Tan-Tan, Casablanca et Kenitra relatives aux travaux de dragage massif effectués en 2014 et non provisionnées.

En outre, il comporte les « frais postaux et frais de télécommunication » qui se situent à 1,5 MDH en 2015 contre 4,4 MDH en 2014 ainsi que les « cotisations et dons » qui se chiffrent à 4,8 MDH en 2015 contre 1,0 MDH en 2014.

Le tableau ci-dessous représente la répartition des achats consommés sur les exercices 2014 et 2015 :

En MDH	2014	2015	Δ 14-15
--------	------	------	---------

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

Achats de matières et fournitures consommables et d'emballage	13,0	6,4	-50,4%
Variation des stocks de matières, fournitures et emballages	-7,0	-0,6	92,1%
Achats non stockés de matières et de fournitures	87,4	91,9	5,1%
Achats de travaux, études et prestations de services	56,9	68,1	19,6%
Reste du poste des achats	-	-	NA
Achats consommés de mat. et fourn.	150,3	165,8	10,4%

Source : ANP

Le tableau ci-dessous représente la répartition des autres charges externes sur les exercices 2014 et 2015 :

En MDH	2014	2015	Δ 14-15
Locations et charges locatives	11,9	13,7	15,2%
Entretien et réparations	365,7	310,9	-15,0%
Primes d'assurances	7,3	7,3	0,0%
Rémunérations du personnel extérieur à l'entreprise	0,1	0,1	60,7%
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	5,7	6,7	16,0%
Transports	0,6	0,8	24,5%
Déplacements, missions et réceptions	5,6	6,8	20,0%
Reste du poste des autres charges externes	22,3	39,6	77,7%
Autres charges externes	419,3	385,9	-8,0%

Source : ANP

Le taux de valeur ajoutée maintient un niveau quasi-stable à 59,6% au titre de l'exercice 2015.

Variations entre 2015 et 2016

La valeur ajoutée affiche une progression de 49,8% au titre de l'exercice 2016 à près de 1 217,0 MDH contre 812,6 MDH à fin 2015. Cette hausse s'explique principalement par l'effet combiné de :

- L'amélioration de l'activité du niveau du trafic de 8,3% permettant d'enregistrer un chiffre d'affaires de 1 739,3 MDH en 2016.
- Le recul de la consommation de l'exercice à 522,3 MDH en 2016 contre 551,7 MDH en 2015 malgré la progression du chiffre d'affaires suite à l'effet conjugué de :
 - ✓ La hausse des achats consommés de matières et fournitures à 186,7 MDH en 2016 contre 165,8 MDH en 2015 due, notamment, de la constatation de 11,6 MDH de plus en « Achats non stockés de matières et de fournitures » par rapport à 2015, soit 103,5 MDH en 2016. Ces dernières correspondent à la fourniture d'eau et d'électricité suite à l'augmentation des ventes d'électricité de 13,6%. En outre, les « Achats de travaux, études et prestations de services » ont augmenté de 10,6% à 75,3 MDH en 2016 contre 68,1 MDH en 2015 en raison des études liées aux différents projets soit 4,5 MDH ainsi que des différents achats de prestations de services pour 2,5 MDH.
 - ✓ Le recul de 13,0% des autres charges externes qui se chiffrent à 335,7 MDH en 2016 contre 385,9 MDH en 2015. Elles se composent à hauteur de 77,1% du poste « Entretien et réparations » qui s'affiche, en 2016, à 258,6 MDH contre 310,9 MDH, soit une baisse de 16,8% trouvant son origine dans la baisse des charges de dragage des bassins au port de Tan Tan pour -73 MDH. Cette dernière est contrebalancée par la hausse du poste « Rémunérations d'intermédiaires et honoraires » à 15,3 MDH en 2016 contre 6,7 MDH en 2015 suite, notamment, à la prise en charge en 2016 du coût relatif à la mission du diagnostic stratégique réalisée par le cabinet BCG pour un montant de 5 MDH.

Le tableau ci-dessous représente la répartition des achats consommés sur les exercices 2015 et 2016 :

En MDH	2015	2016	Δ 15-16
Achats de matières et fournitures consommables et d'emballage	6,4	7,4	14,9%
Variation des stocks de matières, fournitures et emballages	-0,6	-0,1	-82,8%
Achats non stockés de matières et de fournitures	91,9	103,5	12,6%
Achats de travaux, études et prestations de services	68,1	75,3	10,6%
Reste du poste des achats	-	0,6	NA
Achats consommés de mat. et fourn.	165,8	186,7	12,6%

Source : ANP

Le tableau ci-dessous représente la répartition des autres charges externes sur les exercices 2015 et 2016 :

En MDH	2015	2016	Δ 15-16
Locations et charges locatives	13,7	14,9	8,4%
Entretien et réparations	310,9	258,6	-16,8%
Primes d'assurances	7,3	6,6	-9,6%
Rémunérations du personnel extérieur à l'entreprise	0,1	0,2	70,8%
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	6,7	15,3	>100%
Transports	0,8	0,6	-23,3%
Déplacements, missions et réceptions	6,8	6,9	1,7%
Reste du poste des autres charges externes	39,6	32,6	-17,7%
Autres charges externes	385,9	335,7	-13,0%

Source : ANP

Le taux de valeur ajoutée progresse de 10,4 pts en se situant à 70,0% en 2016 contre 59,6% en 2015 suite à la progression de la valeur ajoutée (due à la baisse des charges externes) qui suit celle du chiffre d'affaires.

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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Valeur ajoutée	843,8	812,6	1 217,0	-3,7%	49,8%	20,1%
Subventions d'exploitation	-	-	-	NA	NA	NA
Impôts et taxes	213,0	218,7	214,0	2,7%	-2,2%	0,2%
Charges de personnel	240,5	253,5	275,8	5,4%	8,8%	7,1%
Excédent Brut d'Exploitation	390,3	340,4	727,2	-12,8%	>100%	36,5%
Marge d'EBE (EBE/CA)	27,6%	24,9%	41,8%	-2,7 pts	16,9 pts	

Source : ANP

L'excédent brut d'exploitation évolue selon un TCAM de 36,5% en passant de 390,3 MDH en 2014 à 727,2 MDH en 2016.

Variations entre 2014 et 2015

Une baisse de 12,8% est constatée au niveau de l'EBE qui passe de 390,3 MDH en 2014 à 340,4 MDH en 2015. Cette évolution trouve son origine dans le recul de la valeur ajoutée de 3,7% ainsi que l'évolution des charges comme suit :

- La hausse de 2,7% des impôts et taxes à 218,7 MDH qui se composent, principalement, de la redevance domaniale à payer par l'ANP à l'Etat pour un montant de 60 MDH, à laquelle s'ajoute la participation exceptionnelle de l'ANP au budget de l'Etat, devenue structurelle depuis l'année 2011, pour 140 MDH. En outre, un montant de 5,8 MDH est enregistré en 2015 de plus qu'en 2014 en taxe professionnelle et taxe sur les services communaux. Cette dernière a augmenté, de manière significative (+99%) en 2015 en raison de l'exécution par l'administration fiscale d'un ATD²³ sur taxes sur services communaux non payés de 2010 à 2014 au niveau du port de Casablanca dont la taxation faisait l'objet de litige.
- La croissance de 5,4% des charges de personnel à 253,5 MDH qui résulte des augmentations de salaire et des recrutements effectués au cours de l'année 2015.

Le taux de marge brute d'exploitation s'établit à 24,9% en 2015 sous l'effet de la baisse conjuguée de du chiffre d'affaires et des autres éléments constituant l'EBE.

Variations entre 2015 et 2016

²³ La taxation de l'ATD (Avis à Tiers Détenteur) sur taxes sur services communaux a fait objet de litige entre l'ANP et l'administration fiscale.

L'EBE enregistre une hausse significative entre 2015 et 2016 en se chiffrant à, respectivement, 340,4 MDH et 727,2 MDH. Cette progression de l'EBE est en lien avec celle de la valeur ajoutée conjuguée à l'effet combiné de :

- Une hausse de l'ordre de 8,8% des charges de personnel à 275,8 MDH en 2016 résultant, principalement, de progression de la rémunération de personnel de 7,6% suite aux avancements normaux et l'effet des recrutements effectués courant l'année 2015.
- La baisse de 2,2% des impôts et taxes à 214,0 MDH en 2016 qui se composent, principalement, de la redevance domaniale de 60 MDH et la participation exceptionnelle de l'ANP au budget de l'Etat de 140 MDH. Cette baisse résulte du recul de la taxe sur services communaux en 2016.

Le taux de marge brute d'exploitation s'établit à 41,8% en 2016, soit 16,9 points de plus qu'en 2015 sous l'effet de la hausse conjuguée du chiffre d'affaires et des autres éléments constituant l'EBE.

II.4. RESULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation évolue de la manière présentée au niveau du tableau ci-dessous sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Excédent Brut d'Exploitation	390,3	340,4	727,2	-12,8%	>100%	36,5%
Reprises d'exploitation, transf. de charges	10,0	26,2	43,5	>100%	66,4%	>100%
Dotations d'exploitation	250,7	244,5	410,9	-2,5%	68,1%	28,0%
Résultat d'Exploitation	149,6	122,0	359,9	-18,4%	>100%	55,1%
Marge Opérationnelle (REX/CA)	10,6%	8,9%	20,7%	-1,6 pts	11,7 pts	

Source : ANP

Le résultat d'exploitation enregistre une hausse annuelle moyenne de 55,1% sur la période considérée en passant de 149,6 MDH en 2014 à 122,0 MDH en 2015 puis s'élève à 359,9 MDH en 2016.

Variations entre 2014 et 2015

Une baisse de 18,4% est constatée au niveau du résultat d'exploitation entre 2014 et 2015 atteignant ainsi 122,0 MDH suite à l'effet combiné de :

- La constatation d'un EBE de 340,4 MDH en 2015 en baisse de 12,8% par rapport à 2014 suite, principalement, au recul du trafic global ;
- La hausse significative du poste « reprises d'exploitations et transferts de charges », composé uniquement de reprises sur la période, qui s'établit à 26,2 MDH à fin 2015 provenant de la constatation de 12,3 MDH de plus au niveau des reprises sur provisions pour dépréciation des clients ordinaires et clients administrateurs.
- Contrebalancée par la baisse de 2,5% des dotations d'exploitation à 244,5 MDH en 2015 contre 250,7 MDH en 2014 sous l'effet combiné de :
 - La baisse des dotations aux provisions en se situant à 72,0 MDH en 2015, soit 18,0 MDH de moins qu'en 2014 compte tenue de la constatation d'une provision de 15,0 MDH en 2014 suite à la dépréciation produite du poste A²⁴ au port de Mohammedia ;
 - Combinée à l'augmentation des dotations aux amortissements à 172,1 MDH en 2015, soit 7,6% due à la mise en service de nouveaux projets d'investissement ;

La marge opérationnelle baisse de 1,6 point entre 2014 et 2015 en se chiffrant à 8,9% sous l'effet de la baisse plus importante du chiffre d'affaires par rapport aux autres éléments constituant le résultat d'exploitation.

Variations entre 2015 et 2016

A titre de l'exercice 2016, le résultat d'exploitation s'enregistre à 359,9 MDH qui s'explique par :

²⁴ Il s'agit du quai de déchargement de multi-produits bruts et raffinés.

- La constatation d'un EBE de 727,2 MDH en 2016 suite à l'augmentation du chiffre d'affaires qui s'élève à 1 739,3 MDH en 2016 en raison d'une évolution favorable du trafic global de 8,3% ;
- La hausse de 66,4% des reprises d'exploitation et transferts de charges qui s'établissent à 43,5 MDH à fin 2016 contre 26,2 MDH à fin 2015 en raison, notamment, de l'augmentation des reprises sur provisions pour dépréciation de l'actif circulant à 42,4 MDH en 2016 contre 25,6 MDH en 2015. Cette dernière est liée à la reprise des provisions pour dépréciation des clients ordinaires du siège relative aux créances sur les projets des Marinas dont, principalement, Kabila, Bouregreg, Smir, Saadia et Agadir qui ont procédé au règlement de leurs arriérés ;
- La hausse de 68,1% des dotations d'exploitation qui s'enregistrent à 410,9 MDH en 2016 contre 244,5 MDH en 2015 sous l'effet conjugué de :
 - La hausse des provisions d'exploitation à 221,4 MDH en 2016 contre 72,4 MDH en 2015. Cette hausse trouve son origine dans, principalement, la constatation de provisions durables pour risques et charges de 143,5 MDH en 2016 contre 0,7 MDH en 2015 suite à la prise en charge d'une provision pour risques liés aux dédommagements réclamés par l'armateur et son assureur suite à la non réalisation de l'opération de dragage au port étant à l'origine des dommages au niveau du navire. En plus, une augmentation de 9,1% est constatée au niveau des provisions pour dépréciation de l'actif circulant, à savoir le poste « clients et comptes rattachés », qui s'affichent à 74,8 MDH en 2016 contre 68,6 MDH en 2015.
 - L'augmentation des dotations aux amortissements qui s'affichent à 189,5 MDH en 2016 contre 172,1 MDH suite à la constatation des amortissements de nouveaux projets d'investissement.

La marge opérationnelle se chiffre à 20,7% en 2016 contre 8,9% en 2015.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du résultat d'exploitation par port sur la période historique 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Nador	7,0	10,0	30,1	42,9%	>100%	>100%
Tanger	-21,0	-19,0	-18,1	-9,5%	-4,7%	-7,1%
Kenitra	-94,0	-59,0	-50,1	-37,2%	-15,1%	-27,0%
Mohammedia	37,0	24,0	-12,7	-35,1%	<-100%	<-100%
Casablanca	232,0	276,0	550,7	19,0%	99,5%	54,1%
Jorf	235,0	239,0	248,7	1,7%	4,1%	2,9%
Safi	15,0	19,0	20,0	26,7%	5,3%	15,5%
Agadir	59,0	35,0	73,8	-40,7%	110,7%	11,8%
Tantan	-33,0	-103,0	-169,1	<-100%	64,2%	<-100%
Laayoune	-5,0	-0,4	-7,4	-92,0%	<-100%	21,6%
Dakhla	-21,0	-4,0	3,8	-81,0%	>100%	>100%
Autres Ports (*)	-261,6	-295,6	-309,8	13,0%	4,8%	8,8%
Résultat d'Exploitation	149,4	122,0	359,9	-18,3%	195,0%	55,2%

Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, IFP, Jebha, Ras Kebdana, Sidi Hsein, Cala Iris, Sidi Ifni, Larache, Boujdour, Ksar Sghir.

Au titre de l'exercice 2016, les ports de Casablanca, de Jorf Lasfar et d'Agadir contribuent majoritairement au résultat d'exploitation de l'ANP en se chiffrant à :

- Casablanca : 550,7 MDH en 2016 contre 232,0 MDH en 2014
- Jorf Lasfar : 248,7 MDH en 2016 contre 235,0 MDH en 2014
- Agadir : 73,8 MDH en 2016 contre 59,0 MDH en 2014

Le port de Nador enregistre, également, une hausse significative sur la période étudiée en passant de 7,0 MDH en 2014 à 30,1 MDH en 2016 eu égard d'une hausse plus importante du chiffre d'affaires par rapport aux charges d'exploitations.

Par contre, un résultat d'exploitation négatif est dégagé au niveau de certains ports dont, notamment :

- Le port de Tantan avec -169,1 MDH en raison d'une hausse plus rapide des charges d'exploitation par rapport au chiffre d'affaires qui provient, principalement de la constatation d'une provision pour risques et charges. Par ailleurs, le chiffre d'affaires du port de Tantan évolue de +2,9% (équivalent de 0,4 MDH), malgré la baisse du trafic, suite à l'augmentation des droits de ports sur marchandises et le maintien d'un niveau quasi-stable de charge d'exploitation ;
- Le port de Mohammedia avec -12,7 MDH découlant, principalement, de la baisse du chiffre d'affaires corrélée à celle du trafic et à l'arrêt de l'activité de la SAMIR depuis Août 2015;
- Les autres ports qui s'affichent à -309,8 MDH en 2016 suite à constatation d'un niveau de charges d'exploitation plus important que les revenus dégagés, soit, respectivement, 400,8 MDH et 59,7 MDH en 2016.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des charges d'exploitation par port sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Nador	51,3	47,9	49,2	-6,5%	2,7%	-2,0%
Tanger	26,2	22,9	21,9	-12,5%	-4,4%	-8,5%
Kenitra	101,0	68,2	57,7	-32,4%	-15,4%	-24,4%
Mohammedia	104,7	77,5	107,2	-26,0%	38,3%	1,2%
Casablanca	313,2	284,3	290,5	-9,2%	2,2%	-3,7%
Jorf	86,9	80,9	83,3	-6,9%	2,9%	-2,1%
Safi	41,7	34,0	49,8	-18,4%	46,4%	9,3%
Agadir	100,1	121,7	111,3	21,7%	-8,6%	5,5%
Tantan	51,6	117,4	184,1	127,7%	56,8%	89,0%
Laayoune	30,3	27,7	39,9	-8,7%	44,1%	14,7%
Dakhla	44,4	32,9	27,5	-26,0%	-16,5%	-21,4%
Autres Ports (*)	322,5	352,9	400,8	9,4%	13,6%	11,5%
Total charges d'exploitation	1 273,7	1 268,4	1 423,0	-0,4%	12,2%	5,7%
Coefficient d'exploitation (**)	90,1%	93,0%	81,8%	2,9 pts	-11,2 pts	

Source : ANP

(*) Bouregreg, Hoceima, Mdiq, Sable d'Or, Eljadida, Essaouira, Tarfaya, Immessouane, Souria Kdima, Assilah, Smir, Saadia, Kabila, IFP, 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 moyenne de 38,1% par les ports de Casablanca, Agadir, et Mohammedia en totalisant 508,9 MDH en 2016 :

- Les charges d'exploitation sont supportées, principalement, par le port de Casablanca d'en moyenne 22,4% sur la période considérée et s'affichent, ainsi, à 313,2 MDH en 2014 puis à 284,3 MDH en 2015 avant de se chiffrer à 290,5 MDH en 2016 ;
- Le port d'Agadir affiche des charges d'exploitation de 111,3 MDH en 2016 contre 100,1 MDH en 2014, soit une hausse annuelle moyenne de 5,5%.
- Les charges d'exploitation de Jorf Lasfar s'enregistrent dans une tendance baissière en passant de 86,9 MDH en 2014 à 80,9 MDH en 2015 puis progresse de 2,9% pour atteindre 83,3 MDH à fin 2016.

Les charges d'exploitation des autres ports se chiffrent à 400,8 MDH en 2016, soit 28,2% du total des charges d'exploitation supportées principalement par le siège qui représentent près de 60 % soit 232 MDH.

Par ailleurs, une hausse des charges d'exploitation est constatée au niveau du port de Tantan passant de 51,6 MDH en 2014 à 184,1 MDH en 2016. Ceci est expliqué principalement par l'effet conjugué de :

- La hausse de la dotation aux provisions pour risques et charges durables pour + 141 MDH
- La baisse des charges de dragages des bassins pour - 77 MDH

Toutefois, une baisse des charges d'exploitation est constatée au niveau du port de Kenitra et de Dakhla qui se chiffrent, respectivement, à 57,7 MDH et 27,5 MDH en 2016 contre 101,0 MDH et 44,4 MDH en 2014 suite à notamment la diminution des charges d'entretien et de réparation (entretien des digues et jetées, dragage des bassins) de 10 MDH pour Kenitra et celle de 5 MDH, le cas de Dakhla suite à la baisse des charges de dragages des bassins.

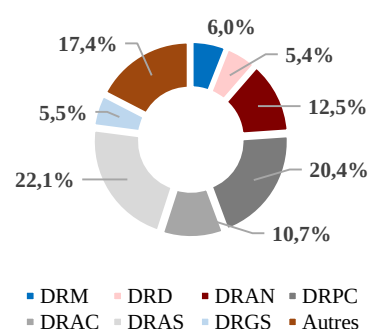
Le coefficient d'exploitation s'élève à 90,1% en 2014 puis à 93,0% en 2015 en raison d'une baisse plus rapide du chiffre d'affaires par rapport aux charges d'exploitation. Par contre en 2016, le coefficient d'exploitation s'établit à 81,8%, soit 11,2 points de base en moins par rapport à 2015 en raison d'une progression plus importante du chiffre d'affaires par rapport aux charges d'exploitation.

Le tableau ci-après illustre l'évolution et la contribution de chaque région à la constatation des charges d'exploitation aux titres des exercices 2014, 2015 et 2016 :

Répartition des charges d'exploitation par région sur la période 2014-2016 :

En MDH		2014	2015	2016	TCAM 14-16
Direction Régionale Méditerranée		74,8	76,6	85,2	6,7%
Direction Régionale du Déroit		88,8	72,1	76,7	-7,1%
Direction Régionale Atlantique Nord		206,5	148,5	178,4	-7,0%
Direction Régionale du Port de Casablanca		313,2	284,3	290,5	-3,7%
Direction Régionale Atlantique Centre		143,4	131,7	151,7	2,9%
Direction Régionale Atlantique Sud		177,9	266,1	314,3	32,9%
Direction Régionale Grand Sud		81,2	77,2	78,4	-1,7%
Autres		188,0	212,0	247,8	14,8%
Total charges d'exploitation		1 273,7	1 268,4	1 423,0	5,7%

Répartition des charges d'exploitation par région en 2016



Source : ANP

Les régions ci-dessous contribuent à 39,8%, en moyenne, dans la composition des charges d'exploitations sur la période 2014-2016 :

- La Direction Régionale du Port de Casablanca (DRPC) génère en 2014 des charges d'exploitation de 313,2 MDH puis baissent à 284,3 MDH en 2015 et s'établit à 290,5 MDH en 2016, soit une baisse selon un TCAM de 3,7%. Elle supporte près de 16,2% en moyenne du total des charges d'exploitation ;
- La Direction Régionale Atlantique Sud (DRAS) affiche une tendance haussière des charges d'exploitation en passant de 177,9 MDH en 2014 à 314,3 MDH en 2016 suite à l'augmentation des charges du port de Tantan de +67 MDH correspondant, notamment, à la dotation aux provisions pour risques et charges durables.
- La Direction Régionale Atlantique Nord (DRAN) génère sur la période 2014-2016, en moyenne, 13,5% des charges d'exploitation en suivant une évolution en dents de scie sur ladite période à 206,5 MDH en 2014 puis 148,5 MDH en 2015 et 178,4 MDH en 2016.

II.5. RESULTAT FINANCIER

L'évolution du résultat financier se présente comme suit sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Produits Financiers	36,4	32,4	12,2	-10,9%	-62,3%	-42,0%
Produits des titres de participation et autres titres immobilisés	6,7	20,2	8,2	>100%	-59,4%	10,6%
Gains de change	0,0	-	-	-100,0%	NA	-100,0%
Intérêts et autres produits financiers	29,7	12,2	4,0	-59,0%	-67,1%	-63,3%
Reprises financières : transferts de charges	-	-	-	NA	NA	NA
Charges Financières	31,9	37,2	58,8	16,4%	58,3%	35,7%

Charges d'intérêts	31,9	37,2	58,8	16,4%	58,3%	35,7%
Pertes de change	0,0	0,0	-	>100%	-100,0%	-100,0%
Autres charges financières	-	-	-	NA	NA	NA
Dotations financières	-	-	-	NA	NA	NA
Résultat Financier	4,4	-4,8	-46,6	-207,3%	878,7%	<-100%

Source : ANP

Le résultat financier enregistre une valeur négative en 2015 et en 2016 en se chiffrant à, respectivement, -4,8 MDH et -46,6 MDH contre 4,4 MDH en 2014.

Variations entre 2014 et 2015

Le résultat financier s'affiche à -4,8 MDH en 2015, soit 9,2 MDH de moins qu'en 2014 expliqué par l'effet conjugué des éléments suivants :

- Le recul des produits financiers à 32,4 MDH en 2015 eu égard des investissements de 890,2 MDH réalisés par l'ANP qui sont à l'origine de la baisse des disponibilités de trésorerie et par conséquent celle des produits financiers à 12,2 MDH en 2015 contre 29,7 MDH en 2014 contrebalancée par la progression des produits des titres de participation qui s'élèvent à 20,2 MDH en 2015 contre 6,7 MDH en 2014. Cette progression trouve son origine dans l'augmentation des dividendes de la CID (*Conseil Ingénierie et Développement*) à 18,1 MDH en 2015 contre 6,7 MDH en 2014.
- L'augmentation de 16,4% des charges financières à 37,2 MDH en 2015 suite à la mobilisation d'un montant total de 200 MDHS sur le crédit consortial conclu en 2014 entre l'ANP et certaines banques nationales d'un montant de 1,5 MMDH.

Variations entre 2015 et 2016

Une baisse est constatée au niveau du résultat financier qui se situe à -46,6 MDH en 2016 contre -4,8 MDH en 2015 en raison de :

- La baisse de 62,3% des produits financiers à 12,2 MDH en 2016 contre 32,4 MDH en 2015 due à la diminution des :
 - ✓ Revenus des titres de participation pour -12 MDH
 - ✓ Majorations de retard ²⁵sur les créances clients pour -3 MDH relatives aux redevances de concession de la Marina Saidia
 - ✓ Intérêts sur fonds flottants et bloqués pour -5 MDH
- Conjuguée à la hausse des charges d'intérêts de 58,3% en s'affichant à 58,8 MDH en 2016 contre 37,2 MDH en 2015. Cette hausse résulte des tirages de dette effectués en 2016 totalisant un montant de 873,3 MDH.

II.6. RESULTAT NON COURANT

Le tableau ci-après présente l'évolution du résultat non courant sur la période considérée :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Produits Non Courants	26,5	46,2	24,0	74,2%	-48,1%	-4,9%
Produits des cessions d'immobilisations	0,7	2,0	0,5	>100%	-76,0%	-19,9%
Subventions d'équilibre	-	-	-	NA	NA	NA
Reprises sur subventions d'investissement	-	-	-	NA	NA	NA
Autres produits non courants	24,3	29,2	23,5	20,5%	-19,6%	-1,6%
Reprises non courantes : transferts de charges	1,5	15,0	-	>100%	-100,0%	-100,0%

²⁵ Le dépassement des délais de paiements constitue des intérêts de retard fixés par voie réglementaire (loi 32-10) et doivent être comptabilisés en produits financiers.

Charges Non Courantes	31,2	28,2	35,6	-9,6%	26,0%	6,7%
Valeurs nettes d'amort. des immob. cédées	0,3	0,0	0,0	-93,6%	-83,5%	-89,8%
Subventions accordées	-	-	-	NA	NA	NA
Autres charges non courantes	15,9	28,2	35,5	77,3%	25,8%	49,3%
Dotations non courantes aux amort. et aux prov.	15,0	-	0,1	-100,0%	NA	-91,9%
Résultat Non Courant	-4,7	18,0	-11,6	>100%	<-100%	57,3%

Source : ANP

Le résultat non courant affiche une baisse en 2016 en se chiffrant à -11,6 MDH contre 18,0 MDH en 2015 et -4,7 MDH en 2014.

Variations entre 2014 et 2015

Le résultat non courant s'élève à 18,0 MDH en 2015 contre -4,7 MDH en 2014 suite à l'effet combiné de la hausse des produits non courants et la baisse des charges non courantes. En effet, les produits non courants ont connu une hausse de 74,2%, en atteignant 46,2 MDH en 2015, liée principalement à :

- ✓ La constatation de pénalités de retard²⁶ sur les marchés pour 16 MDH,
- ✓ Les réalisations de cautions sur marchés reçus pour 10,5 MDH
- ✓ La constatation d'une reprise non courante de 15,0 MDH relative aux aides financières au profil des Dockers²⁷ du port de Kenitra.

Par ailleurs, les charges non courantes ont subi une baisse de l'ordre de 9,6% en se situant à 28,2 MDH en 2015 contre 31,2 MDH en 2014. Ceci est dû, principalement, à l'enregistrement de dotations non courantes en 2014 correspondant à une provision pour risques et charges de 15,0 MDH dont la constatation résulte de la contribution de l'ANP au plan social adopté au profit des Dockers du port de Kenitra suite à son arrêt d'exploitation pendant sa requalification²⁸. Les charges non courantes, au titre de l'exercice 2015, sont composées essentiellement des :

- ✓ Aides financières fournies dans le cadre du départ volontaire des Dockers du port de Kenitra pour un montant de 12,9 MDH ;
- ✓ Allocations familiales versées aux anciens retraités de l'ex ODEP pris en charge à hauteur de 30% par l'ANP pour 1,4 MDH ;
- ✓ Autres charges non courantes sur exercices antérieurs totalisant 2,9 MDH qui correspondent aux majorations sur l'exécution des ATD relatifs à l'imposition à la taxe sur les services communaux du domaine public au port de Casablanca.

Variations entre 2015 et 2016

Le résultat non courant s'établit à -11,6 MDH en 2016 contre 18,0 MDH en 2015 en raison de la constatation de charges non courantes plus importantes qu'en 2015, soit 35,5 MDH en 2016 qui se composent essentiellement de la part de l'ANP dans les charges sociales des retraités de l'Ex-ODEP pour 18 MDH et des dons pour 6 MDH. Il est à noter que l'ANP a reconduit, conformément aux articles 53 et 54 de la loi 15-02, la prise en charge des parts patronales de cotisation à la MODEP²⁹ pour le personnel de l'Ex-ODEP.

En outre, les produits non courants subissent une baisse de 48,1% en se chiffrant à 24,0 MDH correspondant à la diminution des réalisations sur cautions marchés pour 10 MDH contrebalancée par l'augmentation des pénalités de retards sur marché pour 3 MDH.

²⁶ Les majorations de retard sur les marchés sont constatées au niveau des produits non courants alors que les pénalités de retard sur les factures client sont constatées au niveau des produits financiers.

²⁷ Les dockers sont chargés de l'ensemble des opérations de manutention portuaire.

²⁸ La requalification du port de Kenitra, s'inscrivant dans les orientations stratégiques de l'Agence, repose sur la mise en valeur des atouts de ce port et de sa position dans le tissu urbain de la ville de Kenitra en offrant une diversité de services (port de plaisance, zones commerciales et de services, infrastructures culturelles, etc.)

²⁹ Mutuelle de l'Office d'Exploitation des Ports

II.7. RESULTAT NET

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du résultat net sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16	TCAM 14-16
Résultat d'Exploitation	149,6	122,0	359,9	-18,4%	>100%	55,1%
Résultat Financier	4,4	-4,8	-46,6	<-100%	>100%	<-100%
Résultat Courant	154,0	117,3	313,3	-23,9%	167,1%	42,6%
Résultat Non Courant	-4,7	18,0	-11,6	>100%	<-100%	57,3%
Résultat avant impôts	149,4	135,3	301,7	-9,4%	>100%	42,1%
Impôts sur les résultats	83,0	46,2	86,9	-44,4%	88,1%	2,3%
Résultat Net de l'Exercice	66,4	89,1	214,8	34,3%	>100%	79,9%
Taux de marge nette	4,7%	6,5%	12,3%	1,8 pts	5,8 pts	

Source : ANP

Le résultat net s'enregistre à 214,8 MDH en 2016 en hausse par rapport à 2015 et 2014 qui se situent à, respectivement, 89,1 MDH et 66,4 MDH.

Variations entre 2014 et 2015

Une hausse de 34,3% est constatée au niveau du résultat net qui s'élève à 89,1 MDH en 2015 contre 66,4 MDH en 2014 en raison du recul de l'impôt sur les résultats à 46,2 MDH en 2015 contre 83,0 MDH en 2014. Ceci s'explique par la différence des bases imposables, soit le résultat fiscal, qui est plus élevé en 2014 (276,7 MDH) en raison, notamment, de la réintégration des provisions des créances douteuses et des provisions pour risques et charges.

La marge nette s'établit à 6,5% en 2015 contre 4,7% en 2014 car la baisse du chiffre d'affaires en 2015 a été contrebalancée par la progression du résultat net.

Variations entre 2015 et 2016

Le résultat net s'affiche à 214,8 MDH en 2016 contre 89,1 MDH en 2015 en raison de l'amélioration du chiffre d'affaires réalisé en 2016. L'impôt sur les sociétés ressort, quant à lui, à 86,9 MDH en 2016.

Le taux de marge nette s'inscrit dans une progression continue en se situant à 12,3% en 2016, soit 5,8 points de base de plus qu'en 2015 en raison d'une augmentation combinée du chiffre d'affaires et du résultat net.

III. ANALYSE DU BILAN

Le bilan de l'ANP se présente comme suit sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
ACTIF					
Actif immobilisé net	3 516,8	4 222,8	5 552,8	20,1%	31,5%
<i>en % du total bilan</i>	<i>69,3%</i>	<i>74,0%</i>	<i>69,2%</i>	<i>4,8 pts</i>	<i>-4,9 pts</i>
Immobilisations en non valeurs	-	-	-	NA	NA
Immobilisations incorporelles	2,8	3,3	4,9	19,2%	49,5%
Immobilisations corporelles	3 021,1	3 729,5	4 961,4	23,4%	33,0%
Immobilisations financières	493,0	490,0	586,4	-0,6%	19,7%
Ecart de conversion actif	-	-	-	NA	NA
Actif circulant	761,7	760,7	1 124,6	-0,1%	47,8%
<i>en % du total bilan</i>	<i>15,0%</i>	<i>13,3%</i>	<i>14,0%</i>	<i>-1,7 pts</i>	<i>0,7 pts</i>
Stocks	11,0	11,6	10,8	5,0%	-6,2%
Créances de l'actif circulant	750,7	749,1	1 113,8	-0,2%	48,7%
Titres et valeurs de placement	65,7	42,7	44,9	-35,0%	5,3%
Trésorerie Actif	733,8	677,5	1 303,9	-7,7%	92,5%
<i>en % du total bilan</i>	<i>14,5%</i>	<i>11,9%</i>	<i>16,2%</i>	<i>-2,6 pts</i>	<i>4,4 pts</i>
Total Actif	5 078,0	5 703,6	8 026,2	12,3%	40,7%
PASSIF					
Financement permanent	3 744,8	4 243,7	5 763,0	13,3%	35,8%
<i>en % du total bilan</i>	<i>73,7%</i>	<i>74,4%</i>	<i>71,8%</i>	<i>0,7 pts</i>	<i>-2,6 pts</i>
Capitaux propres	2 564,3	2 893,4	3 427,2	12,8%	18,5%
Capitaux propres assimilés	320,0	320,0	320,0	0,0%	0,0%
Dettes de financement	740,1	906,6	1 745,3	22,5%	92,5%
Provisions durables pour risques et charges	119,0	119,1	261,6	0,1%	>100%
Ecart de conversion - Passif	1,4	4,6	9,0	>100%	94,9%
Dettes du passif circulant	822,6	973,3	1 187,1	18,3%	22,0%
<i>en % du total bilan</i>	<i>16,2%</i>	<i>17,1%</i>	<i>14,8%</i>	<i>0,9 pts</i>	<i>-2,3 pts</i>
Autres provisions pour risques et charges	17,0	2,0	2,0	-88,0%	0,0%
Ecart de conversion - Passif (Eléments circulants)	-	-	-	NA	NA
Trésorerie Passif	493,6	484,6	1 074,1	-1,8%	>100%
<i>en % du total bilan</i>	<i>9,7%</i>	<i>8,5%</i>	<i>13,4%</i>	<i>-1,2 pts</i>	<i>4,9 pts</i>
Total Passif	5 078,0	5 703,6	8 026,2	12,3%	40,7%

Source : ANP

III.1. ACTIF IMMOBILISE

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'actif immobilisé sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
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	2,8	3,3	4,9	19,2%	49,5%
Immobilisation en recherche et développement	-	-	-	NA	NA
Brevets, marques, droits et valeurs similaires	-	-	-	NA	NA
Fonds commercial	-	-	-	NA	NA
Autres immobilisations incorporelles	2,8	3,3	4,9	19,2%	49,5%
Immobilisations corporelles	3 021,1	3 729,5	4 961,4	23,4%	33,0%
Terrains	12,8	12,8	12,8	0,0%	0,0%
Constructions	1 429,4	1 603,4	1 878,9	12,2%	17,2%
Installations techniques, matériel et outillage	138,0	150,2	157,0	8,8%	4,6%
Matériel de transport	3,8	2,8	1,8	-26,3%	-34,0%
Mobilier, matériel de bureau et aménagements divers	21,8	21,8	22,2	0,0%	2,0%
Autres immobilisations corporelles	1,3	3,1	13,5	>100%	>100%
Immobilisations corporelles en cours	1 414,0	1 935,6	2 875,3	36,9%	48,6%
Immobilisations financières	493,0	490,0	586,4	-0,6%	19,7%
Prêts immobilisés	23,3	20,3	16,7	-12,7%	-17,9%
Autres créances financières	3,7	3,7	3,7	0,0%	0,0%
Titres de participation	466,0	466,0	566,0	0,0%	21,5%
Autres titres immobilisés	-	-	-	NA	NA
Etat de conversion actif	-	-	-	NA	NA
Total Actif Immobilisé	3 516,8	4 222,8	5 552,8	20,1%	31,5%

Source : ANP

L'actif immobilisé, composé en moyenne de 88,1% des immobilisations corporelles, se situe à 5 552,8 MDH en 2016 contre 4 222,8 MDH en 2015 et 3 516,8 MDH en 2014.

Variations entre 2014 et 2015

L'actif immobilisé poursuit un trend haussier en atteignant 4 222,8 MDH en 2015 contre 3 516,8 MDH en 2014, soit une hausse de 20,1% trouvant son origine dans l'acquisition de nouvelles immobilisations d'un montant global de 890,2 MDH, comprenant 6,0 MDH de créances immobilisées, conjuguée à la constatation des amortissement et des provisions sur actif immobilisé totalisant 914,4 MDH à fin 2015 (dont 852,6 MDH relatifs à l'amortissement et 61,7 MDH correspondant aux provisions) contre 747,2 MDH en 2014.

L'évolution des composants de l'actif immobilisé se présente comme suit :

- Une hausse de 23,4% est constatée au niveau des immobilisations corporelles qui se chiffrent à 3 729,5 MDH provenant, principalement, de la hausse des postes « Immobilisations corporelles en cours » et « Constructions » qui s'affichent, respectivement, à 1 935,6 MDH et 1 603,4 MDH en 2015. 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 port de pêche de Casablanca pour 173 MDH, travaux de réalisation du nouveau chantier naval pour 82 MDH, etc.
 - Agadir : Travaux d'extension de quai pour 112 MDH, acquisition d'élévateur à bateaux pour 16,6 MDH, installation de vidéo surveillance pour 11 MDH, etc.
 - Safi : Acquisitions de blocs préfabriqués pour 15,8 MDH

- Laâyoune : Fourniture, installation et mise en service d'un VTS portuaire pour 8 MDH
- Les immobilisations financières maintiennent un niveau stable en affichant une valeur nette de 490,0 MDH à fin 2015. La valeur brute, quant à elle, se chiffre à 533,4 MDH pour des provisions de 43,4 MDH ;

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, l'actif immobilisé a connu une hausse de 31,5% pour s'établir à 5 552,8 MDH contre 4 222,8 MDH en 2015 en raison de la réalisation d'un investissement de 1 526,2 MDH en 2016 dont 1 426,2 MDH en immobilisations corporelles et 100,0 MDH en immobilisations financières combinée à la constatation des amortissements et des provisions sur actif immobilisé totalisant 1 105,4 MDH en 2016 (dont 1 040,5 MDH relatifs à l'amortissement et 64,9 MDH correspondant aux provisions).

L'actif immobilisé se répartit comme suit :

- Les immobilisations corporelles, représentant 89,4% du total actif immobilisé en 2016, se chiffrent à 4 961,4 MDH contre 3 729,5 MDH en 2015 en raison notamment de la hausse du poste « Immobilisations corporelles en cours » qui s'affiche à 2 875,3 MDH, correspondant dans leur quasi-totalité à des projets d'infrastructures engagés dans différents ports relevant de l'ANP, et du poste « Constructions » à 1 878,9 MDH en 2016;
- Les immobilisations incorporelles se chiffrent à 4,9 MDH en 2016 contre 3,3 MDH en 2015 et correspondent au poste « Autres immobilisations incorporelles » qui englobe des logiciels et des immobilisations incorporelles en cours ;
- Les immobilisations financières sont principalement constituées de « Titres de participation » qui se situent à 566,0 MDH en 2016, soit une hausse de 21,5% par rapport à 2015 due à l'augmentation de la participation dans le capital de la société Nador West Med SA à 350,1 MDH. Le tableau ci-dessous présente les participations détenues par l'ANP au titre de l'exercice 2016 :

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	5,8
SAPT	Portuaire	8,33%	50,0	50,0
PORTNET	Portuaire	59,99%	3,6	3,6
SGPTV	Portuaire	51,00%	204,0	204,0
NWM	Portuaire	13,23%	225,0	225,0
Total			607,0	566,0

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	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Capital social ou personnel	108,1	348,1	667,1	>100%	91,7%
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	77,9	0,0%	0,0%
Report à nouveau	2 311,9	2 378,3	2 467,4	2,9%	3,7%
Résultats nets en instance d'affectation	-	-	-	NA	NA
Résultat net de l'exercice	66,4	89,1	214,8	34,3%	>100%
Total Capitaux Propres	2 564,3	2 893,4	3 427,2	12,8%	18,5%

Source : ANP

Les capitaux propres suivent un trend haussier en passant de 2 564,3 MDH en 2014 à 2 893,4 MDH en 2015 et 3 427,2 MDH en 2016.

Variations entre 2014 et 2015

Les capitaux propres s'inscrivent dans une tendance haussière en 2015, soit une augmentation de 12,8% à 2 893,4 MDH contre 2 564,3 MDH en 2014. Cette croissance résulte, principalement, de la dotation en capital de 240,0 MDH enregistrée au titre de l'exercice 2015 qui s'ajoute au capital social existant pour un montant de 348,1 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 2 378,3 MDH en 2015 suite à l'affectation du résultat net de 2014, et au niveau du résultat net de l'exercice 2015 qui s'élève à 89,1 MDH contre 66,4 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

Au titre de l'exercice 2016, les capitaux propres ont augmenté de 18,5% en se chiffrant à 3 427,2 MDH en 2016 contre 2 893,4 MDH en 2015. Cette évolution favorable trouve son origine dans la dotation en capital de 319,1 MDH enregistrée en 2016 qui s'ajoute au fonds de dotation existant pour un montant total de 667,1 MDH relative au financement des projets d'investissement inscrits dans le programme Wessal Casablanca Port.

En outre, le résultat net et le report à nouveau augmentent à, respectivement, 214,8 MDH et 2 467,4 MDH en 2016 contre 89,1 MDH et 2 378,3 MDH en 2015.

III.3. CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILÉS

Les capitaux propres et assimilés s'affichent comme suit, sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Subventions d'investissement	320,0	320,0	320,0	0,0%	0,0%
Provisions réglementées	-	-	-	NA	NA
Comptes liaisons	-	-	-	NA	NA
Capitaux Propres et Assimilés	320,0	320,0	320,0	0,0%	0,0%

Source : ANP

Les capitaux propres et assimilés maintiennent un niveau stable sur la période objet de l'étude.

Variations entre 2014 et 2015

Les capitaux propres et assimilés se composent de subventions d'investissement totalisant 320,0 MDH et 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.

Variations entre 2015 et 2016

Les capitaux propres et assimilés maintiennent un niveau similaire que l'année précédent en s'établissant à 320,0 MDH à fin 2016.

III.4. ENDETTEMENT FINANCIER NET

L'évolution de l'endettement financier net de l'ANP se présente comme suit :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Dettes de financement	740,1	906,6	1 745,3	22,5%	92,5%
Trésorerie Passif	493,6	484,6	1 074,1	-1,8%	>100%
Trésorerie Actif	733,8	677,5	1 303,9	-7,7%	92,5%
Titres et valeurs de placement	65,7	42,7	44,9	-35,0%	5,3%
Endettement financier net/ Excédent de trésorerie	434,3	671,0	1 470,5	54,5%	>100%

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	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)	242,2 MDH	Taux révisable sur 5 ans	15 ans dont 4 ans de différé ²	Semestrielle	Néant
Prêt AFD (Agence Française de Développement)	Le financement partiel de la composante régionale du programme d'investissement 2012-2016	13/12/2012	50 M EUROS	32 M EUROS	32,0 ³ M EUROS	Variable	15 ans dont 5 ans de différé	Semestrielle	Néant
Crédit consortial 2 (en cours d'utilisation)	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	1 160 MDH	1 160,0 MDH	Taux révisable sur 5 ans	15 ans dont 4 ans de différé	Semestrielle	Néant

Source : ANP

¹ La tranche B de 400 MDH du crédit consortial de 1,2 MMDH n'a pas encore été utilisée en date du 31/12/2016.

² Il s'agit de différé en principal sans franchise d'intérêts.

³ Equivalent de 351,7 MDH.

Il est à noter que l'écart d'environ 8,9 MDH entre le total des encours au 31/12/2016 qui est de 1 754,1 MDH et la dette de financement affichée au niveau du bilan de 1 745,3 MDH à fin 2016 est relatif aux écarts de conversion passif qui sont venus en diminution de la dette de financement.

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 2014 et 2015

L'endettement financier net de l'ANP subit une hausse de 54,5% pour s'établir à 671,0 MDH à fin 2015 contre 434,3 MDH en 2014 en raison de l'effet combiné des éléments suivants :

- Le remboursement anticipé partiel, réalisé en 2014, du crédit consortial conclu en 2009 pour un montant de 431 MDH en raison de l'encaissement d'un ticket d'entrée avoisinant le 1,5 Milliard de DH dans le cadre de la concession du TC3 du port de Casablanca au titre de l'exercice 2013 ;
- L'augmentation des dettes de financement à 906,6 MDH en 2015 contre 740,1 MDH en 2014 suite à la mobilisation de 200,0 MDH au cours de 2015 sur le crédit consortial contracté par l'ANP d'un montant de 1,5 milliards de dirhams ;
- L'enregistrement d'une trésorerie nette de 192,9 MDH en 2015 contre 240,2 MDH en 2014, malgré l'injection de la dotation en capital de 240,0 MDH en 2015 traduisant, ainsi les besoins croissants d'investissement de l'Agence. Le niveau de la trésorerie nette résulte d'une baisse plus importante de la trésorerie actif par rapport à la trésorerie passif qui enregistrent, respectivement, 677,5 MDH et 484,6 MDH en 2015 contre 733,8 MDH et 493,6 MDH en 2014 ;
- Le recul des titres et valeurs de placement de 35,0% à 42,7 MDH à fin 2015 contre 65,7 MDH en 2014 en raison du recours aux ressources financières propres de l'Agence pour répondre à ses engagements dans le cadre des projets structurants.

Variations entre 2015 et 2016

L'endettement financier net de l'ANP augmente de manière significative en atteignant 1 470,5 MDH en 2016 contre 671,0 MDH en 2015. Cette hausse s'explique par :

- L'augmentation des dettes de financement à 1 745,3 MDH suite à la mobilisation de 710,0 MDH au cours de l'année 2016 sur le crédit consortial contracté par l'ANP d'un montant de 1,5 milliards de dirhams et 163,3 MDH contracté auprès de l'AFD¹ combinée au remboursement de 30,3 MDH du crédit consortial conclu en 2009 ;
- L'enregistrement d'une trésorerie nette de 229,8 MDH en 2016 contre 192,9 MDH en 2015 expliquée par l'augmentation, essentiellement, des ressources financières de l'ANP dont la dotation en capital de 319,0 MDH injecté en 2016. Le niveau de trésorerie nette résulte de la hausse de la trésorerie actif par rapport à la trésorerie passif qui se situent à, respectivement, 1 303,9 MDH et 1 074,1 MDH en 2016 ;
- La constatation de 44,8 MDH en titres et valeurs de placement en 2016 contre 42,7 MDH en 2015.

¹ Agence Française de Développement

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	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Provisions pour risques	117,8	118,0	260,6	0,1%	>100%
Provisions pour charges	1,2	1,1	1,0	-6,2%	-14,8%
Provisions pour risques et charges	119,0	119,1	261,6	0,1%	>100%

Source : ANP

Les provisions pour risques représentent plus de 99% des provisions sur la période 2014-2016 et correspondent aux provisions pour litiges.

Variations entre 2014 et 2015

Les provisions pour risques et charges maintiennent un niveau quasi-stable en chiffrant à 119,1 MDH en 2015 contre 119,0 MDH en 2014 pour un niveau de provisions pour risques atteignant 118,0 MDH en 2015 contre 117,8 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

Les provisions pour risques et charges augmentent en se situant à 261,6 MDH en 2016 contre 119,1 MDH en 2015. Les provisions pour risques de 260,6 MDH affichées en 2016 correspondent à la prise en charge d'une provision pour risques liés aux litiges pour un montant de 141,4 MDHS.

III.6. EVOLUTION DES STOCKS

L'évolution du poste « Stocks » se présente comme suit :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Marchandises	-	-	-	NA	NA
Matières et fournitures consommables	11,0	11,6	10,8	5,0%	-6,2%
Produits en cours	-	-	-	NA	NA
Produits intermédiaires et produits résiduels	-	-	-	NA	NA
Produits finis	-	-	-	NA	NA
Stocks	11,0	11,6	10,8	5,0%	-6,2%

Source : ANP

Le stock de l'ANP est constitué de marchandises sur la période 2014 à 2016 dont, notamment :

- Fournitures de bureau ;
- Combustibles et carburants ;
- Pièces de rechange ;
- Petits outillages ;
- Vêtements de travail...Etc.

Variations entre 2014 et 2015

Le stock net des marchandises maintient un niveau quasi-stable en se situant à 11,6 MDH à fin 2015, soit 5% de hausse par rapport à 2014.

Variations entre 2015 et 2016

Le stock net des marchandises baisse à 10,8 MDH en 2016 en raison de la hausse des provisions à 0,9 MDH en 2016 contre 0,1 MDH en 2015 suite à une décision de réforme des articles anciens non utilisables.

III.7. CREANCES DE L'ACTIF CIRCULANT

Le détail des créances de l'actif circulant se présente comme suit sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Fournis, débiteurs, avances et acomptes	0,2	0,2	0,2	0,0%	0,0%
Clients et comptes rattachés	330,7	336,4	586,9	1,7%	74,5%
Personnel	0,2	0,2	0,1	-16,5%	-26,6%
Etat	394,0	394,6	510,9	0,2%	29,5%
Autres débiteurs	24,1	15,5	14,8	-35,5%	-5,1%
Comptes de régularis. Actif	1,4	2,2	1,0	55,3%	-55,3%
Créances de l'Actif circulant	750,7	749,1	1 113,8	-0,2%	48,7%

Source : ANP

Les créances de l'actif circulant s'élèvent à 1 113,8 MDH en 2016 contre 749,1 MDH en 2015 et 750,7 MDH en 2014.

Variations entre 2014 et 2015

Les créances de l'actif circulant se situent à 749,1 MDH en 2015, soit un recul de 0,2 % par rapport à 2014 en raison, notamment, de la baisse du poste « Autres débiteurs » à 15,5 MDH en 2015 contre 24,1 MDH en 2014 qui comprend les prestations facturées et non encore recouvrées par Marsa Maroc, en tant que mandataire de facturation et de recouvrement de l'ANP. La baisse du poste « Autres débiteurs » s'explique par la constatation d'une provision de 18,8 MDH à fin 2015 dont :

- 9,3 MDH correspond aux Services Portuaires de Marsa Maroc au port de Casablanca
- 9,5 MDH concerne les créances du port de Dakhla relatives aux débarquements des marchandises facturées doublement par Marsa Maroc et par l'ONP.

Le reste du poste « Autres débiteurs » comprend, principalement, les droits de port sur la société COMARSHIP au port de Casablanca pour un montant de 9,5 MDH.

Variations entre 2015 et 2016

Une hausse de 48,7% des créances de l'actif circulant est constatée entre 2015 et 2016 en se chiffrant à, respectivement, 749,1 MDH et 1 113,8 MDH suite à :

- L'augmentation du poste « Etat » à 510,9 MDH en 2016 contre 394,6 MDH en 2015 expliquée par l'effet combiné de l'augmentation du poste Etat-Crédit de TVA pour 220 MDH et la baisse du poste Crédit sur impôts (IS) pour 74 MDH correspondant à l'excédent des acomptes de l'IS relatif aux années 2014 et 2015 par rapport à l'IS réel desdits années faisant l'objet de remboursement par l'administration fiscale en 2016 au profit de l'ANP.
- La progression du poste « Clients et comptes rattachés » qui affiche 586,9 MDH en 2016 contre 336,4 MDH en 2015 en raison de :
 - La hausse des créances clients de 79 MDH
 - La hausse des créances douteuses et litigieuses de 41 MDH
 - La hausse du poste « clients - factures à établir » de 162 MDH

Le tableau ci-après présente les créances brutes et les provisions passées :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Valeur des créances brutes "Clients"	624,5	663,8	945,9	6,3%	42,5%
Provisions	293,8	327,5	359,0	11,5%	9,6%
Créances nettes "Clients"	330,7	336,4	586,9	1,7%	74,5%
Valeur créances brutes "Autres débiteurs"	33,6	34,4	33,6	2,2%	-2,3%
Provisions	9,5	18,8	18,8	97,9%	0,0%
Créances nettes "Autres débiteurs"	24,1	15,5	14,8	-35,5%	-5,1%
Taux de provisionnement (*)	85,2%	104,2%	95,1%	19,0 pts	-9,1 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 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Total clients administration	33,9	29,9	24,1	-11,8%	-19,5%
Clients administration	4,2	5,6	3,2	33,2%	-44,1%
Clients administration douteux (hors Ex-ODEP)	20,0	13,7	10,5	-31,4%	-23,8%
Clients administration douteux Ex-ODEP	9,6	10,5	10,4	9,3%	-0,6%
Total clients organismes publics	25,6	19,0	113,7	-25,9%	>100%
Clients organismes publics	12,5	8,3	100,6	-33,3%	1107,3%
Clients organismes publics douteux (hors Ex-ODEP)	9,4	7,5	10,0	-20,7%	33,8%
Clients organismes publics douteux Ex-ODEP	3,7	3,2	3,2	-14,2%	-0,1%
Total clients ordinaires	459,7	473,3	530,0	2,9%	12,0%
Clients ordinaires	118,3	157,4	148,5	33,1%	-5,6%
Clients ordinaires douteux (hors Ex-ODEP)	261,6	242,9	308,6	-7,2%	27,1%
Clients ordinaires douteux Ex-ODEP	51,7	54,7	54,7	5,8%	-0,1%
Créances en droits de port sur concessionnaires (Marsa Maroc & Somaport)	28,2	18,3	18,2	-35,2%	-0,2%
Total créances clients	519,2	522,1	667,8	0,6%	27,9%
Clients factures à établir	133,3	160,1	296,3	20,1%	85,1%
Autres débiteurs (Hors Marsa Maroc)	5,6	16,1	15,4	>100%	-4,5%
Total créances brutes	658,2	698,3	979,5	6,1%	40,3%
Créances douteuses brutes	356,0	332,5	397,3	-6,6%	19,5%
Total provisions	303,3	346,3	377,8	14,2%	9,1%
Taux de provisionnement	85,2%	104,2%	95,1%	19,0 pts	-9,1 pts

Source : ANP

Les créances douteuses brutes s'affichent à 397,3 MDH en 2016 contre 332,5 MDH en 2015 et 356,0 MDH en 2014. 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 95,1% en 2016 contre 104,2% en 2015 et 85,2% en 2014.

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 2014 et 2015

L'année 2015 est marquée par l'amélioration de l'effort de provisionnement avec un taux atteignant 104,2% contre 85,2% en 2014.

Une baisse du niveau des dotations pour dépréciation de l'actif circulant est enregistrée en 2015 par rapport à 2014 de 3,7 MDH, soit 68,6 MDH en 2015 et 72,3 MDH en 2014. Il est à noter que les créances Marinas sont provisionnées à 100% compte tenu de leur caractère litigieux.

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, le taux de provisionnement s'établit à 95,1%, soit 9,1 pbs de moins qu'en 2015.

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 Mohammedia et de M'diq de respectivement pour 15 MDH et 11 MDH ;
- La diminution de la dotation au niveau des ports de Casablanca, de Jorf Lasfar et de Larache ainsi qu'au siège de respectivement 5 MDH, 4 MDH, 4 MDH et 8 MDH.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des créances brutes « clients » selon leur ancienneté :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
<30 jours	248,1	252,3	440,2	1,7%	74,5%
30-60 jours	49,6	53,8	88,0	8,5%	63,6%
60-90 jours	23,1	23,5	41,1	1,7%	74,9%
90-120 jours	9,9	6,7	17,6	-32,3%	>100%
>120 jours	293,8	327,5	359,0	11,5%	9,6%
Total	624,5	663,8	945,9	6,3%	42,5%

Source : ANP

Les créances brutes clients de l'ANP sont constituées, en moyenne, de 44,8% des créances dont l'ancienneté est de plus de 120 jours et de 41,4% des créances en moins de 30 jours. Une hausse de 74,5% est constatée au niveau des créances de moins de 30 jours atteignant 440,2 MDH en 2016 contre 252,3 MDH en 2015 et 248,1 MDH en 2014 et une progression, plus atténuée, au niveau des créances de plus de 120 jours (+9,6% en 2016) s'affichant à 359,0 MDH en 2016 contre 327,5 MDH en 2015 et 293,8 MDH en 2014.

III.8. DETTES DU PASSIF CIRCULANT

Le détail des dettes du passif circulant se présente comme suit sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Fournisseurs et comptes rattachés	310,1	323,8	294,4	4,4%	-9,1%
Clients créditeurs, avances et acomptes	46,5	41,4	57,5	-11,0%	38,9%
Personnel	27,7	31,7	60,7	14,7%	91,4%
Organismes sociaux	13,6	15,3	16,4	12,8%	7,4%
Etat	226,8	192,2	285,1	-15,2%	48,3%
Comptes d'associés	-	-	-	NA	NA
Autres créanciers	192,6	362,8	440,6	88,4%	21,4%
Comptes de régularisation - passif	5,3	6,1	32,3	14,3%	430,1%
Dettes du passif circulant	822,6	973,3	1 187,1	18,3%	22,0%
Autres provisions pour risques et charges	17,0	2,0	2,0	-88,0%	0,0%
Ecarts de conversion - Passif (éléments circulants)	-	-	-	NA	NA
Total passif circulant	839,6	975,4	1 189,1	16,2%	21,9%

Source : ANP

Le total du passif circulant s'inscrit dans une hausse continue en passant de 839,6 MDH en 2014 à 975,4 MDH en 2015 et 1 189,1 MDH en 2016.

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

Variations entre 2014 et 2015

Une progression de 16,2% du total passif circulant est constatée entre 2014 et 2015 en se chiffrant à, 975,4 MDH à fin 2015 contre 839,6 MDH en 2014 suite à la combinaison des éléments suivants :

- La hausse de 18,3% des dettes du passif circulant qui s'enregistrent à 973,3 MDH en 2015 suite, notamment, à la progression de 88,4% du poste « Autres créanciers » qui se situe à 362,8 MDH en 2015 contre 192,6 MDH en 2014 et qui correspond à l'augmentation des dettes fournisseurs de 21,5 MDH suite à l'accroissement des investissements de 164 MDH en 2015 dédiés au lancement du projet « Wessal Casa Marina ». Ce poste comprend, également, les autres dettes fournisseurs relatives aux investissements réalisés par l'ensemble des directions régionales et centrales de l'ANP totalisant 352 MDH en 2015 et 161 MDH en 2014.
- La baisse du poste « Autres provisions pour risques et charges » à 2,0 MDH en 2015 justifiée par les reprises opérées sur ce compte au moment du financement effectif de l'opération du départ volontaire de certains dockers au port de Kenitra.

Variations entre 2015 et 2016

Une hausse de 21,9% du total passif circulant est constatée entre 2015 et 2016 en se chiffrant à, respectivement, 975,4 MDH et 1 189,1 MDH suite à :

- L'augmentation des dettes du passif circulant qui s'enregistrent à 1 187,1 MDH en 2016 contre 973,3 MDH en 2015 suite, principalement, à la hausse :
 - du poste « Etat » qui passe de 192,2 MDH en 2015 à 285,1 MDH en 2016 suite à la hausse du poste Etat-TVA facturée pour 48 MDH et du poste Etat sur impôts (IS) pour 41 MDH ;
 - du poste « Autres créanciers » qui enregistre 440,6 MDH en 2016 contre 362,8 MDH et se compose, essentiellement, des dettes fournisseurs sur immobilisation pour 367 MDH (+41 MDH en 2016), de divers créditeurs pour 51 MDH et de taxes sur services portuaires pour 22 MDH.
- Le poste « Fournisseurs et comptes rattachés » affiche, quant à lui, une baisse de 9,1% à 294,4 MDH en 2016 contre 323,8 MDH en 2015.
- Maintien d'un niveau stable des « Autres provisions pour risques et charges » à 2,0 MDH à fin 2016.

III.9. TRÉSORERIE (INCLUANT TVP)

L'évolution de la trésorerie nette de l'ANP se présente comme suit sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Trésorerie Actif	799,5	720,1	1 348,8	-9,9%	87,3%
Caisse, Régies d'avances et accreditifs	0,0	0,1	0,2	>100%	33,9%
Chèques et valeurs à encaisser	3,3	2,3	3,3	-30,9%	45,1%
Banque, T.G et C.C.P	730,5	675,1	1 300,4	-7,6%	92,6%
Titres et valeurs de placement (TVP)	65,7	42,7	44,9	-35,0%	5,3%
Trésorerie Passif	493,6	484,6	1 074,1	-1,8%	>100%
Crédit d'escompte	-	-	-	NA	NA
Crédit de trésorerie	-	-	-	NA	NA
Banques	493,6	484,6	1 074,1	-1,8%	>100%
Trésorerie Nette	305,9	235,6	274,8	-23,0%	16,6%

Source : ANP

La trésorerie nette se chiffre à 305,9 MDH en 2014 puis recule à 235,6 MDH en 2015 et s'élève à 274,8 MDH en 2016.

Variations entre 2014 et 2015

La trésorerie nette de l'ANP s'est établie à 235,6 MDH à fin 2015 contre 305,9 MDH en 2014 affichant ainsi une baisse de 23,0% due à la baisse plus rapide de la trésorerie actif par rapport à la trésorerie passif :

- Le recul de la trésorerie actif à 720,1 MDH en 2015 contre 799,5 MDH en 2014 provenant, notamment, de la baisse du poste « Banque, T.G et C.C.P » à 675,1 MDH en 2015 et du poste « Titres et valeurs de placement » à 42,7 MDH en 2015 contre 65,7 MDH en 2014;

- La trésorerie-passif se situe à 484,6 MDH en 2015 contre 493,6 MDH en 2014 soit une baisse de 1,8%.

Variations entre 2015 et 2016

La trésorerie nette de l'ANP s'est établie à 274,8 MDH à fin 2016 contre 235,6 MDH en 2015 affichant ainsi une hausse de 16,6%. Ce trend haussier s'explique essentiellement par :

- La hausse du poste « Banque, T.G et C.C.P » de la trésorerie actif à 1 300,4 MDH contre 675,1 MDH en 2015 ;
- Une hausse moins accentuée de la trésorerie passive qui enregistre un découvert de 589,5 de plus qu'en 2015, soit un total de 1 074,1 MDH au titre de l'exercice 2016 contre 484,6 MDH en 2015. Cette hausse est imputable essentiellement aux comptes de trésorerie passif du siège pour 299 MDH et ceux du port de Nador pour 206 MDH en raison du niveau élevé de décaissements sur investissement au titre de l'année 2016.

III.10. EQUILIBRE FINANCIER

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de l'équilibre financier de l'ANP sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Fonds de roulement (FR)	228,0	20,9	210,2	-90,8%	>100%
Financement permanent	3 744,8	4 243,7	5 763,0	13,3%	35,8%
Actif immobilisé	3 516,8	4 222,8	5 552,8	20,1%	31,5%
Besoin en fonds de roulement (BFR)	-77,9	-214,7	-64,5	<-100%	69,9%
Actif circulant	761,7	760,7	1 124,6	-0,1%	47,8%
Passif circulant	839,6	975,4	1 189,1	16,2%	21,9%
Trésorerie Nette	305,9	235,6	274,8	-23,0%	16,6%

Source : ANP

Variations entre 2014 et 2015

En 2015, le fonds de roulement se chiffre à 20,9 MDH contre 228,0 MDH en 2014 en raison d'une hausse plus rapide de l'actif immobilisé par rapport au financement permanent qui se chiffrent, respectivement, à 4 222,8 MDH et 4 243,7 MDH.

Le « BFR » de l'ANP se chiffre à -214,7 MDH contre -77,9 MDH en 2014 suite au maintien d'un niveau quasi-stable du stock et des créances de l'actif circulant, dont les provisions s'élèvent à 346,3 MDH en 2015 contre 303,3 MDH en 2014, combiné à la hausse de 18,3% des dettes du passif circulant à 973,3 MDH à fin 2015.

L'excédent de ressources dégagé permet d'alimenter la trésorerie nette de l'ANP à hauteur de 235,6 MDH à fin 2015 contre 305,9 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, le fonds de roulement se chiffre à 210,2 MDH contre 20,9 MDH en 2015 eu égard d'une hausse plus importante du financement permanent à 5 763,0 MDH en 2016 (contre 4 243,7 MDH en 2015), compte tenu des injections des dotations en capital et des tirages et levée de dette de financement, par rapport à l'actif immobilisé qui totalise 5 552,8 MDH.

Le « Besoin en Fonds Roulement » de l'ANP se chiffre à -64,5 MDH à fin 2016 contre -214,7 MDH en 2015. Ce recul traduit une hausse plus rapide des créances de l'actif circulant à 1 113,8 MDH en 2016, contre 749,1 MDH en 2015, par rapport aux dettes du passif circulant qui s'affichent à 1 187,1 MDH en 2016 contre 973,3 MDH en 2015. Il est à noter que le niveau des provisions des créances de l'actif circulant suit une tendance haussière en se situant à 377,8 MDH à fin 2016 dont 95% concernent le poste « clients et comptes rattachés ». Le stock, quant à lui, enregistre une baisse de 6,2% en passant de 11,6 MDH en 2015 à 10,8 MDH en 2016.

L'excédent de ressources dégagé permet d'alimenter la trésorerie nette de l'ANP à hauteur de 274,8 MDH en 2016 contre 235,6 MDH en 2015.

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 :

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Résultat net	66,4	89,1	214,8	34,3%	>100%
Fonds propres (<i>y capitaux propres assimilés</i>)	2 884,3	3 213,4	3 747,2	11,4%	16,6%
Total Bilan	5 078,0	5 703,6	8 026,2	12,3%	40,7%
Return on Equity (RoE)	2,3%	2,8%	5,7%	0,5 pts	3,0 pts
Return on Assets (RoA)	1,3%	1,6%	2,7%	0,3 pts	1,1 pts

Source : ANP

Variations entre 2014 et 2015

En 2015, le ROE s'établit à 2,8% en hausse de 0,5 points par rapport à 2014 suite à une hausse conjuguée du résultat net et des fonds propres à, respectivement, 89,1 MDH et 3 213,4 MDH.

Le ROA s'élève à 1,6% au titre de l'exercice 2015 provenant de la hausse conjuguée du résultat net et du total bilan. Ce dernier s'établit à 5 703,6MDH à fin 2015 contre 5 078,0 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, le ROE enregistre hausse de 3,0 points et s'affiche à 5,7% en raison de la hausse conjuguée des fonds propres et du résultat net à, respectivement, 3 747,2 MDH et 214,8 MDH.

Le ROA ressort à 2,7% en 2016 contre 1,6% suite à hausse du résultat net accompagnant celle du bilan qui se situe à 8 026,2 MDH contre 5 703,6 MDH en 2015.

III.12. REVUE DU RATIO DE SOLVABILITE

Les principaux indicateurs de solvabilité de l'ANP se présentent comme suit :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Endettement financier net (1)	434,3	671,0	1 470,5	54,5%	>100%
Capitaux propres (<i>y capitaux propres assimilés</i>) (2)	2 884,3	3 213,4	3 747,2	11,4%	16,6%
Charges d'intérêts	31,9	37,2	58,8	16,4%	58,3%
EBE	390,3	340,4	727,2	-12,8%	>100%
Taux d'endettement (*)	13,1%	17,3%	28,2%	4,2 pts	10,9 pts
EBE / Charges d'intérêts	12,2 x	9,2 x	12,4 x	-3,1 pts	3,2 pts

Source : ANP

(*) Taux d'endettement = (1) / (1) + (2) = Endettement financier net / (Endettement financier net + Capitaux propres, y compris capitaux propres assimilés)

Variations entre 2014 et 2015

En 2015, l'ANP dégage un endettement financier net de 671,0 MDH contre 434, MDH en 2014 pour des capitaux propres de 3 213,4 MDH en 2015 et 2 884,3 MDH en 2014 entraînant, ainsi, l'enregistrement d'un taux d'endettement de 17,3%, soit 4,2 points de base de plus qu'en 2014.

Le ratio de couverture des intérêts s'établit à 12,2 x en 2014 contre 9,2 x en 2015 suite à la réalisation d'un EBE moins élevé en 2015 par rapport à 2014 se chiffrant à, respectivement, 340,4 MDH et 390,3 MDH, conjuguée à la hausse des charges d'intérêts à 37,2 MDH en 2015 contre 31,9 MDH en 2014.

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, l'endettement financier net de l'ANP s'établit à 1 470,5 MDH pour des capitaux propres de 3 747,2 MDH entraînant, ainsi, l'enregistrement d'un taux d'endettement de 28,2%, soit une hausse de 10,9 points de base par rapport à 2015.

Le ratio de couverture des intérêts affiche, quant à lui, 12,4 x en 2016 contre 9,2 x en 2015 suite à une progression plus rapide de l'EBE par rapport aux charges d'intérêts qui se situent, respectivement, à 727,2 MDH et 58,8 MDH à fin 2016.

III.13. EVOLUTION DU RATIO DE LIQUIDITE GENERALE

Le ratio de liquidité générale de l'ANP se présente comme suit :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
--------	------	------	------	---------	---------

Actif circulant	761,7	760,7	1 124,6	-0,1%	47,8%
Trésorerie active	799,5	720,1	1 348,8	-9,9%	87,3%
Passif Exigible (*)	1 333,2	1 459,9	2 263,2	9,5%	55,0%
Ratio de liquidité générale (**)	117,1%	101,4%	109,3%	-15,7 pts	7,9 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 2014 et 2015

Au titre de l'exercice 2015, le ratio de liquidité générale s'établit à 101,4% contre 117,1% en raison de la hausse du passif exigible, notamment, le poste « Autres créanciers » du passif circulant conjuguée à l'enregistrement d'un niveau plus bas de trésorerie active en 2015, comparée à 2014 (720,1 MDH contre 799,5 MDH) et le maintien d'un niveau quasi-stable de l'actif circulant.

Variations entre 2015 et 2016

Au titre de l'exercice 2016, le ratio de liquidité générale s'affiche à 109,3% contre 101,4% suite à une progression plus rapide de l'actif circulant et de la trésorerie active de, respectivement, 47,8% et 87,3% par rapport au passif exigible qui enregistre 2 263,2 MDH en 2016 contre 1 459,9 MDH en 2015.

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	2014	2015	2016
<i>Crédits consortiaux (1,5 MMDH et 1,2 MMDH)</i>				
Ratio de fonds de roulement	> 100%	210%	100%	104%
Ratio d'endettement	<= 70%	26%	28%	47%
CAF sur service de la dette	>= 1,2	0,52	3,62	6,2
EBE sur service de la dette	>= 1,1	0,84	4,69	8,16
<i>AFD</i>				
Ratio de couverture du service de la dette	>= 1,1	5,79	3,13	5,97
Ratio de capacité de remboursement	<= 5	1,25	2,10	2,08
Ratio d'autonomie financière	<= 70%	26%	28%	47%
Ratio de liquidité générale	> 0,6	1,17	1,01	1,09

Source : ANP

Les conventions financières tels que exigés par les banques pour l'octroi des crédits à l'ANP sont respectés sur la période 2014-2016 sauf pour les ratios « CAF sur service de la dette » et « EBE sur service de la dette » relatifs à l'année 2014 qui sont inférieurs au minimum exigé en se situant à, respectivement, 0,52x et 0,84x en raison du remboursement anticipé du crédit consorsial conclu en 2009 pour un montant de 431 MDH.

III.15. EVOLUTION DES ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principaux indicateurs de solvabilité de l'ANP se présentent comme suit :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
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	624,7	728,9	929,9	16,7%	27,6%
Clients	114,8	132,6	154,6	15,5%	16,6%
Fournisseurs	509,9	596,3	775,3	16,9%	30,0%
Autres engagements reçus	-	-	-	NA	NA
Engagements reçus	624,7	728,9	929,9	16,7%	27,6%

Source : ANP

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

Variations entre 2014 et 2015

Les avals et cautions reçus concernent, principalement, les cautions données par les concessionnaires à l'ANP ainsi que les cautions reçues dans le cadre des marchés à titre de cautionnement définitif et caution de retenue de garantie.

Les engagements reçus totalisent 728,9 MDH en 2015 contre 624,7 MDH en 2014 suite à, principalement, l'augmentation des avals et cautions « Fournisseurs » à 596,3 MDH en 2015 contre 509,9 MDH en 2014, représentant, ainsi, 81,8% du total des engagements reçus.

Variations entre 2015 et 2016

Les avals et cautions reçus concernent, principalement, les cautions données par les concessionnaires à l'ANP ainsi que les cautions reçues dans le cadre des marchés à titre de cautionnement définitif et caution de retenue de garantie.

Les engagements reçus se situent à 929,9 MDH en 2016, en hausse de 27,6% par rapport à 2015 entraînée, principalement, de la progression des avals et cautions « Fournisseurs » qui s'élèvent à 775,3 MDH en 2016 conjuguée à la hausse de 30,0% des avals et cautions « Clients » qui atteignent 154,6 MDH en 2016 contre 132,6 MDH en 2015.

IV. TABLEAU DES EMPLOIS ET RESSOURCES

Le tableau des emplois et ressources se présente comme suit sur la période 2014-2016 :

En MDH	2014	2015	2016	Δ 14-15	Δ 15-16
Autofinancement	243,5	262,5	549,4	7,8%	>100,0%
Capacité d'autofinancement	243,5	262,5	549,4	7,8%	>100%
- Distribution de Bénéfices	-	-	-	NA	NA
Cession et réduction d'immobilisations	10,7	10,9	10,0	2,3%	-8,3%
Cession d'Immobilisations Incorporelles	-	-	-	NA	NA
Cession d'Immobilisations Corporelles	0,7	2,0	0,5	>100%	-76,0%
Cession d'Immobilisations Financières	-	-	-	NA	NA
Récupération sur créances immobilisées	10,0	9,0	9,6	-9,9%	6,6%
Augmentation des capitaux propres et assimilés	-	240,0	319,1	>100%	32,9%
Augmentation de capital, apports	-	240,0	319,1	>100%	32,9%
Subventions d'Investissement	-	-	-	NA	NA
Augmentation des dettes de financement	360,7	200,0	873,3	-44,5%	>100%
Total ressources stables	614,9	713,4	1 751,8	16,0%	>100%
Acquisition et augmentation d'immobilisations	591,2	890,2	1 532,2	50,6%	72,1%
Acquisition d'Immobilisations Incorporelles	1,1	2,3	3,5	108,8%	49,8%
Acquisition d'Immobilisations Corporelles	509,4	881,9	1 422,7	73,1%	61,3%
Acquisition d'Immobilisations Financières	75,0	-	100,0	-100,0%	>100%
Augmentation des créances immobilisées	5,8	6,0	5,9	4,4%	-1,1%
Remboursement des capitaux propres	-	-	-	NA	NA
Remboursement des dettes de financement	430,9	30,3	30,3	-93,0%	0,0%
Emplois en non valeurs	-	-	-	NA	NA
Total emplois stables	1 022,2	920,5	1 562,5	-9,9%	69,7%
Variation du besoin de financement global	26,5	-159,8	152,4	<-100%	>100%
Variation de la trésorerie	-433,8	-47,3	36,9	89,1%	>100%
Total général	1 048,7	920,5	1 751,8	-12,2%	90,3%

Source : ANP

Variations entre 2014 et 2015

Au titre de l'exercice 2015, la société a généré une capacité d'autofinancement de 262,5 MDH en hausse de 7,8% par rapport à 2014 (243,5 MDH) en raison d'une capacité bénéficiaire favorable de l'ANP durant 2015.

Les ressources stables s'affichent à 713,4 MDH en 2015, soit une hausse de 16,0% par rapport à 2014 suite à l'augmentation des dotations en capital de 240,0 MDH correspondant à la contribution de l'Etat dans le financement des projets d'investissement inscrits dans le programme WESSAL CASA PORT. En outre, la mobilisation de 200,0 MDH au cours de 2015 sur le crédit consorsial contracté par l'ANP.

Les emplois stables ont, par contre, subi une baisse de 9,9% en se situant à 920,5 MDH en 2015 suite à l'effet combiné d'un remboursement moins important qu'en 2014, soit 30,3 MDH sur l'emprunt consorsial conclu en 2009 et la hausse des acquisitions, notamment, des immobilisations corporelles qui s'établissent à 881,9 MDH en 2015.

Variations entre 2015 et 2016

En 2016, la société enregistre une hausse significative en termes de capacité d'autofinancement qui s'établit à 549,4 MDH contre 262,5 MDH.

Les ressources stables se chiffrent à 1 751,8 MDH en 2016 contre 713,4 MDH en 2015 et proviennent principalement la mobilisation de dettes de financement de 873,3 MDH en 2016 (dont 710,0 MDH tiré du crédit consorsial et 163,3 MDH sur le prêt de l'AFD) contre 200,0 MDH en 2015 ayant pour objectif le financement des investissements d'un montant global de 1 259,0 MDH en plus de la dotation en fonds de dotation de 319,1 MDH en 2016 contre 240,0 MDH en 2015.

Les emplois stables se situent à 1 562,5 MDH en 2016 contre 920,5 MDH en 2015 suite à, principalement, la hausse des acquisitions d'immobilisations qui s'établissent à 1 532,2 MDH en 2016. Cet investissement correspond principalement aux projets d'investissement inscrits dans le cadre du programme Wessal Casablanca Port ainsi que les différents projets d'infrastructures au niveau des autres ports.

PARTIE VII. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

« 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

La vision stratégique de l'ANP s'articule autour des principes suivants : «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, 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.»

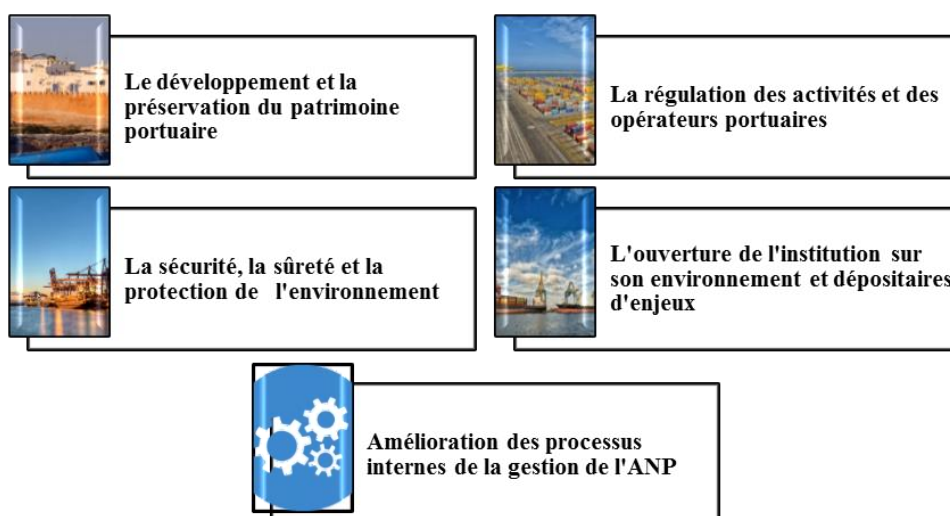
II. OBJECTIFS STRATEGIQUES GLOBAUX

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 2017-2021, se présente comme suit :

Note d'information préliminaire : Emission d'obligations par l'ANP

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 portuaire 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) pour les grands projets ;
 - ✓ 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 2030 (Safi, Kénitra, et Nador West Med) ;
- 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.

Les principales actions instaurées dans le plan stratégique de l'ANP sont :

- La mise en œuvre de la concession du Terminal Nord du port d'Agadir pour mettre en place l'unicité de manutention à ce port ;
- La mise en conformité des terminaux de l'OCP ;
- La concession de la zone du chantier naval du port d'Agadir ;
- La concession de la zone de chantier naval du port de Laâyoune ;
- La mise en concession du chantier naval de la darse du port de Sidi Ifni ;
- La poursuite des concertations avec l'ONP pour la stabilisation des dispositions de la concession des ports de pêche ;

- La poursuite des négociations entre l'ANP et l'ONICL pour aboutir à la régulation des terminaux céréaliers de Nador, Safi et Agadir.

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 :

- La mise en place d'un projet d'informatisation de la gestion des OTDP dont le chantier est en cours 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 et d'audit de 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'Equiperment 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 attractant 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 et de sûreté ;
- 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 abandonnés 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 :

- L'initiation du projet de mise en place des communautés portuaires qui devront constituer un chantier ou l'action doit être plus dynamique et entrepreneuriale pour traduire ce projet sur le terrain ;
- 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'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 espaces 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 2017-2021 porte sur une enveloppe globale de **5 989,7 Millions de DHS TTC répartie par année comme suit :**

Année	Montant de l'investissement
2017	2 990,5 millions de DHS TC
2018	1 494,4 millions de DHS TC
2019	927,6 millions de DHS TC
2020	206,0 millions de DHS TC
2021	371,2 millions de DHS TC

Source: ANP

Par nature d'investissement, ce programme est réparti de la manière suivante :

En KDH	2017	2018	2019	2020	2021
Etudes et immobilisations en non valeurs	166 320	50 580	41 640	37 320	32 400
Infrastructures	2 337 480	1 174 920	705 120	143 400	272 100
Installations techniques, matériel et outillage	381 670	163 944	75 822	20 256	21 690
Participations	105 000	105 000	105 000	5 000	45 000
Total	2 990 470	1 494 444	927 582	205 976	371 190

Source: ANP

Par axe stratégique, ce programme est affecté de la manière suivante :

En KDH	2017	2018	2019	2020	2021
Développement des infrastructures	2 052 660	1 019 700	717 660	170 160	285 480
Police, sécurité et environnement	222 990	127 860	61 836	10 320	15 900
Divers équipements	151 560	11 700	10 020	1 800	2 520
Activités de support	458 260	230 184	33 066	18 696	22 290
Participations financières	105 000	105 000	105 000	5 000	45 000
Total	2 990 470	1 494 444	927 582	205 976	371 190

Source: ANP

Le développement des infrastructures représente 70,9% de son enveloppe globale. Une enveloppe de 438,9 millions de dirhams, soit 7,3% de l'enveloppe globale, a été réservée aux besoins des aspects « Police, Sûreté, Sécurité et Environnement ».

Les participations financières quant à elles, représentent 6,1% de l'enveloppe globale, soit l'équivalent de 365 millions de dirhams, dont une grande part concerne la participation dans le capital de la société « Nador West Med » pour une enveloppe de 300 Millions de DHS sur la période considérée.

Par ailleurs, les principaux projets d'investissement planifiés pour le quinquennat 2017-2021 se présentent comme suit :

Projets	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
Réalisation d'un Terminal polyvalent au port de commerce d'Agadir	350 000	—	—	—	—	350 000
Construction d'un nouveau bâtiment communautaire au port de Casablanca	300 000	—	—	—	—	300 000
Nador West Med	100 000	100 000	100 000	—	—	300 000
Travaux de décrottage et d'approfondissement du chenal d'accès extérieur du port Jorf Lasfar	220 000	—	—	—	—	220 000
Aménagement du port sec de Zenata	—	100 000	30 000	30 000	40 000	200 000
Travaux de confortement des ouvrages de protection au port de Nador	—	—	170 000	—	—	170 000
L'extension de la digue à talus à l'entrée du port d'Assilah	—	70 000	80 000	—	—	150 000
Réalisation de l'ouvrage de raccordement de la compagnie maritime de la connexion routière du port de Casablanca	150 000	—	—	—	—	150 000
Confortement de la jetée principale de Safi	—	120 000	—	—	—	120 000
Acquisition d'un siège pour l'ANP	—	120 000	—	—	—	120 000
Viabilisation de la Nouvelle Zone des Chantiers navals	110 000	—	—	—	—	110 000
Travaux de renforcement des digues de protection (pose et fabrication des blocs) au port de Casablanca	—	—	50 000	—	50 000	100 000
Extension Desserte Nord (Divers réseaux et VRD) au port d'Agadir	100 000	—	—	—	—	100 000
Confortement des ouvrages de protection au port d'Agadir	—	100 000	—	—	—	100 000
Construction des magasins et bureaux au port de Casablanca	95 000	—	—	—	—	95 000
Travaux de confortement de la digue principale de Mohammédia	30 000	—	30 000	—	30 000	90 000
Travaux d'extension des quais de la gare maritime du port de Nador	—	80 000	—	—	—	80 000
Aménagement d'un parking proximité de la zone logistique de Zenata	—	80 000	—	—	—	80 000
Bateau porte+ pompes au port de Casablanca	75 000	—	—	—	—	75 000
La fourniture, l'installation et la mise en service d'un scanner relocalisable au port de Casablanca et deux scanners mobiles pour le contrôle de conteneurs et ensembles rouliers au port de Nador et Agadir	65 000	—	—	—	—	65 000
Bâtiments ZCN au port de Casablanca	60 000	—	—	—	—	60 000
Acquisition d'une remorque type ASD au port de Tarfaya	60 000	—	—	—	—	60 000
Décrochage du port et remblaiement des terre-pleins du port d'Assilah	—	50 000	—	—	—	50 000
Extension et approfondissement des quais et du bassin port d'Essaouira	50 000	—	—	—	—	50 000
Travaux de confortement et réhabilitations des ouvrages d'accostage au port de TANTAN	—	20 000	—	—	30 000	50 000

Etudes générales	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	50 000
Travaux de confortement des ouvrages de protection au port d'Al Hoceima	–	–	40 000	–	–	40 000
Confortement du musoir Sud et MEHDIA et construction d'un mur de garde	40 000	–	–	–	–	40 000
Autres	1 175 470	644 444	417 582	165 976	211 190	2 614 662
TOTAL	2 990 470	1 494 444	927 582	205 976	371 190	5 989 662

Source: ANP

IV. OBJECTIFS DE RESULTATS

Le tableau suivant présente les objectifs de résultats de l'ANP pour les exercices 2017 et 2018 :

En MDH	2016	2017	2018
Chiffre d'affaires	1 739,3 ^(*)	1 644,80	1 703,30
Résultat d'exploitation	359,9	167	213,7
Résultat net	214,8	53,9	69,7

(*) Le chiffre d'affaires en 2016 est dû principalement aux régularisations des deux concessionnaires (ONICL et OCP pour 165 MDH) et le réajustement tarifaire (pour 46 MDH). Sans tenir compte de ces régularisations, le chiffre d'affaires réalisé serait de 1 528,3 MDH.

Source: ANP

La continuité du déploiement du programme d'investissement 2017-2021 devra permettre à l'ANP de générer un chiffre d'affaires de 1 703,3 MDH et un résultat net de 69,7 MDH en 2018.

Le tableau suivant présente les sources de financement et les investissements prévus en 2017 :

Financement	2017
Financement contracté auprès de l'AFD	211,3
Financement auprès d'un consortium bancaire	300,0
Emprunt obligataire	500,0
Autres ressources ¹	1 259,4
Investissement	2017
Augmentation et acquisition des immobilisations	2 270,7

Source: ANP

¹ Principalement la contribution de l'Etat dans le projet Wessal et des dons.

PARTIE VIII.

FACTEURS DE RISQUE

I. 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.

II. RISQUE DE DEFAULT 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).

III. 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 32 millions d'euros à fin 2016.

IV. 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.

V. 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.

VI. 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.

VII. 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.

VIII. RISQUES LIES A LA CONJONCTURE ECONOMIQUE NATIONALE ET INTERNATIONALE

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.

IX. 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.

PARTIE IX.

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 X. LITIGES ET AFFAIRES CONTENTIEUSES

A la date d'établissement de la présente note d'information préliminaire, l'ANP est concernée par des litiges notamment des sinistres au niveau des ports, totalisant 260,6 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 XI.

ANNEXES

I. ETATS DE SYNTHESE

I.1. CPC DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.1.1. CPC de l'exercice 2016

COMPTES DE PRODUITS & CHARGES		OPERATIONS		TOTAUX 2016	TOTAUX 2015
		PROPRES A L'EXERCICE (1)	Exercice précéd. (2)	3=1+2	4
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
FINANCIER	* 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
	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
NON COURANT	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.1.2. CPC de l'exercice 2015

COMPTES DE PRODUITS & CHARGES		OPERATIONS		TOTAUX 2014	TOTAUX 2013
		PROPRES A L'EXERCICE (1)	Exercice précéd. (2)	3=1+2	4
EXPLOITATION	I PRODUITS D'EXPLOITATION	1 390 475 445,81	3 490,48	1 390 478 936,29	1 423 343 335,68
	* Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Ventes de biens et services produits chiffres d'affaires	1 364 308 426,90	0,00	1 364 308 426,90	1 413 383 495,98
	* 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	26 167 018,91	3 490,48	26 170 509,39	9 959 839,70
	TOTAL I	1 390 475 445,81	3 490,48	1 390 478 936,29	1 423 343 335,68
	II CHARGES D'EXPLOITATION	1 237 602 169,95	30 829 301,21	1 268 431 471,16	1 273 728 991,04
FINANCIER	* Achats revendus (2) de marchandises	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Achats consommés (2) de matières et fournitures	165 773 174,06	62 947,27	165 836 121,33	150 260 987,32
	* Autres charges externes	355 200 773,26	30 706 034,44	385 906 807,70	419 341 366,68
	* Impôts et taxes	218 661 886,10	60 319,50	218 722 205,60	213 008 686,53
	* Charges de personnel	253 455 864,04	0,00	253 455 864,04	240 456 053,43
	* Autres charges d'exploitation			0,00	0,00
	* Dotations d'exploitation	244 510 472,49	0,00	244 510 472,49	250 661 897,08
	TOTAL II	1 237 602 169,95	30 829 301,21	1 268 431 471,16	1 273 728 991,04
	III RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	152 873 275,86	-30 825 810,73	122 047 465,13	149 614 344,64
	IV PRODUITS FINANCIERS	32 399 716,41	0,00	32 399 716,41	36 366 251,64
NON COURANT	* Produits des titres de participation et autres titres immobilisés	20 242 073,72	0,00	20 242 073,72	6 710 100,00
	* Gains de change	0,00	0,00	0,00	1 323,86
	* Intérêts et autres produits financiers	12 157 642,69	0,00	12 157 642,69	29 654 827,78
	* Reprises financières : transferts de charges	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL IV	32 399 716,41	0,00	32 399 716,41	36 366 251,64
	V CHARGES FINANCIERES	36 674 458,52	485 976,51	37 160 435,03	31 931 038,99
	* Charges d'intérêts	36 670 970,28	485 976,51	37 156 946,79	31 929 334,53
	* Pertes de change	3 488,24	0,00	3 488,24	1 704,46
	* Autres charges financières	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Dotations financières	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL V	36 674 458,52	485 976,51	37 160 435,03	31 931 038,99
	VI RESULTAT FINANCIER (IV - V)	-4 274 742,11	-485 976,51	-4 760 718,62	4 435 212,65
	VII RESULTAT COURANT (III + VI)	148 598 533,75	-31 311 787,24	117 286 746,51	154 049 557,29
NON COURANT	VIII PRODUITS NON COURANTS	46 203 040,41	13 550,00	46 216 590,41	26 534 027,34
	* Produits des cessions d'immobilisations	1 973 011,42	0,00	1 973 011,42	738 602,13
	* 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	29 230 028,99	13 550,00	29 243 578,99	24 262 025,88
	* Reprises non courantes : transferts de charges	15 000 000,00	0,00	15 000 000,00	1 533 399,33
	TOTAL VIII	46 203 040,41	13 550,00	46 216 590,41	26 534 027,34
	IX CHARGES NON COURANTES	25 313 432,08	2 901 950,12	28 215 382,20	31 217 545,21

* Valeurs nettes d'amortissements des immobilisations cédées	20 207,38	0,00	20 207,38	317 581,85
* Subventions accordées	0,00	0,00	0,00	0,00
* Autres charges non courantes	25 293 224,70	2 901 950,12	28 195 174,82	15 899 963,36
* Dotations non courantes aux amortissements et aux provisions	0,00	0,00	0,00	15 000 000,00
TOTAL IX	25 313 432,08	2 901 950,12	28 215 382,20	31 217 545,21
X RESULTAT NON COURANT (VIII-X)	20 889 608,33	-2 888 400,12	18 001 208,21	-4 683 517,87
XI RESULTAT AVANT IMPOTS (VII+X)	169 488 142,08	-34 200 187,36	135 287 954,72	149 366 039,42
XII IMPOTS SUR LES RESULTATS(*)	46 191 796,68	0,00	46 191 796,68	83 011 553,93
XIII RESULTAT NET (XI - XII)	123 296 345,40	-34 200 187,36	89 096 158,04	66 354 485,49
XIV TOTAL DES PRODUITS (I + IV + VIII)	1 469 078 202,63	17 040,48	1 469 095 243,11	1 486 243 614,66
XV TOTAL DES CHARGES (II + V + IX + XII)	1 345 781 857,23	34 217 227,84	1 379 999 085,07	1 419 889 129,17
XVI RESULTAT NET (total des produits - total des charges)	123 296 345,40	-34 200 187,36	89 096 158,04	66 354 485,49

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 2014

COMPTES DE PRODUITS & CHARGES		OPERATIONS		TOTAUX 2014	TOTAUX 2013
		PROPRES A L'EXERCICE (1)	Exercice précéd. (2)	3=1+2	4
EXPLOITATION	I PRODUITS D'EXPLOITATION	1 422 487 684,63	855 651,05	1 423 343 335,68	2 759 528 091,82
	* Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Ventes de biens et services produits chiffres d'affaires	1 412 542 869,92	840 626,06	1 413 383 495,98	2 743 360 881,27
	* 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	9 944 814,71	15 024,99	9 959 839,70	16 167 210,55
	TOTAL I	1 422 487 684,63	855 651,05	1 423 343 335,68	2 759 528 091,82
	II CHARGES D'EXPLOITATION	1 259 359 168,48	14 369 822,56	1 273 728 991,04	1 205 391 275,92
	* Achats revendus (2) de marchandises	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Achats consommés (2) de matières et fournitures	150 212 637,32	48 350,00	150 260 987,32	158 987 715,24
	* Autres charges externes	405 023 394,12	14 317 972,56	419 341 366,68	227 556 005,51
	* Impôts et taxes	213 008 686,53	0,00	213 008 686,53	321 408 194,59
FINANCIER	* Charges de personnel	240 452 553,43	3 500,00	240 456 053,43	241 209 691,23
	* Autres charges d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Dotations d'exploitation	250 661 897,08	0,00	250 661 897,08	256 229 669,35
	TOTAL II	1 259 359 168,48	14 369 822,56	1 273 728 991,04	1 205 391 275,92
	III RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	163 128 516,15	-13 514 171,51	149 614 344,64	1 554 136 815,90
	IV PRODUITS FINANCIERS	36 366 251,64	0,00	36 366 251,64	55 951 287,73
	* Produits des titres de participation et autres titres immobilisés	6 710 100,00	0,00	6 710 100,00	4 697 070,00
	* Gains de change	1 323,86	0,00	1 323,86	44 224,80
	* Intérêts et autres produits financiers	29 654 827,78	0,00	29 654 827,78	51 209 992,93
	* Reprises financières : transferts de charges	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL IV	36 366 251,64	0,00	36 366 251,64	55 951 287,73
	V CHARGES FINANCIERES	31 931 038,99	0,00	31 931 038,99	44 751 066,49
	* Charges d'intérêts	31 929 334,53	0,00	31 929 334,53	44 745 151,42
	* Pertes de change	1 704,46	0,00	1 704,46	5 915,07
	* Autres charges financières	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Dotations financières	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL V	31 931 038,99	0,00	31 931 038,99	44 751 066,49
	VI RESULTAT FINANCIER (IV - V)	4 435 212,65	0,00	4 435 212,65	11 200 221,24

NON COURANT	VII RESULTAT COURANT (III + VI)	167 563 728,80	-13 514 171,51	154 049 557,29	1 565 337 037,14
	VIII PRODUITS NON COURANTS	26 534 027,34	0,00	26 534 027,34	42 399 818,62
	* Produits des cessions d'immobilisations	738 602,13	0,00	738 602,13	912 972,00
	* 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	24 262 025,88	0,00	24 262 025,88	36 512 179,66
	* Reprises non courantes : transferts de charges	1 533 399,33	0,00	1 533 399,33	4 974 666,96
	TOTAL VIII	26 534 027,34	0,00	26 534 027,34	42 399 818,62
	IX CHARGES NON COURANTES	29 605 844,00	1 611 701,21	31 217 545,21	59 598 978,76
	* Valeurs nettes d'amortissements des immobilisations cédées	317 581,85	0,00	317 581,85	3 124,96
	* Subventions accordées	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Autres charges non courantes	14 288 262,15	1 611 701,21	15 899 963,36	59 467 628,80
	* Dotations non courantes aux amortissements et aux provisions	15 000 000,00	0,00	15 000 000,00	128 225,00
	TOTAL IX	29 605 844,00	1 611 701,21	31 217 545,21	59 598 978,76
	X RESULTAT NON COURANT (VIII-X)	-3 071 816,66	-1 611 701,21	-4 683 517,87	-17 199 160,14
	XI RESULTAT AVANT IMPOTS (VII+X)	164 491 912,14	-15 125 872,72	149 366 039,42	1 548 137 877,00
ACTIF IMMOBILISE	XII IMPOTS SUR LES RESULTATS(*)	83 011 553,93	0,00	83 011 553,93	480 959 761,09
	XIII RESULTAT NET (XI - XII)	81 480 358,21	-15 125 872,72	66 354 485,49	1 067 178 115,91
	XIV TOTAL DES PRODUITS (I + IV + VIII)	1 485 387 963,61	855 651,05	1 486 243 614,66	2 857 879 198,17
	XV TOTAL DES CHARGES (II + V + IX + XII)	1 403 907 605,40	15 981 523,77	1 419 889 129,17	1 790 701 082,26
	XVI RESULTAT NET (total des produits - total des charges)	81 480 358,21	-15 125 872,72	66 354 485,49	1 067 178 115,91

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 2016

ACTIF	EXERCICE 2016			EXERCICE PRECEDENT
	BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	NET 2016	NET au 31/12/2015
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 similaires				
* 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

ACTIF CIRCULANT	* 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				
	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 accreditifs	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	5 703 617 181,97

* (HT) : Hors trésorerie

	PASSIF	EXERCICE	EXERCICE PRECEDENT
		2016	au 31/12/2015
FINANCEMENTS PERMANENTS	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

PASSIF CIRCULANT	* 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
	* 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
TRESORERIE	* 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
	* 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	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.2.2. BILAN de l'exercice 2015

ACTIF	EXERCICE 2014			EXERCICE PRECEDENT
	BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	NET 2015	NET au 31/12/2013

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)	14 058 913,01	10 766 759,57	3 292 153,44	2 762 923,26
	* Immobilisation en recherche et développement				
	* Brevets, marques, droits et valeurs similaires				
	* Fonds commercial				
	* Autres immobilisations incorporelles	14 058 913,01	10 766 759,57	3 292 153,44	2 762 923,26
	IMMOBILISATIONS CORPORELLES (C)	4 589 714 774,98	860 211 187,94	3 729 503 587,04	3 021 093 532,69
	* Terrains	12 765 333,01		12 765 333,01	12 765 333,01
	* Constructions	2 103 443 587,70	500 054 595,54	1 603 388 992,16	1 429 385 506,30
	* Installations techniques, matériel et outillage	422 106 528,05	271 949 901,51	150 156 626,54	138 037 851,98
	* Matériel de transport	13 169 692,91	10 391 424,15	2 778 268,76	3 769 868,12
	* Mobilier, matériel de bureau et aménagements divers	73 875 389,01	52 115 425,47	21 759 963,54	21 832 461,04
	* Autres immobilisations corporelles	10 455 765,56	7 361 329,26	3 094 436,30	1 261 669,38
	* Immobilisations corporelles en cours	1 953 898 478,74	18 338 512,01	1 935 559 966,73	1 414 040 842,86
	IMMOBILISATIONS FINANCIERES (D)	533 435 073,51	43 422 147,35	490 012 926,16	492 961 670,39
	* Prêts immobilisés	22 788 598,63	2 459 647,35	20 328 951,28	23 277 695,51
	* Autres créances financières	3 662 174,88	0,00	3 662 174,88	3 662 174,88
	* Titres de participation	506 984 300,00	40 962 500,00	466 021 800,00	466 021 800,00
	* Autres titres immobilisés	0,00	0,00	0,00	0,00
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)	5 137 208 761,50	914 400 094,86	4 222 808 666,64	3 516 818 126,34
	STOCKS (F)	11 654 467,90	100 235,99	11 554 231,91	11 001 622,99
	* Marchandises				
	* Matières et fournitures consommables	11 654 467,90	100 235,99	11 554 231,91	11 001 622,99
	* Produits en cours	0,00	0,00	0,00	0,00
	* Produits intermédiaires et produits finis				
	* Produits finis	0,00	0,00	0,00	0,00
	CREANCES DE L'ACTIF CIRCULANT (G)	1 095 429 583,13	346 296 853,45	749 132 729,68	750 698 560,67
	* Fournisseurs débiteurs, avances et acomptes	182 015,66	0,00	182 015,66	182 015,66
	* Clients et comptes rattachés	663 849 899,97	327 462 121,85	336 387 778,12	330 741 680,70
	* Personnel	202 839,00	0,00	202 839,00	242 809,84
	* Etat	394 649 530,88	0,00	394 649 530,88	394 022 347,62
	* Comptes d'associés			0,00	
	* Autres débiteurs	34 380 815,47	18 834 731,60	15 546 083,87	24 115 625,60
	* Comptes de régularisation	2 164 482,15	0,00	2 164 482,15	1 394 081,25
	TITRES ET VALEURS DE PLACEMENT (H)	42 654 473,25	0,00	42 654 473,25	65 672 383,47
	ECARTS DE CONVERSION ACTIF (I)	0,00	0,00	0,00	0,00
	(Eléments circulants)				
TRESORERIE	TOTAL II (F+G+H+I)	1 149 738 524,28	346 397 089,44	803 341 434,84	827 372 567,13
	TRESORERIE - ACTIF	677 467 080,49	0,00	677 467 080,49	733 840 387,89
	* Chèques et valeurs à encaisser	2 290 356,91	0,00	2 290 356,91	3 315 129,07

* Banques, TG et CP	675 052 890,14	0,00	675 052 890,14	730 482 920,07
* Caisse, régies d'avances et accreditifs	123 833,44	0,00	123 833,44	42 338,75
TOTAL III	677 467 080,49	0,00	677 467 080,49	733 840 387,89
TOTAL GENERAL I + II + III	6 964 414 366,27	1 260 797 184,30	5 703 617 181,97	5 078 031 081,36

* (HT) : Hors trésorerie

	PASSIF	EXERCICE	EXERCICE PRECEDENT
		2015	au 31/12/2014
FINANCEMENTS PERMANENTS	CAPITAUX PROPRES	2 893 363 828,47	2 564 267 670,43
	* Capital social ou personnel (1)	348 056 315,44	108 056 315,44
	* 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	2 378 296 993,70	2 311 942 508,21
	* Résultats nets en instance d'affectation (2)		
	* Résultat net de l'exercice (2)	89 096 158,04	66 354 485,49
	TOTAL DES CAPITAUX PROPRES (A)	2 893 363 828,47	2 564 267 670,43
	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)	906 606 272,76	740 139 303,06
	* Emprunts obligataires	0,00	0,00
	* Autres dettes de financement	906 606 272,76	740 139 303,06
	PROVISIONS DURABLES POUR RISQUES ET CHARGES (D)	119 110 209,99	119 021 465,69
	* Provisions pour risques	117 990 597,38	117 827 816,78
	* Provisions pour charges	1 119 612,61	1 193 648,91
	ECART DE CONVERSION - PASSIF (E)	4 600 000,00	1 370 000,00
	* Augmentation des créances immobilisées	0,00	0,00
	* Diminution des dettes de financement	4 600 000,00	0,00
	TOTAL I (A+B+C+D+E)	4 243 680 311,22	3 744 798 439,18
	DETTES DU PASSIF CIRCULANT (F)	973 334 567,42	822 558 079,69
	* Fournisseurs et comptes rattachés	323 761 699,19	310 130 221,32
	* Clients créditeurs, avances et acomptes	41 429 714,98	46 539 690,05
	* Personnel	31 721 973,65	27 658 357,95
	* Organismes sociaux	15 291 702,15	13 554 738,39
	* Etat	192 195 550,64	226 761 160,75
	* Comptes d'associés	0,00	0,00
	* Autres créanciers	362 834 144,47	192 575 077,45
	* Comptes de régularisation passif	6 099 782,34	5 338 833,78
	* Compte d'attente		
	AUTRES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (G)	2 048 086,44	17 048 086,44

ECARTS DE CONVERSION - PASSIF (Eléments circulants) (H)	0,00	0,00
TOTAL II (F + G + H)	975 382 653,86	839 606 166,13
TRESORERIE - PASSIF	484 554 216,89	493 626 476,05
* Crédits d'escompte	0,00	0,00
* Crédit de trésorerie	0,00	0,00
* Banques (soldes créditeurs)	484 554 216,89	493 626 476,05
TOTAL III	484 554 216,89	493 626 476,05
TOTAL GENERAL I + II + III	5 703 617 181,97	5 078 031 081,36

(1) Capital personnel débiteur (2) Bénéficiaire (+) Déficit (-)

(3) HT : Hors trésorerie

I.2.3. BILAN de l'exercice 2014

ACTIF	EXERCICE			EXERCICE PRECEDENT
	BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	NET 2014	NET au 31/12/2013
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)	11 784 533,22	9 021 609,96	2 762 923,26	3 665 992,68
* Immobilisation en recherche et développement				
* Brevets, marques, droits et valeurs similiaires				
* Fonds commercial				
* Autres immobilisations incorporelles	11 784 533,22	9 021 609,96	2 762 923,26	3 665 992,68
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (C)	3 715 885 024,43	694 791 491,74	3 021 093 532,69	2 685 213 993,08
* Terrains	12 765 333,01		12 765 333,01	12 765 333,01
* Constructions	1 815 931 502,53	386 545 996,23	1 429 385 506,30	1 458 750 407,56
* Installations techniques, matériel et outillage	377 401 394,68	239 363 542,70	138 037 851,98	142 852 294,67
* Matériel de transport	20 426 851,82	16 656 983,70	3 769 868,12	4 345 267,43
* Mobilier, matériel de bureau et aménagements divers	67 523 559,97	45 691 098,93	21 832 461,04	19 919 948,96
* Autres immobilisations corporelles	7 795 539,56	6 533 870,18	1 261 669,38	1 198 574,68
* Immobilisations corporelles en cours	1 414 040 842,86	0,00	1 414 040 842,86	1 045 382 166,77
IMMOBILISATIONS FINANCIERES (D)	536 383 817,74	43 422 147,35	492 961 670,39	422 154 738,04
* Prêts immobilisés	25 737 342,86	2 459 647,35	23 277 695,51	27 478 099,16
* Autres créances financières	3 662 174,88	0,00	3 662 174,88	3 654 838,88
* Titres de participation	506 984 300,00	40 962 500,00	466 021 800,00	391 021 800,00
* Autres titres immobilisés	0,00	0,00	0,00	0,00
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)	4 264 053 375,39	747 235 249,05	3 516 818 126,34	3 111 034 723,80
STOCKS (F)	11 101 858,98	100 235,99	11 001 622,99	4 005 449,91
* Marchandises				
* Matières et fournit consommables	11 101 858,98	100 235,99	11 001 622,99	4 005 449,91
* 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)	1 053 993 902,31	303 295 341,64	750 698 560,67	610 311 744,46
* Fournis débiteurs, avances et acomptes	182 015,66	0,00	182 015,66	182 015,66
* Clients et comptes rattachés	624 518 707,94	293 777 027,24	330 741 680,70	359 601 897,72
* Personnel	242 809,84	0,00	242 809,84	287 876,24
* Etat	394 022 347,62	0,00	394 022 347,62	194 842 360,65

TRESO	* Comptes d'associés				
	* Autres débiteurs	33 633 940,00	9 518 314,40	24 115 625,60	27 157 746,88
	* Comptes de régularis actif	1 394 081,25	0,00	1 394 081,25	28 239 847,31
	TITRES ET VALEURS DE PLACEMENT (H)	65 672 383,47	0,00	65 672 383,47	529 707 383,60
	ECARTS DE CONVERSION ACTIF (I)	0,00	0,00	0,00	0,00
	(Eléments circulants)				
	TOTAL II (F+G+H+I)	1 130 768 144,76	303 395 577,63	827 372 567,13	1 144 024 577,97
	TRESORERIE - ACTIF	733 840 387,89	0,00	733 840 387,89	2 565 690 501,49
	* Chèques et valeurs à encaisser	3 315 129,07	0,00	3 315 129,07	4 680 422,81
	* Banques, TG et CP	730 482 920,07	0,00	730 482 920,07	2 560 917 337,91
TRES	* Caisse, régies d'avances et accreditifs	42 338,75	0,00	42 338,75	92 740,77
	TOTAL III	733 840 387,89	0,00	733 840 387,89	2 565 690 501,49
TOTAL GENERAL I + II + III		6 128 661 908,04	1 050 630 826,68	5 078 031 081,36	6 820 749 803,26

* (HT) : Hors trésorerie

PASSIF		EXERCICE 2014	EXERCICE PRECEDENT au 31/12/2013
FINANCEMENTS PERMANENTS	CAPITAUX PROPRES	2 564 267 670,43	2 497 913 184,94
	* Capital social ou personnel (1)	108 056 315,44	108 056 315,44
	* 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	2 311 942 508,21	1 244 764 392,30
	* Résultats nets en instance d'affectation (2)		
	* Résultat net de l'exercice (2)	66 354 485,49	1 067 178 115,91
PASSIF CIRCULANT	TOTAL DES CAPITAUX PROPRES (A)	2 564 267 670,43	2 497 913 184,94
	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)	740 139 303,06	811 752 333,35
	* Emprunts obligataires	0,00	0,00
	* Autres dettes de financement	740 139 303,06	811 752 333,35
	PROVISIONS DURABLES POUR RISQUES ET CHARGES (D)	119 021 465,69	116 648 630,26
	* Provisions pour risques	117 827 816,78	115 291 891,78
TRES	* Provisions pour charges	1 193 648,91	1 356 738,48
	ECART DE CONVERSION - PASSIF (E)	1 370 000,00	0,00
	* Augmentation des créances immobilisées	0,00	0,00
	* Diminution des dettes de financement	1 370 000,00	0,00
	TOTAL I (A+B+C+D+E)	3 744 798 439,18	3 746 314 148,55
	DETTES DU PASSIF CIRCULANT (F)	822 558 079,69	1 179 194 606,93
	* Fournisseurs et comptes rattachés	310 130 221,32	271 001 716,01
	* Clients créditeurs, avances et acomptes	46 539 690,05	40 508 016,99
	* Personnel	27 658 357,95	26 362 734,84
	* Organismes sociaux	13 554 738,39	14 187 849,10
TRES	* Etat	226 761 160,75	638 542 915,21
	* Comptes d'associés	0,00	0,00
	* Autres créanciers	192 575 077,45	178 830 334,09
	* Comptes de régularisation passif	5 338 833,78	9 761 040,69
	* Compte d'attente		
	AUTRES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (G)	17 048 086,44	3 581 485,77
	ECARTS DE CONVERSION - PASSIF (Eléments circulants) (H)	0,00	0,00
	TOTAL II (F + G + H)	839 606 166,13	1 182 776 092,70
	TRESORERIE - PASSIF	493 626 476,05	1 891 659 562,01
	* Crédits d'escompte	0,00	0,00

* Crédit de trésorerie	0,00	0,00
* Banques (soldes créditeurs)	493 626 476,05	1 891 659 562,01
TOTAL III	493 626 476,05	1 891 659 562,01
TOTAL GENERAL I + II + III	5 078 031 081,36	6 820 749 803,26

(1) Capital personnel débiteur (2) Bénéficiaire (+) Déficitaires (-)

(3) HT : Hors trésorerie

I.3. ESG DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.3.1. ESG de l'exercice 2016

ETAT DES SOLDES DE GESTION		EXERCICE 2016	EXERCICE PRECEDENT 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
III	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
IV	- 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
V	= 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
VI	10 - Charges de personnel	275 808 555,00	253 455 864,04
	= EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	727 225 715,40	340 387 428,23
	11 + Autres produits d'exploitation	0,00	0,00
VII	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
VIII	= RESULTAT D'EXPLOITATION (+ ou -)	359 853 687,68	122 047 465,13
IX	+ - RESULTAT FINANCIER	-46 592 095,54	-4 760 718,62
X	= RESULTAT COURANT (+ OU -)	313 261 592,14	117 286 746,51
XI	+ - 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
	= RESULTAT NET DE L'EXERCICE (+ ou -)	214 786 586,65	89 096 158,04

I.3.2. ESG de l'exercice 2015

ETAT DES SOLDES DE GESTION		EXERCICE 2015	EXERCICE PRECEDENT 2014
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)	1 364 308 426,90	1 413 383 495,98
III	3 * Ventes de biens et services produits	1 364 308 426,90	1 413 383 495,98
	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)	551 742 929,03	569 602 354,00
6	*	Achats consommés de matières et fournitures	165 836 121,33	150 260 987,32
7	*	Autres charges externes	385 906 807,70	419 341 366,68
IV	=	VALEUR AJOUTEE (I + II - III)	812 565 497,87	843 781 141,98
8	+	Subventions d'exploitation	0,00	0,00
9	-	Impôts & taxes	218 722 205,60	213 008 686,53
10	-	Charges de personnel	253 455 864,04	240 456 053,43
V	=	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	340 387 428,23	390 316 402,02
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	26 170 509,39	9 959 839,70
14	-	Dotations d'exploitation	244 510 472,49	250 661 897,08
VI	=	RESULTAT D'EXPLOITATION (+ ou -)	122 047 465,13	149 614 344,64
VII	+	RESULTAT FINANCIER	-4 760 718,62	4 435 212,65
VIII	=	RESULTAT COURANT (+ OU -)	117 286 746,51	154 049 557,29
IX	+	RESULTAT NON COURANT	18 001 208,21	-4 683 517,87
15	-	Impôts sur les résultats (y compris Mise à Niveau)	46 191 796,68	83 011 553,93
X	=	RESULTAT NET DE L'EXERCICE (+ ou -)	89 096 158,04	66 354 485,49

I.3.3. ESG de l'exercice 2014

ETAT DES SOLDES DE GESTION			EXERCICE 2014	EXERCICE PRECEDENT 2013
1		Ventes de marchandises (en l'état)	0,00	0,00
2	-	Achats revendus de marchandises	0,00	0,00
I	=	MARGE BRUTE SUR VENTES EN L'ETAT	0,00	0,00
II	+	PRODUCTION DE L'EXERCICE : (3+4+5)	1 413 383 495,98	2 743 360 881,27
3	*	Ventes de biens et services produits	1 413 383 495,98	2 743 360 881,27
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)	569 602 354,00	386 543 720,75
6	*	Achats consommés de matières et fournitures	150 260 987,32	158 987 715,24
7	*	Autres charges externes	419 341 366,68	227 556 005,51
IV	=	VALEUR AJOUTEE (I + II - III)	843 781 141,98	2 356 817 160,52
8	+	Subventions d'exploitation	0,00	0,00
9	-	Impôts & taxes	213 008 686,53	321 408 194,59
10	-	Charges de personnel	240 456 053,43	241 209 691,23
V	=	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	390 316 402,02	1 794 199 274,70
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	9 959 839,70	16 167 210,55
14	-	Dotations d'exploitation	250 661 897,08	256 229 669,35
VI	=	RESULTAT D'EXPLOITATION (+ ou -)	149 614 344,64	1 554 136 815,90
VII	+	RESULTAT FINANCIER	4 435 212,65	11 200 221,24
VIII	=	RESULTAT COURANT (+ OU -)	154 049 557,29	1 565 337 037,14
IX	+	RESULTAT NON COURANT	-4 683 517,87	-17 199 160,14
15	-	Impôts sur les résultats (y compris Mise à Niveau)	83 011 553,93	480 959 761,09

X	=	RESULTAT NET DE L'EXERCICE (+ ou -)	66 354 485,49	1 067 178 115,91
----------	----------	--	----------------------	-------------------------

I.4. TABLEAU DE FINANCEMENT DES TROIS DERNIERS EXERCICES

I.4.1. 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 I : 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

I.4.2. Tableau de financement de l'exercice 2015

M A S S E S	EXERCICE 2015	EXERCICE 2014	VARIATIONS (a - b)	
	(a)	(b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
Financement Permanent	4 243 680 311,22	3 744 798 439,18	0,00	498 881 872,04
Moins actif immobilisé	4 222 808 666,64	3 516 818 126,34	705 990 540,30	0,00
= FONDS DE ROULEMENT (A) FONCTIONNEL (1-2)	20 871 644,58	227 980 312,84	207 108 668,26	0,00
Actif Circulant	803 341 434,84	827 372 567,13	0,00	24 031 132,29
Moins passif circulant	975 382 653,86	839 606 166,13	0,00	135 776 487,73
= BESOIN DE FINANCEMENT (B) GLOBAL (4-5)	-172 041 219,02	-12 233 599,00	0,00	159 807 620,02
TRESORERIE NETTE (ACTIF - PASSIF)				
= A - B	192 912 863,60	240 213 911,84	0,00	47 301 048,24

M A S S E S	EXERCICE		EXERCICE PRECEDENT	
	EMPLOIS (a)	RESSOURCES (b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
I RESSOURCES STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)		713 417 649,07		614 855 905,27
* AUTOFINANCEMENT (A)		262 481 805,29		243 484 823,29
- Capacité d'autofinancement		262 481 805,29		243 484 823,29
* CESSIONS ET REDUCTIONS D'IMMOBILISATIONS (B)		10 935 843,78		10 690 181,97
- Cessions d'immobilisation incorporelles				
- Cessions d'immobilisation corporelles		1 973 011,42		738 602,13
- Cessions d'immobilisation financières				
- Récupérations sur créances immobilisées		8 962 832,36		9 951 579,84
* AUGMENTATION DES CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILES (C)		240 000 000,00		0,00
- Augmentations de capital, apports		240 000 000,00		0,00
- Subventions d'investissement		0,00		0,00

AUTRES RESSOURCES				
AUGMENTATION DES DETTES DE FINANCEMENT (D) (nettes de primes de remboursement)		200 000 000,00		360 680 900,01
TOTAL 1 : RESSOURCES STABLES	0,00	713 417 649,07	0,00	614 855 905,27
II EMPLOIS STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)	920 526 317,33	0,00	1 022 155 017,18	0,00
ACQUISITION ET AUGMENTATION D'IMMOBILISATIONS (E)	890 223 287,03	0,00	591 231 086,88	0,00
* Acquisitions d'immobilisations incorporelles	2 315 936,49		1 108 931,00	
* Acquisition d'immobilisations corporelles	881 893 262,41	0,00	509 363 643,69	0,00
* Acquisitions d'immobilisations financières	0,00	0,00	75 000 000,00	0,00
* Augmentation des créances immobilisées	6 014 088,13	0,00	5 758 512,19	0,00
* REMBOURSEMENT DES CAPITAUX PROPRES (F)				
* REMBOURSEMENT DES DETTES DE FINANCEMENT (G)	30 303 030,30	0,00	430 923 930,30	0,00
* EMPLOIS EN NON VALEURS (H)				
TOTAL II - EMPLOIS STABLES (E + F + G + H)	920 526 317,33	0,00	1 022 155 017,18	0,00
III VARIATION DU BESOIN DE FINANCEMENT GLOBAL (BFG)	0,00	159 807 620,02	26 517 915,73	0,00
IV VARIATION DE LA TRESORERIE	0,00	47 301 048,24	0,00	433 817 027,64
TOTAL GENERAL	920 526 317,33	920 526 317,33	1 048 672 932,91	1 048 672 932,91

I.4.3. Tableau de financement de l'exercice 2014

M A S S E S	EXERCICE 2014	EXERCICE 2013	VARIATIONS (a - b)	
	(a)	(b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
Financement Permanent	3 744 798 439,18	3 746 314 148,55	1 515 709,37	0,00
Moins actif immobilisé	3 516 818 126,34	3 111 034 723,80	405 783 402,54	0,00
= FONDS DE ROULEMENT (A) FONCTIONNEL (1-2)	227 980 312,84	635 279 424,75	407 299 111,91	0,00
Actif Circulant	827 372 567,13	1 144 024 577,97	0,00	316 652 010,84
Moins passif circulant	839 606 166,13	1 182 776 092,70	343 169 926,57	0,00
= BESOIN DE FINANCEMENT (B) GLOBAL (4-5)	-12 233 599,00	-38 751 514,73	26 517 915,73	0,00
TRESORERIE NETTE (ACTIF - PASSIF) =A-B	240 213 911,84	674 030 939,48	0,00	433 817 027,64

M A S S E S	EXERCICE		EXERCICE PRECEDENT	
	EMPLOIS (a)	RESSOURCES (b)	EMPLOIS (c)	RESSOURCES (d)
I RESSOURCES STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)		614 855 905,27		1 368 134 808,82
* AUTOFINANCEMENT (A)		243 484 823,29		1 278 539 225,34
- Capacité d'autofinancement		243 484 823,29		1 278 539 225,34
* CESSIONS ET REDUCTIONS		10 690 181,97		11 251 583,48

D'IMMOBILISATIONS (B)				
- Cessions d'immobilisation incorporelles				
- Cessions d'immobilisation corporelles		738 602,13		912 972,00
- Cessions d'immobilisation financières				
- Récupérations sur créances immobilisées		9 951 579,84		10 338 611,48
* AUGMENTATION DES CAPITAUX PROPRES ET ASSIMILES (C)		0,00		0,00
- Augmentations de capital, apports		0,00		0,00
- Subventions d'investissement		0,00		0,00
AUTRES RESSOURCES				
AUGMENTATION DES DETTES DE FINANCEMENT (D)		360 680 900,01		78 344 000,00
(nettes de primes de remboursement)				
TOTAL 1 : RESSOURCES STABLES		614 855 905,27		1 368 134 808,82
II EMPLOIS STABLES DE L'EXERCICE (FLUX)	1 022 155 017,18		841 782 736,18	
ACQUISITION ET AUGMENTATION D'IMMOBILISATIONS (E)	591 231 086,88		667 757 825,06	
* Acquisitions d'immobilisations incorporelles	1 108 931,00		1 899 222,00	
* Acquisition d'immobilisations corporelles	509 363 643,69		506 900 632,88	
* Acquisitions d'immobilisations financières	75 000 000,00		152 000 000,00	
* Augmentation des créances immobilisées	5 758 512,19		6 957 970,18	
* REMBOURSEMENT DES CAPITAUX PROPRES (F)				
* REMBOURSEMENT DES DETTES DE FINANCEMENT (G)	430 923 930,30		174 024 911,12	
* EMPLOIS EN NON VALEURS (H)				
TOTAL II - EMPLOIS STABLES (E + F + G + H)	1 022 155 017,18		841 782 736,18	
III VARIATION DU BESOIN DE FINANCEMENT GLOBAL (BFG)	26 517 915,73	0,00	0,00	21 699 272,57
IV VARIATION DE LA TRESORERIE	0,00	433 817 027,64	548 051 345,21	0,00
TOTAL GENERAL	1 048 672 932,91	1 048 672 932,91	1 389 834 081,39	1 389 834 081,39

II. TABLEAU DES IMMOBILISATIONS AUTRES QUE FINANCIERE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

II.1.1. Exercice 2016

N A T U R E	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	45 261 573,79	3 083 296,98	0,00	0,00	183 484,14	0,00	0,00	48 161 386,63

II.1.2. Exercice 2015

N A T U R E	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Frais préliminaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
- Charges à répartir sur plusieurs Exercices	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
- Primes de remboursement Obligations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	11 784 533,22	2 315 936,49	0,00	0,00	41 556,70	0,00	0,00	14 058 913,01
- 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
- Fonds commercial								
- Autres immobilisations incorporelles	11 784 533,22	2 315 936,49	0,00	0,00	41 556,70	0,00	0,00	14 058 913,01
- Immobilisations incorporelles en cours								0,00
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	3 715 885 024,43	881 893 262,41	0,00	290 017 921,81	8 063 511,86	0,00	290 017 921,81	4 589 714 774,98
- Terrains	12 765 333,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12 765 333,01
- Constructions	1 815 931 502,53	26 336 899,61	0,00	261 350 365,56	175 180,00	0,00	0,00	2 103 443 587,70
- Installations techniques, matériel et outillages	377 401 394,68	16 309 037,35	0,00	28 667 556,25	271 460,23	0,00	0,00	422 106 528,05
- Matériel de transport	20 426 851,82	0,00	0,00	0,00	7 257 158,91	0,00	0,00	13 169 692,91
- Mobilier, Matériel de Bureau & Aménagement	67 523 559,97	6 711 541,76	0,00	0,00	359 712,72	0,00	0,00	73 875 389,01
- Autres immobilisations corporelles	7 795 539,56	2 660 226,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 455 765,56
- Immobilisations corporelles en cours	1 414 040 842,86	829 875 557,69	0,00	0,00	0,00	0,00	290 017 921,81	1 953 898 478,74

II.1.3. Exercice 2014 :

N A T U R E	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Frais préliminaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
- Charges à répartir sur plusieurs Exercices	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
- Primes de remboursement Obligations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	10 675 602,22	1 108 931,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 784 533,22
- Immobilisation en recherche et développement	0,00							0,00
- Brevets, marques, droits et valeurs similaires								0,00
- Fonds commercial	0,00							0,00
- Autres immobilisations incorporelles	10 675 602,22	1 108 931,00						11 784 533,22
- Immobilisations incorporelles en cours								0,00
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	3 210 030 071,55	509 363 643,69	0,00	95 312 824,57	3 508 690,81	0,00	95 312 824,57	3 715 885 024,43
- Terrains	12 765 333,01							12 765 333,01
- Constructions	1 718 449 389,56	26 360 767,90		71 121 345,07				1 815 931 502,53
- Installations techniques, matériel et outillages	345 628 227,91	10 463 000,70		23 781 839,41	1 022 093,74		1 449 579,60	377 401 394,68
- Matériel de transport	20 376 601,82	448 000,00		409 640,09	397 750,00		409 640,09	20 426 851,82

- Mobilier, Matériel de Bureau & Aménagement	60 295 219,50	9 243 187,49	2 014 847,02	67 523 559,97
- Autres immobilisations corporelles	7 133 132,98	736 406,63	74 000,05	7 795 539,56
- Immobilisations corporelles en cours	1 045 382 166,77	462 112 280,97		93 453 604,88 1 414 040 842,86

III. TABLEAU DES AMORTISSEMENTS SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

III.1.1. 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

III.1.2. Exercice 2015

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	9 021 609,96	1 786 706,31	41 556,70	10 766 759,57
* Immobilisation en recherche et développement	neant	neant	neant	neant
* Brevets, marques droits et valeurs similaires	neant	neant	neant	27 450,00
* Fonds commercial	neant	neant	neant	neant
* Autres immobilisations incorporelles	9 021 609,96	1 786 706,31	41 556,70	10 766 759,57
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	679 596 724,65	170 319 255,76	8 043 304,48	841 872 675,93
* Terrains	neant	neant	neant	neant
* Constructions	371 351 229,14	128 878 546,40	175 180,00	500 054 595,54
* Installations techniques; matériel et outillage	239 363 542,70	32 839 803,44	253 444,63	271 949 901,51
* Matériel de transport	16 656 983,70	991 599,36	7 257 158,91	10 391 424,15
* Mobilier, matériel de bureau et aménagements	45 691 098,93	6 781 847,48	357 520,94	52 115 425,47
* Autres immobilisations corporelles	6 533 870,18	827 459,08	neant	7 361 329,26
* Immobilisations corporelles en cours	neant	neant	neant	neant

III.1.3. Exercice 2014

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	7 009 609,54	2 012 000,42	neant	9 021 609,96
* Immobilisation en recherche et développement	neant	neant	neant	neant
* Brevets, marques droits et valeurs similaires	23 250,00	4 200,00	neant	27 450,00
* Fonds commercial	neant	neant	neant	neant
* Autres immobilisations incorporelles	6 986 359,54	2 007 800,42	neant	8 994 159,96
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	524 816 078,47	157 971 755,14	3 191 108,96	679 596 724,65

* Terrains	neant	neant	neant	neant
* Constructions	259 698 982,00	111 652 247,14	neant	371 351 229,14
* Installations techniques; matériel et outillage	202 775 933,24	37 516 274,65	928 665,19	239 363 542,70
* Matériel de transport	16 031 334,39	1 023 399,31	397 750,00	16 656 983,70
* Mobilier, matériel de bureau et aménagements	40 375 270,54	7 106 522,11	1 790 693,72	45 691 098,93
* Autres immobilisations corporelles	5 934 558,30	673 311,93	74 000,05	6 533 870,18
* Immobilisations corporelles en cours	neant	neant	neant	neant

IV. TABLEAU DES CREANCES SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

IV.1.1. Exercice 2016

C R E A N C E S	T O T A L	ANALYSE PAR ECHEANCE		AUTRES ANALYSES				MONTANTS REPRESENTES PAR EFFETS
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECHUES ET NON RECOURUES	MONTANTS EN DEVISES	MONTANTS SUR L'ETAT ET ORGANISMES PUBLICS	MONTANTS SUR LES ENTREPRISES LIEES	
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					

IV.1.2. Exercice 2015

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 DEVISES	MONTANTS SUR L'ETAT ET ORGANISMES PUBLICS	MONTANTS SUR LES ENTREPRISES LIEES	
DE L'ACTIF IMMOBILISE	22 788 598,63	22 788 598,63	0,00					
* Prêts Immobilisés.	22 788 598,63	22 788 598,63						
* Autres créances financières	0,00	0,00						
DE L'ACTIF CIRCULANT	1 095 429 583,13	0,00	1 095 429 583,13					
* Fournisseurs débiteurs,	182 015,66		182 015,66					
avances et acomptes.	0,00							
* Clients et comptes rattachés.	663 849 899,97		663 849 899,97					
* Personnel	202 839,00		202 839,00					
* Etat.	394 649 530,88		394 649 530,88					
* Comptes d'associés	0,00							
* Autres débiteurs.	34 380 815,47		34 380 815,47					
* Comptes de régularisation actif.	2 164 482,15		2 164 482,15					

IV.1.3. Exercice 2014

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 DEVISES	MONTANTS SUR L'ETAT ET ORGANISMES PUBLICS	MONTANTS SUR LES ENTREPRISES LIEES	
DE L'ACTIF IMMOBILISE	29 399 517,74	29 399 517,74	0,00					
* Prêts Immobilisés.	25 737 342,86	25 737 342,86						
* Autres créances financières	3 662 174,88	3 662 174,88						
DE L'ACTIF CIRCULANT	1 053 993 902,31	0,00	1 053 993 902,31					

* Fournisseurs débiteurs,	182 015,66	182 015,66
avances et acomptes.		
* Clients et comptes rattachés.	624 518 707,94	624 518 707,94
* Personnel	242 809,84	242 809,84
* Etat.	394 022 347,62	394 022 347,62
* Comptes d'associés	0,00	
* Autres débiteurs.	33 633 940,00	33 633 940,00
* Comptes de régularisation actif.	1 394 081,25	1 394 081,25

V. TABLEAU DES DETTES SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

V.1.1. Exercice 2016

DETTE S	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
-------------------------------------	---------------	---------------

V.1.2. Exercice 2015

DETTE S	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	906 606 272,76	906 606 272,76	0,00					
* Emprunts obligataires								
* Autres dettes de financement	906 606 272,76	906 606 272,76						
DU PASSIF CIRCULANT	973 334 567,42	0,00	973 334 567,42					
* Fournisseurs et comptes rattachés.	323 761 699,19		323 761 699,19					
* Clients créditeurs, avances et acomptes.	41 429 714,98		41 429 714,98					
* Personnel.	31 721 973,65		31 721 973,65					
* Organismes sociaux.	15 291 702,15		15 291 702,15					
* Etat.	192 195 550,64		192 195 550,64					
* Comptes d'associés.								
* Autres créanciers.	362 834 144,47		362 834 144,47					
* Comptes de régularisation-passif.	6 099 782,34		6 099 782,34					

V.1.3. Exercice 2014

DETTE S	TOTAL	ANALYSE PAR ECHEANCE			AUTRES ANALYSES			MONTANTS REPRESENTES
		PLUS D'UN AN	MOINS D'UN AN	ECHUES ET NON	MONTANTS EN	MONTANT VIS A VIS DE L'ETAT &	MONTANT VIS A VIS DES	

				PAYEES	DEVISES	ORGANISMES PUBLICS	ENTREPRISES LIEES	PAR EFFETS
DE FINANCEMENT	740 139 303,06	740 139 303,06	0,00					
* Emprunts obligataires								
* Autres dettes de financement	740 139 303,06	740 139 303,06						
DU PASSIF CIRCULANT	822 558 079,69	0,00	822 558 079,69					
* Fournisseurs et comptes rattachés.	310 130 221,32		310 130 221,32					
* Clients créiteurs, avances et acomptes.	46 539 690,05		46 539 690,05					
* Personnel.	27 658 357,95		27 658 357,95					
* Organismes sociaux.	13 554 738,39		13 554 738,39					
* Etat.	226 761 160,75		226 761 160,75					
* Comptes d'associés.								
* Autres créanciers.	192 575 077,45		192 575 077,45					
* Comptes de régularisation- passif.	5 338 833,78		5 338 833,78					

VI. TABLEAU DES PROVISIONS SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

VI.1.1. Exercice 2016

NATURE	Montant début exercice	Dotations d'exploitation	Dotations financières	Dotations courantes	non	Reprises d'exploitation	Reprises financières	Reprises courantes	non	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	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	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	0,00	0,00	261 580 138,30
SOUS TOTAL (A)	180 870 869,35	146 615 366,68	0	97482,65	1 099 176,10	0	0	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	74799332,2	0	0,00	42 432 629,67	0	0,00	380 811 878,41
TOTAL (A+B)	529 316 045,23	221414698,9	0	97 482,65	43 531 805,77	0	0,00	707 296 420,99

VI.1.2. Exercice 2015

NATURE	Montant début exercice	Dotations d'exploitation	Dotations financières	Dotations courantes	non	Reprises d'exploitation	Reprises financières	Reprises courantes	non	Montant fin exercice
1. Provisions pour dépréciation de l'actif immobilisé	58 616 914,44	3 143 744,92	0,00		0,00	0,00	0,00		0,00	61 760 659,36
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	119 021 465,69	689 473,54	0,00		0,00	600 729,24	0,00		0,00	119 110 209,99
SOUS TOTAL (A)	177 638 380,13	3 833 218,46	0		0	600 729,24	0		0	180 870 869,35
4. Provisions pour dépréciation de l'actif circulant (hors trésorerie)	303 395 577,63	68 567 801,48	0,00		0,00	25 566 289,67	0,00		0,00	346 397 089,44
5. Autres Provisions pour risques et charge	17 048 086,44	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	15 000 000,00		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)	320 443 664,07	68 567 801,48	0		0,00	25 566 289,67	0	15 000 000,00		348 445 175,88
TOTAL (A+B)	498 082 044,20	72 401 019,94	0		0,00	26 167 018,91	0	15 000 000,00		529 316 045,23

VI.1.3. Exercice 2014

NATURE	Montant début exercice	Dotations d'exploitation	Dotations financières	Dotations courantes	non	Reprises d'exploitation	Reprises financières	Reprises courantes	non	Montant fin exercice
1. Provisions pour dépréciation de l'actif immobilisé	43 422 147,35	15 194 767,09	neant		neant	neant	neant		neant	58 616 914,44
2. Provisions réglementées	neant	neant	neant		neant	neant	neant		neant	neant

3. Provisions durables pour risques et charges	116 648 630,26	3 204 754,78	neant	neant	831 919,35	neant	neant	119 021 465,69
SOUS TOTAL (A)	160 070 777,61	18 399 521,87	neant	neant	831 919,35	neant	neant	177 638 380,13
4. Provisions pour dépréciation de l'actif circulant (hors trésorerie)	240 244 878,33	72 278 619,65	neant	neant	9 127 920,35	neant	neant	303 395 577,63
5. Autres Provisions pour risques et charge	3 581 485,77	neant	neant	15 000 000,00	neant	neant	1 533 399,33	17 048 086,44
6. Provisions pour dépréciation des comptes de trésorerie	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant	neant
SOUS TOTAL (B)	243 826 364,10	72 278 619,65	neant	15 000 000,00	9 127 920,35	neant	1 533 399,33	320 443 664,07
TOTAL (A+B)	403 897 141,71	90678141,52	neant	15 000 000,00	9 959 839,70	neant	1 533 399,33	498 082 044,20

VII. TABLEAU DES TITRES DE PARTICIPATION SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

VII.1.1. 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 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)
SERECAP	CHAINE DE FROID	6 000 000,00	0,21%	12 500,00	-	31/12/2015	0,00	0,00	
C I D	CONSEIL - INGENIERIE	40 000 000,00	0,34	19 180 000,00	19 180 000,00	31/12/2015	370 628 495,09	34 039 407,16	6 710 100,00
L P E E	ESSAIS & ETUDES	247 702 400,00	0,25	4 277 500,00	4 277 500,00	31/12/2015	525 908 259,13	18 646 067,31	1 499 861,45
AMOS	CONSTRUCT NAVIRES	2 000 000,00	5%	100 000,00	-	31/12/2015	0,00	0,00	
A D M	AUTOROUTES	15 715 628 500,00	0,01	95 000 000,00	54 150 000,00	31/12/2015	8 074 460 095,66	-2 150 075 292,72	
NIHAM	IMMOBILIER	100 000,00	25,00%	5 814 900,00	5 814 900,00	31/12/2015	0,00	0,00	
SAPT	PORTUAIRE	600 000 000,00	0,08	50 000 000,00	50 000 000,00	31/12/2015	592 118 578,11	-2 908,48	
PORTNET	PORTUAIRE	6 000 000,00	0,60	3 599 400,00	3 599 400,00	31/12/2015	7 542 197,63	2 431 932,55	
SGPTV	PORTUAIRE	400 000 000,00	0,51	204 000 000,00	204 000 000,00	31/12/2015	420 927 604,84	-286 721,06	
NWM	PORTUAIRE	2 646 000 000,00	0,13	225 000 000,00	225 000 000,00	31/12/2015	1 621 630 805,03	15 790 117,74	
TOTAL									

TOTAL	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)
TOTAL		19 663 430 900,00		606 984 300,00	566 021 800,00	31/12/2015	11 613 216 035,49	-2 079 457 397,50	8 209 961,45

VII.1.2. Exercice 2015

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 C.P.C de l'exercice (9)
SERECAP	CHAINE DE FROID	6 000 000,00	0,21	12 500,00	-	31/12/2014	0,00	0,00	
C I D	CONSEIL - INGENIERIE	40 000 000,00	33,55	19 180 000,00	19 180 000,00	31/12/2014	390 589 087,93	67 269 592,88	18 117 270,00
L P E E	ESSAIS & ETUDES	247 702 400,00	24,99	4 277 500,00	4 277 500,00	31/12/2014	517 262 191,82	30 046 448,96	2 124 803,72
AMOS	CONSTRUCT NAVIRES	2 000 000,00	5,00	100 000,00	-	31/12/2014	0,00	0,00	
A D M	AUTOROUTES	13 435 628 500,00	0,71	95 000 000,00	54 150 000,00	31/12/2014	7 944 585 388,38	-1 113 784 403,60	
NIHAM	IMMOBILIER	100 000,00	25,00	5 814 900,00	5 814 900,00	31/12/2014	0,00	0,00	
SAPT	PORTUAIRE	600 000 000,00	8,33	50 000 000,00	50 000 000,00	31/12/2014	592 121 486,65	2 014 844,74	
PORTNET	PORTUAIRE	6 000 000,00	59,99	3 599 400,00	3 599 400,00	31/12/2014	5 110 265,08	-399 015,49	
SGPT	PORTUAIRE	400 000 000,00	51,00	204 000 000,00	204 000 000,00	31/12/2014	421 214 325,90	3 989 110,83	
NWM	PORTUAIRE	2 646 000 000,00	13,23	125 000 000,00	125 000 000,00	31/12/2014	753 340 687,00	-1 294 685,00	
TOTAL									
TOTAL	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)
TOTAL		17 383 430 900,00		506 984 300,00	466 021 800,00	31/12/2014	10 624 223 432,76	-1 012 158 106,68	20 242 073,72

VII.1.3. Exercice 2014

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 C.P.C de l'exercice (9)
SERECAP	CHAINE DE FROID	6 000 000,00	0,21%	12 600,00	-	31/12/2013	0,00	0,00	
C I D	CONSEIL - INGENIERIE	40 000 000,00	0,48	19 180 000,00	19 180 000,00	31/12/2013	343 319 495,50	40 669 678,72	6 710 100,00
L P E E	ESSAIS & ETUDES	123 851 200,00	0,03	4 277 500,00	4 277 500,00	31/12/2013	487 215 742,86	36 334 885,98	
AMOS	CONSTRUCT NAVIRES	2 000 000,00	5%	100 000,00	-	31/12/2013	0,00	0,00	
A D M	AUTOROUTES	11 155 628 500,00	0,85%	95 000 000,00	54 150 000,00	31/12/2013	7 918 085 366,78	-148 679 240,55	
NIHAM	IMMOBILIER	100 000,00	25,00%	5 814 900,00	5 814 900,00	31/12/2013	0,00	0,00	
SAPT	PORTUAIRE	600 000 000,00	0,08	50 000 000,00	50 000 000,00	31/12/2013	590 106 641,91	2 429 069,10	
PORTNET	PORTUAIRE	6 000 000,00	0,60	3 599 400,00	3 599 400,00	31/12/2013	5 509 280,57	-372 454,68	
SGPT	PORTUAIRE	400 000 000,00	0,51	204 000 000,00	204 000 000,00	31/12/2013	417 225 215,07	13 880 205,18	
NWM	PORTUAIRE	126 000 000,00	0,40	125 000 000,00	125 000 000,00	31/12/2013			
TOTAL									

TOTAL	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)
TOTAL		12 459 579 700,00		506 984 400,00	466 021 800,00	31/12/2013	9 761 461 742,69	-55 737 856,25	6 710 100,00

VIII. ETAT DE REPARTITION DE CAPITAL SOCIAL DES TROIS DERNIERS EXERCICES

VIII.1.1. 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

VIII.1.2. Exercice 2015

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

ETAT

Etablissement public placé sous la tutelle du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique

VIII.1.3. Exercice 2014

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

ETAT

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 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

IX.1.2. Exercice 2015

A ORIGINE DES RESULTATS A AFFECTER	
	MONTANT
Report à nouveau	neant
Résultats nets en instance d'affectation	neant
Résultat net de l'exercice	66 354 485,49
Prélèvements sur les réserves	neant
Autres prélèvements	neant
TOTAL A	66 354 485,49
B AFFECTATION DES RESULTATS	
	MONTANT
Réserve légale	neant
Autres réserves	neant
Tantièmes	neant
Dividendes	neant
Autres affectations	neant
Report à nouveau	66 354 485,49
TOTAL B	66 354 485,49

IX.1.3. Exercice 2014

A ORIGINE DES RESULTATS A AFFECTER	
	MONTANT
Report à nouveau	neant

Résultats nets en instance d'affectation	neant
Résultat net de l'exercice	1 067 178 115,91
Prélèvements sur les réserves	neant
Autres prélèvements	neant
TOTAL A	1 067 178 115,91
B AFFECTATION DES RESULTATS	
	MONTANT
Réserve légale	neant
Autres réserves	neant
Tantièmes	neant
Dividendes	neant
Autres affectations	neant
Report à nouveau	1 067 178 115,91
TOTAL B	1 067 178 115,91

X. TABLEAU DES SURETES REELLES DONNEES OU REQUES AU 31/12/2016 (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	51 580 674,22	Hypothèque		Prêts immobiliés accordés au personnel		9 238 110,29

(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 (sûtés reçues).

XI. TABLEAU DES ENGAGEMENTS FINANCIERS REÇUS OU DONNES HORS OPERATIONS DE CREDIT-BAIL AU 31/12/2016 (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)	929 894 345,08	728 855 369,68
-CLIENTS	154 606 243,92	132 579 615,64
-FOURNISSEURS	775 288 101,16	596 275 754,04

*AUTRES ENGAGEMENTS RECUS		
TOTAL (1)	929 894 345,08	728 855 369,68

XII. DATATIONS ET EVENEMENTS POSTERIEURS

XII.1. DATATION

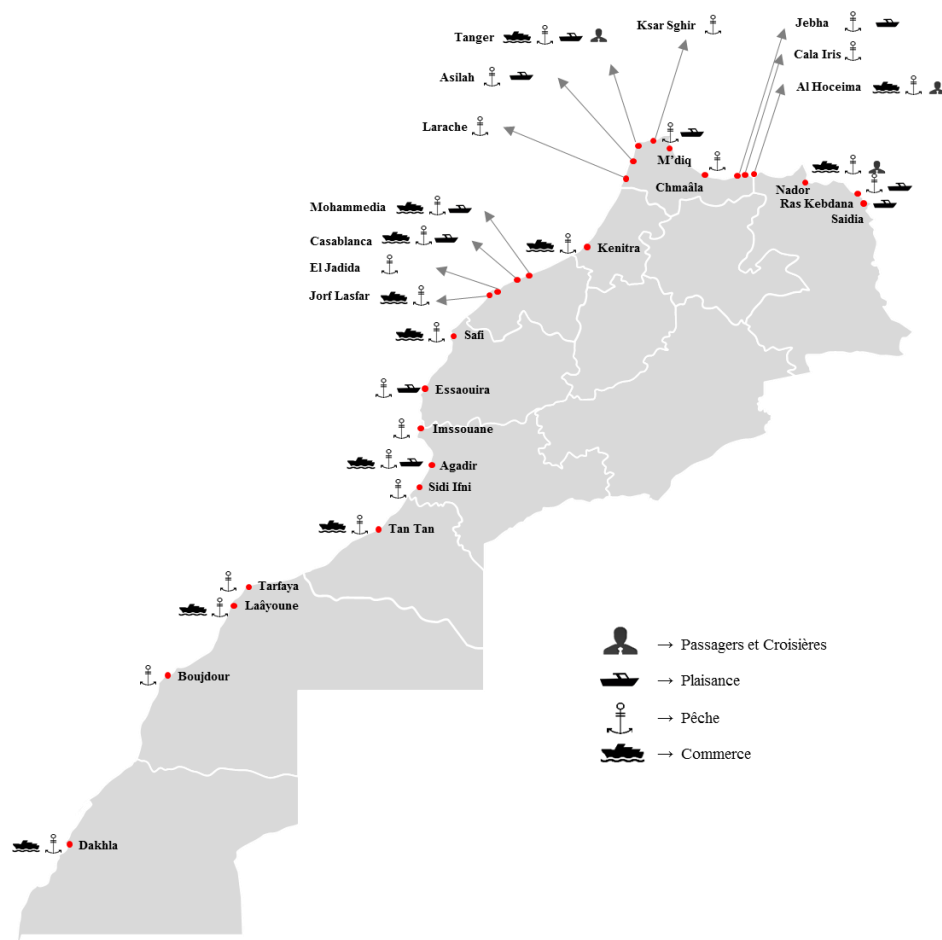
. Date de clôture (1)	31/12/2016
. Date d'établissement des états de synthèse (2)	05/04/2017
(1) Justification en cas de changement de la date de clôture de l'exercice	
(2) Justification en cas de dépassement du délai réglementaire de trois mois prévu pour l'élaboration des états de synthèse	

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 DU MAROC

XIII.1.1. Région Détroit

a. Port de Tanger Med I

Le port de Tanger-Med I est implanté sur le site du Détroit de Gibraltar à 15 km de l'Europe et situé sur la seconde voie maritime la plus fréquentée au monde avec plus de 100 000 bateaux par an dont 20% sont des porte-conteneurs³⁵. Le port de Tanger Med enregistre une part de marché 8,6% du trafic de conteneurs en Méditerranée en 2014. Le port de Tanger Med I a une capacité de 3 millions de conteneurs équivalent Vingt Pieds (EVP).

L'activité conteneurs est la principale activité du port qui offre aux grandes compagnies maritimes une position idéale et une infrastructure de transbordement de premier choix, à l'intersection des grandes routes maritimes Est/Ouest.

Le port comporte ainsi :

- deux terminaux à conteneurs : le premier, d'une capacité de près de 1,3 MEVP, est opéré, dans le cadre d'une concession de 30 ans octroyée en 2005 à APM Terminals Tanger, filiale du groupe APM Terminals et d'AKWA Groupe et le TC2, opéré par Eurogate Tanger depuis 2008 dans le cadre d'une concession de 30 ans ;
- un terminal passagers et roulier capable d'accueillir à terme un trafic allant jusqu'à 7 millions de voyageurs, 1 million de véhicules et 700 000 camions TIR ;
- deux terminaux à véhicules d'une superficie de 18,5 ha avec une longueur de 440 mètre linéaire de mur de quai fondé à -12 mzh, dont un terminal de 13 ha dédié au groupe Renault, dans le cadre de la convention d'investissement qu'il a signée avec le Royaume, et 5,5 ha ouverts aux autres opérateurs d'import, export et transbordement de véhicules ;
- un terminal hydrocarbures et une aire de stockage d'hydrocarbures d'une superficie d'environ 12 ha. Ce terminal a pour vocation de desservir l'hinterland en produits pétroliers raffinés et à assurer le ravitaillement des navires en soutes et lubrifiants ;
- un terminal de vracs et de marchandises diverses³⁶, sur le quai opposé au quai conteneurs, contre la digue principale. Ce dernier offre la possibilité d'installer des silos de grande capacité et dispose d'un quai d'accostage de plus de 560 mètre linéaire avec tirant d'eau à -15 m ;
- un terminal ferroviaire doté d'une superficie de 10 Ha et de 3 voies d'une longueur de 800 m ainsi qu'une voie de garage. Ce terminal est géré depuis janvier 2013 par l'Office Marocain des chemins de Fer (ONCF) dans le cadre d'une convention de gestion signée avec TMAP pour une période de 10 ans.

b. Port de Tanger Med II

Fort du succès du port Tanger Med I et face à une demande potentielle de plus en plus importante en termes de capacités de traitement des conteneurs en transbordement dans la région, TMSA a entrepris, dès avril 2007, le lancement d'un nouveau port à conteneurs, Tanger Med II, situé sur le flanc Ouest de Tanger Med I. L'activité conteneurs sera l'activité du port Tanger Med II et rajoutera une capacité supplémentaire de près de 6 millions de conteneurs EVP.

Le port Tanger Med II comportera deux terminaux à conteneurs :

³⁵ Source : La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030, Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

³⁶ Marsa Maroc est présente au port de Tanger Med I via un contrat de sous-traitance concernant l'exploitation du terminal vracs et marchandises diverses

- le terminal à conteneurs 3 (TC3) : le TC3 a été concédé à Marsa Maroc³⁷ établi sur un terre pleine de 32,4 Ha, présentant un linéaire de quai de 800 m et offrant une capacité de 1,5 millions d'EVP. La mise en service du nouveau terminal TC3 est prévue en novembre 2019 ;
- le terminal à conteneurs 4 (TC4) : a été concédé par TMSA à APM Terminals le 30 mars 2016 sur une durée de 30 ans. le TC4 comprend 1 600 mètres linéaires de quais et 76 Ha de terre-pleins et offre une capacité de plus de 4,2 millions d'EVP. Une option d'extension du périmètre de la concession sur 400 mètres linéaires de quais, et 18 Ha de terre-pleins est accordée.

La mise en service du nouveau terminal TC4 est prévue au plus tard le 01 janvier 2019. Le coût global de la première phase du projet Tanger Med II, est estimé à 8,7 milliards de dirhams³⁸.

c. Port de M'diq

C'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.

d. Port de Jebha

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.

³⁷ La concession a été signée le 17 juin 2009 et un avenant entre Marsa Maroc et TMPA a été signé en date du 24 mars 2016 afin de modifier notamment le périmètre initialement concédé à Marsa Maroc ainsi que le calendrier de réalisation du projet

³⁸ Source : TMPA

- Des ouvrages d'accostage :
 - ✓ Quai principal : 128 ml à 3 m de profondeur.
- Un Plan incliné

e. 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.

f. 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.

g. 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.

h. 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 pontants ;
- ✓ 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.³⁹

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.

³⁹ Source : ANP

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 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 Mehdia 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 Mehdia 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'appontement Pinardier tirant d'eau: -5,00 hydro. Longueur du quai 80 ml
- L'avant-port de Mehdia :
 - ✓ 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 ml ;
 - ✓ tirant d'eau : 12,5 m ;
 - ✓ aire de stockage : environ 9 ha.
- môle de commerce :
 - ✓ longueur du quai : 305 ml ;
 - ✓ tirant d'eau : de 5 à 9 mètres ;
 - ✓ aire de stockage : environ 8 ha.
- terminal pétrolier :
 - ✓ longueur du quai : 60 ml ;
 - ✓ 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 ml de quai à profondeur variable entre -1,50 m et -6,0 m hydro répartis comme suit :

- un quai d'avant-port de 75 ml à -6,00 m/zh ;
- un quai de darse 460 ml à -1,50 m/zh ;
- des terre-pleins de 9,7 ha ;
- un bassin de 7 ha.

c. Port de Safi

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 ml 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 ml pour des tirants d'eau allant de -8,5 à -9,5 mzh ;
 - quai de commerce (engrais minéraux et divers) d'une longueur de 448 ml pour des tirants d'eau allant de -8,5 à -9,0 mzh ;
 - quai môle oblique (céréales) d'une longueur de 260 ml pour des tirants d'eau allant de -8,50 à -9,50 m hydro (dock silo) ;
 - quai tableau (divers engins de servitude) 124 ml de -7,0 à -8,0 mzh.
 - ✓ bassin III ;
 - quai nord (acide phosphorique et soufre) d'une longueur de 186 ml pour des tirants d'eau allant de -9,5 à -11,0 mzh ;
 - quai de rive (soufre et acide phosphorique) d'une longueur de 386 ml 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 ml (dont l'extension achevée pour 182 ml 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 effet⁴⁰. Ce terminal dispose d'un linéaire de quai de 462 ml (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 ml 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 ml 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 ml à -15 de tirant d'eau et d'un terre-plein de 3 hectares. Exploité conjointement par Marsa Maroc et SOSIPO⁴¹, 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

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

⁴⁰ 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.

⁴¹ Dans le cadre d'une concession de manutention

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.

c. Port de Boujdour

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 Laguir. 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.

d. Port de Dakhla

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.