

## 8. La mise en œuvre de la stratégie portuaire du Maroc

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 que tout au long de la période de mise en œuvre 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.



▲ Port d'Agadir.