Overall traffic Moroccan ports rose above 22% during the first half of 2014 over 60 million tonnes were shipped, placing the Sharifi port system just below the Grand seaport of Le Havre, for example, in the ranking of the world's ports. If we believe the monthly indicators released by the National Ports Agency [1], the total traffic of the previous year was 49 million tonnes, an increase of 22.1% over a year amazing in the general context of the slowdown in world trade.

The influence of Tangier Med

According to ANP, 43.8 million tonnes were recorded just on domestic traffic (+17%), while transhipment activity – which focuses primarily on the port of Tangier [2], – flew to 38%, amounting to over 16 million tonnes. The results of Tangier Med remain strong growth since the opening of this platform with an international dimension, despite some slowdown due to the global economic crisis. It is true that the new international port of Tangier is the only one on the West African coast, to accommodate vessels of more than 400 meters long. This result is the product of massive investment – € 7.5 billion between 2004 and 2012 – which led to the commissioning, six years ago, of terminals able to handle two million containers a year.

All these indicators therefore portend a recovery in strength of Morocco's trade with its external partners. The National Ports Agency states that the cumulation of imports at end-June was 27.9 million tonnes, an increase of 19.2% compared to the same period in 2013. Overall, 64% of import the National Port activity (against 36% for exports) with 15.9 million tonnes handled from January to June 2014.

The performance of Casablanca

Casablanca platform has achieved a cumulative 12.9 million tonnes at the end of June: an increase of 11.4% compared to the same period of 2013. This allows this historic port, which

corresponds to the economic capital to consolidate its leading position, accounting alone nearly a third of domestic traffic. Other performance considerations, that made by the small port of Jorf Lasfar, with a change of 29.7%, more than double that of Casablanca. This ore port, which continues to rise, increased its activity to 10.9 million tonnes during the last six months.

The site of the port of Casablanca.

In contrast, the national passenger traffic, with 1.5 million passengers carried, has decreased by 6.5% during the first six months of 2014 This may be explained by the threats to the region or lower migration during religious festivals, and could be offset by the summer migratory activity traditionally high.

Significant investment

This change is largely the expectations of the global market and efforts over the past dozen years to bring the Moroccan ports to international standards by restructuring their management nationally, now under the aegis of a single institution (ANP). Morocco holds a privileged strategic plan instead. It lies at the crossroads of major global shipping lines, with two facades, Mediterranean and the North Atlantic to the west, and its ability to ensure the link between Europe and Africa via the Strait of Gibraltar. The country has 3,500 kilometers of coastline and thirty-three ports, and eleven are open to international trade.

Morocco intends to benefit in the short and medium term this strategic position. Over the period 2010-2014, the investment program of the National Ports Agency amounted to four billion dirhams (340 million euros). The crisis could spell the end of these beautiful flights: in 2009, reducing the volume of trade passing through the Moroccan ports under the authority of the PNA had actually fallen by 11.6% over the previous year. But the following years were more reassuring. Morocco relies on a series of major port projects, Mediterranean and Atlantic side. Casablanca's port installs a third container terminal to increase its capacity to 1.6 million TEUs. To the north, the new Port Nador West Med, industrial and oil major equipment starts out cartons. But it's especially Tangier Med that focuses the attention of observers. Two years after its partial delivery activity managed by the Agency Tangier Mediterranean (TMSA) for shipping containers already exceeded that of Marseille and Genoa. Tangier Med is now connected to seventy port cities on the planet.

The activity of the Moroccan port system has risen sharply. (© Pierre Gras)

A master plan until 2030

The topic is easy to understand: given the saturation or decline of other ports in the "south shore" of the Mediterranean and the favorable geographical position of Tangier and Casablanca, in particular, the regional leadership to take on the global market containers. Following the success of the first stage of Tangier Med, a second tranche was launched with two new container terminals (Tangier Med II) and a new business park. In total, by 2017, the date announced for completion, three billion euros have been invested in the site [3]. One hundred and fifty thousand jobs are expected in the "special development zone"

created by the Moroccan government, which justifies the construction of a new city between Tangier and Tetouan, called Chrafate, which in arabic means “beauty”.

Based on this promising progress, the Moroccan government has a master plan for the period 2010-2030, which aims is to modernize the entire port system that provides 95% of the trade countries. This is a major challenge for the Kingdom. However, the issue of quality of communication infrastructures in the country is sure to be asked in the coming years, as well as the equitable distribution of the substantial benefits that flow from that port activity favorable over time.

Notes

[1] These figures were published and commented on by the site www.leseco.ma in August 2014

[2] *Portus* No. 26, “Africa: Port fever does not fear the crisis”, Nov. 2013 – www.portusonline.org.

[3] According to the French business daily *Les Echos.*

Head image: Container terminals of Tangier Med are very active since its opening.

Réseau portuaire: le Maroc frappe à la porte des grands

Le trafic global des ports marocains a connu une hausse supérieure à 22% durant le premier semestre 2014. Plus de 60 millions de tonnes ont été transportées, ce qui place le réseau portuaire chérifien juste en dessous du Grand port maritime du Havre, par exemple,

dans le classement des principaux ports mondiaux. S'il en croit les indicateurs mensuels publiés par l'Agence nationale des ports [1], le trafic global de l'année précédente s'établissait à 49 millions de tonnes, soit une hausse de 22,1% sur une année, étonnante dans le contexte général de ralentissement du trafic mondial.

L'influence de Tanger Med

Selon l'ANP, 43,8 millions de tonnes ont été enregistrées rien que sur le trafic national (+ 17 %), alors que l'activité de transbordement – qui se concentre principalement sur le port de Tanger [2] – s'est envolée de 38 %, en s'établissant au-delà de 16 millions de tonnes. Les résultats de Tanger Med restent en forte croissance depuis l'ouverture de cette plateforme de dimension internationale, malgré un certain tassement dû à la crise économique mondiale. Il est vrai que le nouveau port international de Tanger est le seul, sur la côte ouest-africaine, à pouvoir accueillir des navires de plus de 400 mètres de long. Ce résultat est le produit d'investissements colossaux – 7,5 milliards d'euros entre 2004 et 2012 – qui ont permis la mise en service, il y a six ans, de terminaux capables de traiter deux millions de conteneurs par an.

L'ensemble de ces indicateurs augurent donc d'une reprise en force des échanges commerciaux du Maroc avec ses partenaires extérieurs. L'Agence nationale des ports précise que le cumul des importations à fin juin était de 27,9 millions de tonnes, soit une hausse de 19,2 % par rapport à la même période en 2013. Globalement, l'import représente 64 % de l'activité portuaire nationale (contre 36 % pour les exportations) avec 15,9 millions de tonnes traitées de janvier à juin 2014.

La performance de Casablanca

La plateforme de Casablanca a réalisé un cumul de 12,9 millions de tonnes à fin juin, soit une augmentation de 11,4 % comparée à la même période de 2013. Cela permet à ce port historique, qui correspond à la capitale économique du pays, de conforter sa première place, puisqu'il représente à lui seul près d'un tiers du trafic domestique. Autre performance à prendre en considération, celle réalisée par le modeste port de Jorf Lasfar, avec une évolution de 29,7 %, soit plus du double de celui de Casablanca. Ce port minéralier, qui poursuit sa montée en puissance, a porté son activité à 10,9 millions de tonnes lors de ce dernier semestre.

Le site du port de Casablanca.

En revanche, le trafic passager national, avec 1,5 million de personnes transportées, s'est inscrit en baisse de 6,5 % durant les six premiers mois de 2014. Ceci peut s'expliquer par les menaces qui pèsent sur la région ou de moindres mouvements migratoires à l'occasion des fêtes religieuses, et pourrait être compensé par l'activité migratoire estivale, traditionnellement élevée.

Des investissements conséquents

Cette évolution correspond en grande partie aux attentes du marché mondial et aux efforts menés depuis une petite dizaine d'années pour mettre les ports marocains au niveau des standards internationaux en restructurant leur gestion au plan national, désormais placée sous l'égide d'une seule institution (l'ANP). Le Maroc occupe une place privilégiée au plan stratégique. Il se trouve à la croisée des principales lignes maritimes mondiales, avec ses deux façades, méditerranéenne au Nord et atlantique à l'Ouest, et sa capacité à assurer le lien entre Europe et Afrique via le détroit de Gibraltar. Le pays dispose de 3 500 kilomètres de côtes et de trente-trois ports, dont onze sont ouverts au commerce international.

Le Maroc entend bénéficier à court et moyen terme de cette position stratégique. Sur la période 2010-2014, le programme d'investissement de l'Agence nationale des ports s'est élevé à quatre milliards de dirhams (340 millions d'euros). La crise aurait pu sonner le glas de ces belles envolées: en 2009, la réduction du volume des échanges transitant par les ports marocains placés sous l'autorité de l'ANP avait effectivement chuté de 11,6 % par rapport à l'année précédente. Mais les années suivantes ont été plus rassurantes. Le Maroc compte sur toute une série de grands projets portuaires, côté Méditerranée et côté Atlantique. Le port de Casablanca aménage un troisième terminal à conteneurs de façon à porter sa capacité à 1,6 millions d'EVP. Au nord, le nouveau port Nador West Med, équipement industriel et pétrolier de grande envergure, commence à sortir des cartons. Mais c'est surtout Tanger Med qui concentre l'attention des observateurs. Deux ans après sa livraison partielle, l'activité du port géré par l'agence Tanger Méditerranée (TMSA) en matière de conteneurs dépassait déjà celle de Marseille ou de Gênes. Tanger Med est désormais connecté à soixante-dix places portuaires de la planète.

L'activité du réseau portuaire marocain est en nette hausse. (© Pierre Gras)

Un plan directeur jusqu'en 2030

Le calcul est simple: compte tenu de la saturation ou du déclin des autres ports de la «rive sud» de la Méditerranée et de la position géographique favorable de Tanger et de Casablanca, notamment, le leadership régional est à prendre sur le marché mondial des conteneurs. Forte du succès de la première étape de Tanger Med, une seconde tranche a été lancée, comportant deux nouveaux terminaux à conteneurs (Tanger Med II) et une nouvelle zone d'activités. Au total, d'ici à 2017, date annoncée pour son achèvement, trois milliards d'euros auront été investis sur le site [3]. Cent cinquante mille emplois sont espérés dans la «zone spéciale de développement» créée par l'État marocain, ce qui justifie la construction d'une ville nouvelle entre Tanger et Tétouan, baptisée Chrafate – qui signifie en arabe «beauté»…

S'appuyant sur cette dynamique prometteuse, le gouvernement marocain s'est doté d'un plan directeur pour la période 2010-2030, dont l'objectif est de moderniser l'ensemble d'un système portuaire qui assure 95 % des échanges commerciaux du pays. Il s'agit là d'un enjeu majeur de développement pour le Royaume. Cependant, la question de la qualité des infrastructures de communication à l'intérieur du pays ne manquera pas d'être posée dans les années qui viennent, de même que la répartition équitable des bénéfices substantiels qui découlent de cette activité portuaire favorable sur la durée.

Notes

[1] Chiffres diffusés et commentés par le site www.leseco.ma en août 2014

[2] Cf. *Portus* n. 26, «Afrique: la fièvre portuaire ne craint pas la crise», nov. 2013 – www.portusonline.org

[3] Selon le quotidien économique français *Les Échos*

Head image: L'un des terminaux conteneurs de Tanger Med, très actif depuis son ouverture.