

Agence Nationale des Ports

Résilience au changement climatique

Lieu :	Maroc
Identifiant du Projet :	51827
Secteur d'activité :	Transports
Public/Privé :	Public
Catégorie environnementale :	B
Date de décision sur l'approbation :	27 avril 2022
Statut :	Signé
Date de publication du document de synthèse du Projet (DSP) en langue anglaise :	20 avril 2020

Description du Projet

L'octroi d'un prêt de premier rang à hauteur de 40 millions d'euros à l'Agence Nationale des Ports (ANP), comprenant une tranche A engagée de 15 millions d'euros et une tranche B non engagée de 25 millions d'euros, afin de cofinancer les travaux à mener pour l'amélioration de la résilience de plusieurs ports marocains au changement climatique, dans le cadre du programme d'investissements prioritaires (PIP) (le « Projet ») de l'ANP. Le prêt de la Banque sera complété par une subvention à des fins d'investissement de 5,7 millions de dollars des États-Unis provenant du Fonds pour l'environnement mondial (FEM).

Objectifs du Projet

Le Projet est destiné à améliorer la résilience climatique de ports marocains situés le long du littoral atlantique, très vulnérable au changement climatique. Ces ports figurent dans le PIP de l'ANP, qui est conforme aux meilleures pratiques et normes internationales. Compte tenu du rôle essentiel du secteur portuaire pour permettre à l'économie marocaine d'accéder à des marchés plus larges, de la position stratégique de l'ANP dans le secteur et de la nécessité croissante de promouvoir la résilience au changement climatique à l'échelle mondiale, le Projet offre un immense potentiel de réplication et d'impact qui ne se limite pas aux parties prenantes immédiatement concernées par le Projet.

Impact sur la transition

L'impact du Projet sur la transition devrait relever entièrement de la qualité verte, car les activités d'investissement seront accompagnées d'un soutien technique complet financé par une subvention au titre de la coopération technique (CT) de 500 000 dollars des États-Unis provenant du FEM, et de 1 million de dollars des États-Unis provenant du Fonds spécial des actionnaires de la BERD. Cela permettra de surmonter les principaux obstacles pour assurer la résilience au changement climatique à long terme du secteur portuaire marocain grâce à un large éventail de mesures de sensibilisation parmi lesquelles une politique d'engagement et un renforcement des capacités pour faciliter des décisions avisées et l'adoption de mesures d'adaptation étendues face au changement climatique dans l'ensemble du secteur, ainsi que l'élaboration de normes.

Le Client

AGENCE NATIONALE DES PORTS

L'ANP, l'autorité portuaire nationale en charge de tous les ports marocains (à l'exception de la zone spéciale de Tanger-Med), est responsable des investissements dans les infrastructures portuaires au sein de son réseau existant. L'ANP est sous la tutelle technique du ministère de l'Équipement et de l'Eau et elle est soumise au contrôle financier du ministère de l'Économie et des Finances.

Financement de la BERD

40 000 000,00 euros

Un prêt de premier rang d'un montant maximal de 40 000 000 euros se composant d'une tranche A engagée à hauteur de 15 000 000 euros et d'une tranche B non engagée à hauteur de 25 000 000 euros.

Coût total du Projet

57 355 893,34 euros

Additionnalité

La participation de la BERD satisfait le critère d'additionnalité dans les domaines suivants : i) *atténuation du risque*, car l'ANP pourra ainsi prendre des mesures favorisant la résilience climatique dans plusieurs ports figurant dans le PIP, tandis que la CT correspondante aidera à surmonter les principaux obstacles pour rendre les ports marocains résilients au changement climatique ; ii) *instauration de normes*, car la mission au titre de la CT sera également d'encourager l'adoption, pour la première fois dans la région, des orientations publiées en janvier 2020 par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (PIANC) dans un rapport intitulé *Climate Change Adaptation Planning for Ports and Inland Waterways* (Programmation de l'adaptation au changement climatique des ports et des voies navigables intérieures) ou Groupe de travail 178 du PIANC, ce qui aura un effet de démonstration fort et aidera à promouvoir des normes plus exigeantes en matière de

genre et d'inclusion économique ; et iii) *changements sectoriels, institutionnels ou réglementaires, et des politiques à mettre en œuvre*, car le Projet vise à transformer le cadre sectoriel et à renforcer les pratiques de résilience climatique du secteur.

Synthèse environnementale et sociale

Le Projet a été classé dans la catégorie B (PES 2019). Comme le confirment les vérifications environnementales et sociales au titre de l'obligation de diligence, les risques et impacts environnementaux et sociaux associés à la modernisation du patrimoine infrastructurel de six ports marocains, qui n'entraîneront pas une augmentation des capacités portuaires, sont spécifiques à chaque site et peuvent être atténués par la mise en place de bonnes pratiques de gestion de la construction et par un Plan d'action environnemental et social (PAES). Les vérifications ont été effectuées en interne et comportaient une visite du port de Casablanca, une entrevue avec les responsables de l'ANP et l'examen de documents relatifs au projet et aux questions environnementales et sociales (notamment l'évaluation des activités portuaires menée en 2016 par un tiers selon les critères de performance de la SFI). Des carrières feront parties des installations rattachées à certains actifs infrastructurels portuaires des quatre ports.

Les vérifications environnementales et sociales ont permis de confirmer que l'ANP possède une équipe en charge des questions environnementales et sociales à l'échelle de toute l'entité et au niveau opérationnel (dans les principaux ports), qu'elle adopte une approche systématique pour se conformer à la législation environnementale et sociale nationale, et qu'elle a les capacités de mise en œuvre du Projet conformément aux exigences de performance (EP) de la Banque. Les investissements sous forme de dépenses en capital dans les six infrastructures portuaires varient en termes de portée. Les vérifications environnementales et sociales ont cependant permis de confirmer que chaque « sous-projet » appartient à la catégorie B. Les travaux de reconstruction ne seront pas soumis à une évaluation nationale des impacts environnementaux.

L'Agence travaille à la mise en place, d'ici la fin de l'année 2023, d'un système de gestion environnementale et sociale dans tous ses ports opérationnels, en se concentrant d'abord sur les ports commerciaux (Casablanca et Agadir), puis sur les certifications prévues dans les ports de pêche. L'ANP a établi en 2016 une Politique de responsabilité sociale de l'entreprise (qui traite notamment de la gestion environnementale) et a récemment introduit, pour les concessionnaires de ses terminaux, l'exigence de respecter la norme ISO 14001. Ces efforts visant à appliquer une approche systémique de la gestion environnementale sont le résultat d'un PAES convenu dans le cadre d'une transaction avec l'Agence française de développement (AFD) en 2013. Les aspects environnementaux propres aux activités portuaires sont couverts par des procédures appliquées à l'échelle de l'entité toute entière, notamment, celle concernant la gestion des matières dangereuses, le traitement des eaux de ballast, le traitement des déchets, le suivi de la qualité de l'eau et des sédiments. Il a été constaté lors de la visite que des pratiques environnementales étaient en place mais qu'elles gagneraient à être améliorées (par exemple la gestion du stockage de carburant ou la mesure du bruit).

L'ANP emploie 900 personnes, dont 22 % de femmes. L'Agence respecte le Code du travail marocain qui est conforme à l'EP 2. Les effectifs sont syndiqués à 75 % et les organisations syndicales actives sont au nombre de cinq. Il n'existe pas de convention collective. Les travailleurs s'occupant de la construction seront logés à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Le PAES exige que les logements de la main-d'œuvre soient conformes à l'EP 2 et aux directives de la BERD relatives aux logements des travailleurs. Pour certains ports, les sous-projets comprennent le dragage de sédiments limoneux (jusqu'à 30 000 m³ pour le port d'Agadir). Le PAES requiert l'analyse desdits sédiments, l'évaluation des techniques de dragage ainsi que les méthodes d'élimination à utiliser, cette analyse devant être communiquée à la BERD avant les activités de dragage. Les plans d'intervention d'urgence portuaires sont en place et des exercices sont régulièrement organisés en association avec les services d'urgence nationaux. Les risques professionnels pour la santé et la sécurité pendant les travaux de construction (la levée de lourdes charges, les travaux sous-marins, les travaux maritimes tels que le déversement de sédiments, etc.) sont jugés élevés. Par conséquent, les entrepreneurs devront élaborer un Plan de santé et de sécurité et une supervision et un contrôle spécifiques concernant la santé et la sécurité au travail auront lieu pendant les travaux de modernisation, conformément à ce qui figure dans le PAES. Le système en place de l'ANP prévoit l'application, durant la période des opérations, d'une annexe relative à la santé, la sécurité et l'environnement (« HSE »), pour tous ses contrats de prestations de travaux (qui exige une évaluation des risques, la conformité avec la réglementation nationale et les conventions maritimes internationales ratifiées par le Maroc, et la communication des exigences à tous les sous-traitants). Cependant, le système de gestion de la santé et de la sécurité doit être renforcé, conformément à ce qui figure dans le PAES.

Pour ne pas perturber les activités de pêche dans les ports dédiés à cette activité et en concertation avec les utilisateurs du port, les travaux seront effectués par tranches (afin d'éviter une fermeture totale du port) et, au besoin, des locaux provisoires seront aménagés. La participation des pêcheurs s'effectuera par le biais des coopératives/associations sur place. La plupart des ports sont situés près de zones terrestres protégées (le port d'Agadir est adjacent au parc national de Souss-Massa et le port de Larache est adjacent à la réserve de chasse des Marais de Larache). Cependant, il ressort des vérifications environnementales et sociales que les travaux de modernisation ne sont pas d'une telle ampleur qu'ils auront un impact sur ces zones.

L'ANP a mis en place des pratiques de communication externe utilisées au niveau de son siège et des ports, ainsi qu'un mécanisme de réclamation destiné aux utilisateurs des ports. Néanmoins, le Projet nécessite un engagement plus important des parties prenantes avant et pendant les phases de construction et d'exploitation. L'ANP va élaborer son propre plan de participation des parties prenantes, où figureront les exigences particulières pour la mobilisation des pêcheurs locaux et la mise en œuvre d'un mécanisme de réclamation. L'ANP publie un rapport annuel qui comporte une section RSE.

Un modèle de PAES a été élaboré et convenu avec l'ANP. Il met l'accent sur la conception et la mise en place de systèmes de gestion environnementale et sociale, et de santé et de sécurité, la gestion des performances des entrepreneurs, la

participation des parties prenantes et l'application de mesures d'atténuation telles que décrites plus haut. Le Projet fera l'objet d'un suivi par l'examen des rapports environnementaux et sociaux annuels et par des visites sur le terrain au besoin.

Coopération technique et financement sous forme de subvention

Afin d'assurer une mise en œuvre efficace du Projet, l'offre de CT comportera, en plus des missions visant à assurer la résilience climatique du secteur portuaire marocain, un appui spécifique à l'ANP pour la mise en œuvre du projet et le suivi du PAES, ainsi que l'intervention d'un Contrôleur de l'Emprunteur, qui rendra compte directement à la Banque. Une mission distincte de la CT consistera à aider le Client à adopter les normes IFRS pour renforcer sa communication et ses normes financières. Les fonds fournis pour ces missions, d'un montant total de 360 000 euros, proviendront du FSA.

Contact au sein de l'entreprise

M. El Hamdani Zakaria
ELHAMDANI@anp.org.ma
00 212 5 20 12 13 14
<https://www.anp.org.ma/Pages/Home.aspx>

Dernière mise à jour du DSP en langue anglaise

25 mars 2024

Comprendre la Transition

Pour en savoir plus sur l'approche de la BERD quant à la mesure de l'impact sur la transition, [cliquer ici](#).

Opportunités commerciales

Pour les opportunités commerciales ou la passation de marchés, contacter la société cliente.

Pour les opportunités commerciales avec la BERD (hors passation de marchés), nous contacter :

Tél : +44 20 7338 7168

Courriel : projectenquiries@ebrd.com

Pour les Projets du secteur public, consulter [Passation de marchés](#) sur le site de la BERD, ou :

Tél : +44 20 7338 6794

Courriel : procurement@ebrd.com

Questions d'ordre général

Les questions spécifiques peuvent être envoyées via l'un des [formulaires de contact](#) de la BERD.

Politique environnementale et sociale (PES)

La [PES](#) et les Exigences de performance (EP) y afférentes définissent les modalités de mise en œuvre par la BERD de son engagement en faveur de la promotion d'un « développement sain et durable du point de vue de l'environnement ». La PES et les EP contiennent des dispositions spécifiques exigeant des clients qu'ils se conforment à la législation nationale applicable en matière d'information et de consultation du public, et qu'ils mettent en place un mécanisme de règlement des griefs pour recueillir les problèmes et les plaintes des parties prenantes, et en faciliter la résolution, en particulier concernant la performance environnementale et sociale du client et du Projet. En fonction de la nature et de l'ampleur des risques et impacts environnementaux et sociaux du Projet, la BERD demande en outre à ses clients de communiquer les informations qui s'avèrent nécessaires concernant les risques et impacts des Projets, ou de mener des consultations pertinentes auprès des parties prenantes concernées puis d'examiner leurs réactions et d'y répondre.

Pour plus d'informations à propos des pratiques de la BERD dans ce domaine, consulter la [PES](#).

Intégrité et conformité

Le ou la Responsable de la déontologie de la BERD encourage une bonne gouvernance et assure l'application des normes d'intégrité les plus rigoureuses à toutes les activités de la Banque, en conformité avec les meilleures pratiques internationales. Des vérifications au titre de l'obligation de diligence sont effectuées pour contrôler l'intégrité de tous les clients de la Banque afin d'établir que les projets ne présentent pas de risques inacceptables, en termes d'intégrité ou de réputation, pour la Banque. La BERD est convaincue que l'identification et la résolution des problèmes pendant les phases d'évaluation et d'approbation des projets constituent le moyen le plus efficace d'assurer l'intégrité des transactions de la Banque. Le ou la Responsable de la déontologie joue un rôle essentiel dans ces efforts de prévention, tout en contribuant au contrôle des risques en matière d'intégrité associés aux Projets une fois les investissements réalisés.

Le ou la Responsable de la déontologie est également chargé(e) d'enquêter sur les allégations de fraude, de corruption ou de manquement dans le cadre des Projets financés par la BERD. Toute personne, interne ou externe à la Banque, suspectant un cas de fraude, de corruption ou de manquement, peut le reporter par écrit au ou à la Responsable de la déontologie de la BERD, en envoyant un courriel à l'adresse électronique compliance@ebrd.com. Tout signalement, même anonyme, fera l'objet d'un suivi par le ou la Responsable de la déontologie et sera examiné. Les

signalements peuvent être rédigés dans toutes les langues de la Banque et de ses pays d'opérations. Les informations transmises doivent l'être en toute bonne foi.

Politique d'accès à l'information (PAI)

La PAI définit la manière dont la BERD diffuse les informations et consulte ses partenaires pour favoriser une meilleure sensibilisation et connaissance de ses stratégies, politiques et opérations, depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Consulter la page concernant la [Politique d'accès à l'information](#) sur le site Internet de la BERD pour savoir quels types d'informations sont disponibles en ligne.

Les demandes d'informations spécifiques peuvent être envoyées via l'un des [formulaire de contact](#) de la BERD.

Mécanisme indépendant de responsabilisation dans le cadre des projets (MIRP)

Si les efforts pour aborder des préoccupations environnementales, sociales ou de divulgation au public avec le Client ou la Banque (par exemple via le mécanisme de règlement des griefs du Client au niveau du Projet, ou bien via un échange direct avec la Direction de la Banque) n'ont pas abouti, les personnes ou organisations peuvent adresser leurs préoccupations au Mécanisme indépendant de responsabilisation dans le cadre des projets (MIRP) de la BERD.

Le MIRP examine en toute indépendance les problèmes liés aux Projets qui auraient provoqué, ou seraient susceptibles de provoquer, un préjudice. L'objectif du Mécanisme est : d'encourager le dialogue entre les parties prenantes du Projet en vue de la résolution de problèmes environnementaux, sociaux ou de divulgation au public ; de déterminer si la Banque a respecté sa [Politique environnementale et sociale](#) et les dispositions spécifiques aux Projets de sa [Politique d'accès à l'information](#) ; et le cas échéant, de remédier à tout cas de non-conformité à ces politiques, tout en prévenant un futur problème de non-conformité de la Banque.

Consulter la page Internet du [Mécanisme indépendant de responsabilisation dans le cadre des projets](#) pour en apprendre plus sur le MIRP et son mandat, pour connaître les modalités de [dépôt d'un Recours](#), ou pour contacter le MIRP par courriel à l'adresse ipam@ebrd.com afin d'obtenir des conseils ou des précisions sur le MIRP et le dépôt d'un recours.