

# **Le développement des ports marocains face aux changements du système du transport maritime mondial des marchandises.**

**H. EL-MAHDAD et A. EL OUIDANI**

Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales,

Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc.

## **Résumé :**

Au cours des dernières années, l'introduction du mode de conditionnement conteneurisé des marchandises a profondément influencé le système de transport maritime mondial. Pour les différents gestionnaires et chercheurs du domaine, le conteneur avec ses innovations techniques n'a pas réussi uniquement à bouleverser la manutention portuaire des marchandises, mais il a pu créer une nouvelle configuration du réseau des lignes régulières du transport maritime. Rapidement ce nouveau réseau est devenu un outil d'accélération de la mondialisation, sur lequel les pays tentent de se greffer par la création des grands hubs portuaires capables d'attirer des porte-conteneurs de plus en plus géant sillonnant les routes maritimes principales.

Gérer pour longtemps dans une logique d'un secteur public où toute initiative ou intervention revient par la force de la loi à l'Etat représenté par ses différents services, le paysage portuaire marocain est resté pendant une phase non négligeable à l'écart de ce nouvel ordre du transport maritime nécessitant une ouverture de plus en plus large à la concurrence. Pour dépasser cette situation de blocage, le Maroc est rentré à partir de la dernière décennie dans une nouvelle phase qui s'est caractérisée par la mise à niveau de ses ports sur le plan des infrastructures et surtout sur le plan institutionnel qui a subi des changements importants.

Dans cette communication, ils seront traités les principaux aspects du processus de conteneurisation des marchandises, et ce avant de passer en revue les grands changements du système portuaire marocain et leurs conséquences sur l'activité des ports et ses tendances.

**Mots clés :** Transport maritime, processus de conteneurisation, réforme portuaire, activité portuaire.

## **1. Introduction**

De nos jours le transport maritime a atteint un niveau d'offre de service jamais réalisé dans l'histoire de l'économie mondiale et dans les échanges de flux de marchandises entre les Etats. L'introduction récente du mode de conditionnement par conteneur ne se limitait pas à une conversion technique par l'usage d'une «boîte métallique» à manipulation facile, au-delà de cela elle a déclenché une interaction sans fin et dans tous les sens. La «conteneurisation» qui a réussi à réduire les frais de transport maritime de manière sans précédente a fortement contribué à l'accélération du processus de la mondialisation (Frémont A. 2009).

Lentement, depuis son apparition dans les années cinquante le conteneur n'a pas réussi uniquement à couvrir une part importante des flux de marchandises échangées par voie maritime, mais il est parvenu à s'imposer en tant que système de conditionnement ayant profondément bouleversé la configuration du triptyque portuaire classique. Un nouveau schéma de transport maritime basé sur un réseau de routes maritimes animées par des porte-conteneurs de plus en plus géants est apparu. Ce nouveau système exige des quais spécialisés de plus en plus profonds et des façades maritimes dynamiques reliant des lignes maritimes régulières.

La création de ces nouvelles routes maritimes ne pouvait pas être en concordance avec la logique des armements nationaux, l'ouverture du secteur à la concurrence a favorisé l'apparition des compagnies maritimes internationales très puissantes. Actuellement, uniquement trois grandes entreprises s'accaparent 38% de la capacité totale en termes d'EVP de la flotte de lignes mondiales (www.alphaliner.com).

Pour tirer profit des avantages de cette nouvelle manne économique, les acteurs du commerce international à l'échelle des Etats et des régions sont entrés dans une course sans fin pour intégrer leur économie dans cette nouvelle configuration des routes maritimes. La concrétisation d'une telle intégration est tributaire de l'amélioration du niveau de connectivité maritime qui exige des révisions et des ajustements permanents des stratégies portuaires nationales. L'attraction des grandes compagnies maritimes dominant les lignes régulières a nécessité en plus de la mise en place des infrastructures de base comme les hubs portuaires et les réseaux multimodales du transport terrestre, des réformes institutionnelles profondes pour assurer des offres de services portuaires compétitifs.

Par sa position géographique et ses atouts économiques, le Maroc qui a toujours constitué une interface économique ouverte sur le monde à partir de divers points d'accostage le long de ses ouvertures littorales sur la Méditerranée et l'Atlantique, même si avec un peu de retard, n'a pas raté l'opportunité pour greffer son système portuaire dans le nouveau schéma du transport maritime créé par le développement de la conteneurisation.

## **2. Le réseau du transport maritime mondial, vers une nouvelle configuration**

A partir des années soixante-dix, l'ordre économique mondial instauré depuis la fin de la deuxième guerre mondiale a connu des changements décisifs avec des répercussions profondes sur le schéma de la circulation des marchandises à travers les mers et les océans du globe terrestre. Au moment où les pays européens sont entrés dans une phase à taux de croissance limité, ils ont surgi sur les rives lointaines de l'Asie pacifique des pays à des taux de croissance économique souvent à deux chiffres. Il s'agit de la Chine qui a décidé de s'ouvrir sur l'économie mondiale de marché à partir de 1978, du groupe des pays «dragons» que constituent la Corée du Sud, Taïwan, Hong Kong et Singapour, puis du groupe des «Tigres» formé de la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande et l'Indonésie.

L'apparition de ces nouvelles forces économiques n'ont pas fini seulement par l'étalement de la puissante façade maritime imposés par les Iles nipponnes, mais aussi elle a réussi à créer un nouveau centre de gravité dans le réseau de la circulation marine des marchandises qui régule actuellement la route maritime circumterrestre Est-Ouest. Ce nouveau centre en expansion est géré par des armateurs et des opérateurs de plus en plus concentrés, il est animé par des terminaux à conteneurs dont la taille ne cesse de s'agrandir, et il est entraîné par des porte-conteneurs à dimensions de plus en plus spectaculaires.

Dorénavant, ce nouveau schéma de circulation maritime des marchandises est structuré sur une ossature constituée de trois pôles principaux, sur lesquels se tisse une filature de liens réticulaires de plus en plus denses. Les pôles sont équipés de rangées de terminaux portuaires puissants jouant le rôle de hubs de massification de conteneurs, et le réseau des liens représentent les lignes maritimes régulières de transports de conteneurs.

La nouvelle toile imposée par la conteneurisation du transport maritime des marchandises est sujet d'une hiérarchie strictement organisée de ces routes maritimes :

- **Les routes maritimes principales** forment une artère circumterrestre avec un rôle majeure qui consiste à massifier et à redistribuer les conteneurs d'Est en Ouest et d'Ouest en Est, selon trois sections principales : Asie-Europe, Transpacifique et Transatlantique.

Le fonctionnement de cette route maritime traversant les détroits vitaux du globe terrestre et les canaux de Suez et Panama, est assuré par une série de hubs portuaires que des gouvernements se sont efforcés à installer pour tirer les profits possibles de ce nouveau canevas maritime mis en place. C'est

le cas du Maroc qui a réussi à s'atteler à ce réseau par la mise en eau du Hub de Tanger-Med à partir de 2007.

Le flux de marchandises drainé par cette artère, est en accroissement constant. D'après l'analyse de la CNUCED, Il est passé de 15 millions d'EVP en 1995 à 36 en 2005 puis à 45 en 2011, soit un taux d'accroissement annuel global de 7,1%.

Si l'on compare au reste des flux des routes du réseau maritimes à conteneurs, cette route principale a concentré en 2011 un volume de 47,3 millions d'EVP contre 103,3 pour le reste des routes maritimes secondaires, soit le 1/3 du total des conteneurs traités (Clarkson Research Services 2012).

- **Les routes secondaires** couvrent une distance plus importante en prenant une direction généralement Sud-Nord. En réalités les lignes maritimes de ce réseau prennent la forme de bifurcations pour se connecter ou pour se détacher de la route maritime principale.

Les deux cas de figure se présentent pour cette catégorie de routes maritimes : soit elles prennent attache avec la route maritime principale au niveau des hubs portuaires pour la desserte par *feeding* des ports de l'Afrique, l'Amérique de Sud et l'Océanie ; ou elles assurent des liaisons maritimes directes entre les ports de ces continents et les principales façades maritimes en Amérique du Nord, en Europe et en en Asie orientale.

Pour le cas du Maroc, cette situation concerne les deux ports de Casablanca et d'Agadir qui se sont équipés en terminaux de conteneurs dans ce contexte.

- **Les routes infrarégionales**, concernent des lignes maritimes de distances encore plus courtes. Elles se développent dans les régions à forte densité de trafic maritime pour assurer des transferts de conteneurs en cabotage, quand il s'agit d'un même Etat ou d'un groupement de pays c'est le cas de l'Union Européenne et des USA. Un autre cas de figure concerne des lignes maritimes directes entre des pays différents comme le cas du Bassin de la Méditerranée. Dans cette zone l'ouverture de lignes maritimes est fortement encouragée pour réduire la densité du transport routier responsable du dégagement d'un important flux de GES.

Frémont Antoine, chercheur distingué de l'école maritimiste française, a réussi dans son original travail de recherche soutenue en 2005 (Frémont A. 2005) à nous fournir une hiérarchie chiffrée des flux des différentes des routes maritimes à lignes régulières du transport des conteneurs.

Dans cette configuration, nous constatons la suprématie de la route circumterrestre Est-Ouest, avec l'amplification des flux dans les segments Asie-Amérique du Nord et Asie-Europe au détriment du segment Europe-Amérique du Nord. Une situation qui n'a fait que s'imposer par la suite, avec un accroissement très marqué du flux de la route Asie-Europe ; comme le confirme l'analyse des données apportées par la CNUCED.

### 3. Les mutations du système portuaire marocain

Bien qu'il soit doté de deux façades marines de 3.500 km ouvertes sur la Méditerranée et l'Atlantique, le Maroc n'a commencé à avoir un système portuaire « moderne » qu'avec l'avènement de la colonisation et au cours de la phase postcoloniale.

Depuis 2006, les pouvoirs de la tutelle ont introduit des changements cruciaux dans l'organisation du secteur portuaire. La nouvelle loi 15-02 est venue pour introduire les principes de : (i) la concurrence entre les ports et même à l'intérieur de chaque port, (ii) l'accomplissement des activités portuaires par le secteur public et aussi par délégation au secteur privé, (iii) la séparation des différentes fonctions du secteur.

<b>Nouvelle organisation du secteur portuaire marocain</b>			
Administration	Ministère de l'Équipement, des Transports et de la Logistique		
	Direction de la Marine Marchande ; Direction des Ports et du Domaine Public Maritime.		
Agences	Agence Nationale des Ports		
	Agence Spéciale Tanger Med		
Opérateurs actuels	Ports de commerce	Marsa-Maroc, SOMAPORT, SOSIPO, MASCEREALE, OCP, JLEC, CIMENT DU MAROC, Eurogate, APM Terminals	Rôle : Gestion des activités commerciales dans les terminaux exploités
	Ports de pêche	Office National de Pêche	Rôle : Gestion des Halles aux poissons et du port de pêche.
	Port de plaisance	AAV du Bouregrag, Kabila Marina, Fadesa, Marina Group Investments, Sodeports-Cari, Ag.Am. de la Lagune Mar Chica,	Rôle : l'exploitation et la gestion des ports de plaisance.
Source : METL. (www.mtpnet.gov.ma)			

Trois fonctions principales sont arrêtées par cette loi :

- Une fonction régaliennne dont les activités sont assurées par le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique (METL) en tant qu'autorité gouvernementale spécialisée chargée de l'organisation du secteur des ports, la définition et la mise en œuvre de la politique portuaire nationale, ainsi que la planification et la réalisation des nouvelles infrastructures portuaires ;
- Les fonctions d'autorité portuaire, la régulation, l'octroi et le suivi des concessions et des autorisations d'exercice des activités portuaires, du développement des infrastructures et de la gestion domaine public portuaire sont assurées par l'Agence Nationale des Ports représentés au niveau des différents ports, y compris celui d'Agadir, et à l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) ;
- Les fonctions commerciales sont confiées, dans un contexte concurrentiel, à des entités privées ou publiques en tant qu'opérateurs ou prestataires de services, et ce dans le cadre de concessions ou d'autorisations. Ces fonctions concernent essentiellement des services offerts aux navires et la marchandise et d'autres activités attachées.

Il est évident que l'acquittement de ces différentes fonctions et des activités qui en découlent ne peut se faire sans l'intervention d'un nombre importants d'acteurs agissant directement ou indirectement.

Par sa nature, le service de transport maritime offert au niveau d'un port est le fruit de l'intervention d'un ensemble d'intervenants. La tendance de la mondialisation et de la maritimisation des économies à l'échelle mondiale, ont fortement contribué à la réduction de la marge d'intervention des organes publics chargés de la régulation des activités portuaires.

Pour offrir un service de transport maritime compétitif, le Maroc était bien au rendez-vous pour s'atteler à ce penchant international. Au-delà de la mise en place d'infrastructures et d'équipements innovants, des efforts de développement et de modernisation du cadre institutionnel sont accomplis pour dégager une marge de plus en plus large devant l'action du secteur privé.

#### **a- Les organes de la tutelle :**

- **Ministère de l'Équipement, du Transport et de la logistique** : L'organisation actuelle du secteur des ports découle principalement des dispositions du Décret n° 2-06-472 du 2 Chaâbane 1429 (04 Aout 2008) relatif aux attributions et à l'organisation du Ministère de l'Équipement et du Transport.

Deux organes sont chargés des affaires des ports et du transport maritime, il s'agit de la Direction de la Marine Marchande et de la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime.

**- La Direction de la Marine Marchande :** Le transport maritime est une activité internationale qui demande des mesures de sécurité renforcées élaborées à l'échelle mondiale par l'OMI. Faisant parti de la communauté internationale et largement ouvert sur l'espace maritime, le Maroc adopte généralement les conventions, les codes et les recommandations promulgués par cette organisation en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution et autres aspects semblables.

La Direction de la Marine Marchande marocaine est chargée de veiller sur l'application des mesures préconisées par l'OMI, et en cas de manque de transpositions de quelques conventions dans la législation nationale, elle fait recours aux textes du droit international.

En réalité, cette direction est l'organe de régulation du transport maritime qui se charge de l'inspection de la flotte nationale, de la délivrance des certificats de navigation, du respect des normes internationales par les navires battant pavillon marocain et de la sûreté maritime. En plus, elle attribue les lignes maritimes, tout en se conformant aux accords entre le Maroc et les pays partenaires.

**- La Direction des Ports et du Domaine Public Maritime :** Elle se charge de la mise en œuvre de la politique du Ministère dans le domaine portuaire et maritime. Ses fonctions régaliennes lui confèrent une série de missions touchant à la planification, la régulation, la réglementation, la sécurité et à la réalisation des études et des ouvrages et des aménagements. Tout projet portuaire sur le territoire national doit être approuvé techniquement par le soin des services de cette Direction.

**- L'Agence Nationale des Ports :** Jusqu'à 2006, la gestion et l'exploitation des plateformes portuaires nationales ont été confiées en 1963 à la Régie d'Acconage du Port de Casablanca (RAPC), puis à partir de 1984 à l'Office D'Exploitation des Ports (ODEP). Dans le contexte des réformes récentes du secteur les autorités de la tutelle ont pris, à partir de 2006, la décision de scinder l'ODEP en deux entités avec des prérogatives et des objectifs distincts : l'Agence Nationale des Ports et la Société d'Exploitation des Ports devenue par la suite Marsa-Maroc.

L'agence Nationale des Ports est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Par sa fédération de l'ensemble de la communauté portuaire, elle se positionne en tant qu'acteur clé dans le paysage portuaire national.

A l'exception de Tanger Med, l'Agence exerce ses attributions sur l'ensemble des ports du pays, soit 33 ports. Elle fonctionne selon un mode d'organisation décentralisée répondant aux contraintes de proximité des centres de décision et œuvrant pour assurer l'autonomie de chaque région moyennant des ressources optimisées.

Les axes stratégiques prioritaires fixés pour son activité sont :

- La poursuite de la réalisation des grands chantiers portuaires ;
- La préservation du patrimoine portuaire ;
- La contribution à la mise en œuvre de la stratégie nationale de compétitivité logistique ;
- La simplification et facilitation des procédures de transit portuaire ;
- La poursuite de la mise en œuvre de la réforme portuaire ;
- La régulation des activités et des opérateurs portuaires ;
- L'amélioration de la compétitivité du secteur portuaire ;
- La police, la sécurité et la protection de l'environnement dans le milieu portuaire.

**- L'Administration des Douanes et des Impôts Indirects :** L'administration des douanes et des impôts indirectes, est une administration fiscale chargée de la perception des droits et taxes résultant

de l'entrée des marchandises sur un territoire. L'activité de cette administration est régie par le droit national marocain et par les accords internationaux.

Installé aux frontières, l'administration de douane joue le rôle d'auxiliaire de la politique économique, sanitaire, ou de protection et sécurité contre les flux migratoire et la lutte contre les stupéfiants.

Avec le Protectorat et après l'indépendance, le système douanier marocain est passé d'un régime basé sur les «Oumanas» à un système moderne de gestion des affaires douanières et fiscales de l'Etat.

En parallèle avec les réformes réalisées en matière du commerce extérieur, l'Administration des douanes a réussi à réaliser des changements importants visant à la fois à l'instauration d'un environnement attractif, propice à l'investissement et au développement des affaires, et qui est capable de lutter contre toutes les configurations de fraude commerciale tout en ajustant les procédures aux besoins de l'entreprise.

Ces évolutions sont réalisées dans un contexte mondial caractérisé par une forte concurrence dans le secteur commerce international, par le développement du transport multimodal et surtout par une tendance vers la diminution, voire l'élimination des barrières douanières.

Concrètement, l'Administration a déjà bien (i) intégré les systèmes d'information et de gestion dans ses activités ; (ii) les points de passage les plus importants comme les ports de Casablanca, Tanger Med et Agadir sont équipés de matériels sophistiqués comme les scanners utilisés pour le contrôle rapide et efficace des camions TIR et des conteneurs ; (iii) des services douaniers sont installés ou programmés au niveau des plateformes logistiques.

#### **b - Les organes du secteur privé**

- **Agence Spéciale Tanger-Méditerranée** (Tanger Med Port Authority : TMPA) : La création du Port du Tanger Med a constitué un tournant non seulement en tant que plateforme portuaire spécifique et sans précédent sur le plan technique, mais aussi en matière de gestion et d'exploitation des ports au Maroc.

Pour avoir un outil de proximité agissant en tant qu'autorité portuaire, il a été décidé à partir de 2002 de créer cette agence avec un statut de Société à Directoire et Conseil de Surveillance.

La TMSA constitue le premier concessionnaire privé du genre auquel sont attribuées des tâches relevant de la Direction des Ports. Elle assure la maîtrise du port en question et l'ensemble des activités de gestion : construction et aménagement du port, agencement des zones franches, promotion commerciale du port et des zones d'activités, ainsi que la prise en charge de l'administration du domaine public de la zone et de l'autorité portuaire.

Il est certain que ce type d'organisme de prise de décision à l'échelle locale est nécessaire pour ce type de plateforme portuaire créée pour atteler l'économie nationale au réseau des échanges du commerce international. Sa réussite pourra encourager les autorités centrales pour élargir d'avantage la marge des concessions dans d'autres ports commerciaux.

- **Marsa Maroc** : Après la dissolution de l'ODEP et la mise en place de l'ANP, un nouvel organe régulateur du secteur est devenu une nécessité. C'est ainsi que fût créée en 2006 la Société d'Exploitation des Ports pour se charger des fonctions commerciales au sein des terminaux portuaires.

La société s'est inscrite dans un processus de développement en parallèle avec la dynamique du secteur de la logistique au Maroc, et ce par la proposition des services de manutention, entreposage et de logistique portuaire.

Rapidement, en 2007 la société alla changer de charte visuelle pour devenir MARSAMAROC, avec l'objectif de se positionner en tant que leader national en matière d'exploitation de terminaux portuaires.

Présente sur 9 ports du pays : Nador, Tanger Med, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Laâyoune et Dakhla, Marsa Maroc depuis 2008, Marsa-Maroc a mis en œuvre un plan stratégique «CAP 15» articulé autour de trois principaux axes :

- L'amélioration du business lié à la conteneurisation en cherchant à obtenir de nouvelles concessions de terminaux à conteneurs et en améliorant la qualité de service et la performance opérationnelle des installations actuelles ;
- L'élaboration de partenariats avec des industriels dans le secteur du vrac et des hydrocarbures autour du complexe Jorf Lasfar-Safi ;
- L'amélioration de la qualité de service pour les transporteurs de véhicules et pour le conventionnel.

Une convention de concession du terminal à conteneurs TC4 du port de Tanger Med est déjà élaborée avec la TMSA pour une période de 30 ans.

- **Entreprises portuaires et maritimes** : Avant même la création de Marsa Maroc, Les activités commerciales au niveau des espaces portuaires englobant des manipulations tels que la manutention, le magasinage, le pilotage, le remorquage, l'amarrage, l'avitaillement, le pesage... ont été depuis longtemps confiées à des entreprises portuaires auxiliaires.

Actuellement, la création et l'exploitation des terminaux portuaires et les évolutions de leurs modes de gestion donnent lieu à des attributions de concessions au profit d'entreprises privées, notamment des chargeurs, des groupes financiers, des entreprises de manutention ou de consignation, et à des compagnies d'armement originaires de divers pays.

Régulé par la Direction de la Marine Marchande, Le secteur des transports maritimes était étroitement encadré par l'Etat. L'essentiel du transport maritime était réalisé par deux importantes compagnies maritimes publiques : MARPHOCEAN filiale de l'Office Chérifien des Phosphates spécialisée dans le transport des phosphates et leurs dérivées ; la COMANAV, société semi-publique achetée par la CMA-CGM dans le contexte des privatisations de quelques sociétés publiques.

Des compagnies portuaires ou maritimes internationales sont de plus en plus présentes dans les ports marocains.

#### **4. Stratégie portuaire nationale 2030**

A partir de 2010, la réforme maritime vient d'être renforcée par l'élaboration d'une stratégie spécifique au secteur portuaire sur les 20 prochaines années, il s'agit de « La stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030 » (METL. 2011).

Les raisons de recours à cette stratégie sont multiples : profiter d'une marge de bénéfice une des plus avantageuse qu'offre ce mode de transport, bénéficier de ses avantages écologiques, exploiter la position géostratégique avantageuse, saisir de nouvelles opportunités d'intégration de la compétitivité mondiale, accompagner les stratégies sectorielles nationales, répondre aux exigences des stratégies des partenaires étrangers, concrétiser le processus de régionalisation avancée ...

La vision de la stratégie portuaire nationale est formulée comme suit : « Des ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale, moteur de développement régional du territoire et acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plate forme logistique du bassin méditerranéen».

En effet la vision de la stratégie portuaire, cible une nouvelle approche du fonctionnement des services portuaires, une nouvelle performance de la compétitivité logistique, l'augmentation du trafic de commerce et de transbordement et faire du Maroc une plate forme logistique du bassin méditerranéen.

Les requêtes des partenaires et acteurs nationaux et internationaux, nécessitent la précision d'un ensemble d'objectifs répondant aux exigences politiques et commerciales du pays/

L'ensemble de ces objectifs s'articulent autour de six principales idées :

- Optimiser la compétitivité de la chaîne logistique ;
- Optimiser la valorisation des ressources ;
- Assurer des approvisionnements stratégiques ;
- Accompagner des mutations économiques ;
- Donner au système portuaire la capacité à s'adapter aux changements régionaux et internationaux ;
- Lui permettre de saisir les opportunités géostratégiques qui apparaîtront.

Pour concrétiser cette vision un nombre d'axes stratégiques sont définie par la stratégie portuaire 2030 (METL. 2011) :

- Rechercher la performance portuaire grâce notamment à l'incitation à l'innovation en agissant sur l'attractivité concurrentielle des ports, en garantissant une qualité de service pérenne, en mettant en place des règles et procédures initiant et en facilitant l'investissement privé.
- Favoriser la performance logistique dépend des infrastructures, ressources et de la tarification des ports du royaume. L'action sur les infrastructures nécessite la coordination étroite entre la réalisation des investissements portuaire et la logistique extra-portuaire, l'action sur les ressources humaines requiert le recrutement d'un personnel qualifié, alors que l'action sur la tarification nécessite l'intégration du réseau portuaire marocain aux chaînes logistiques internationales.
- Optimiser la valorisation des infrastructures portuaires et des connexions existantes en recherchant un meilleur partage des infrastructures présentes entre les différents acteurs, tout en limitant les coûts d'exploitation.
- Se positionner dans le contexte national, régional et international en assurant une souplesse du système portuaire qui facilitera l'adaptation rapide aux changements du secteur maritime
- Intégrer les objectifs environnementaux et urbains dès la phase de conception des projets d'investissement afin de réduire l'impact environnemental des ports.
- Permettre l'adaptation aux incertitudes du long terme en concevant des projets d'aménagement portuaires évolutifs pouvant répondre aux opportunités immédiates.
- Tirer parti du rôle structurant des ports en contribuant aux politiques et programmes d'aménagement du territoire et en structurant le paysage portuaire national en 6 pôles régionaux tenant compte des objectifs de répartition spatiale des activités économiques.

## **5. L'activité portuaire au Maroc : changements et tendances**

Le processus de développement de l'offre des services portuaires a commencé à donner des résultats encourageants. Malgré les impacts négatifs de la crise financière de 2008 sur le trafic du commerce international, les ports marocains de commerce ont réussi à dépasser le seuil de 70 millions de tonnes de marchandises à partir de 2009. Ce niveau n'a jamais été atteint dans l'histoire du fonctionnement du système portuaire national. L'arrivée à cette performance s'est basée sur le développement des exportations et la maîtrise des importations, mais surtout par l'entrée du Tanger Med dans le secteur du transbordement du trafic maritime mondial conteneurisé.

D'après les scénarios adoptés par la Stratégie Portuaire Nationale, cette tendance à la croissance du trafic global sera maintenue dans le futur pour atteindre un volume allant de 275 à 350 millions de tonnes vers 2030.

Evolution de l'activité des ports marocains (en millions T)			
Année	Trafic national	Transbordement	Trafic globale
2006	66,8	-	66,8
2007	72,7	-	72,7
2008	67,7	8	75,7
2009	59,8	10,5	70,3
2010	72	20,2	92,2
2011	73,8	22,3	96,1

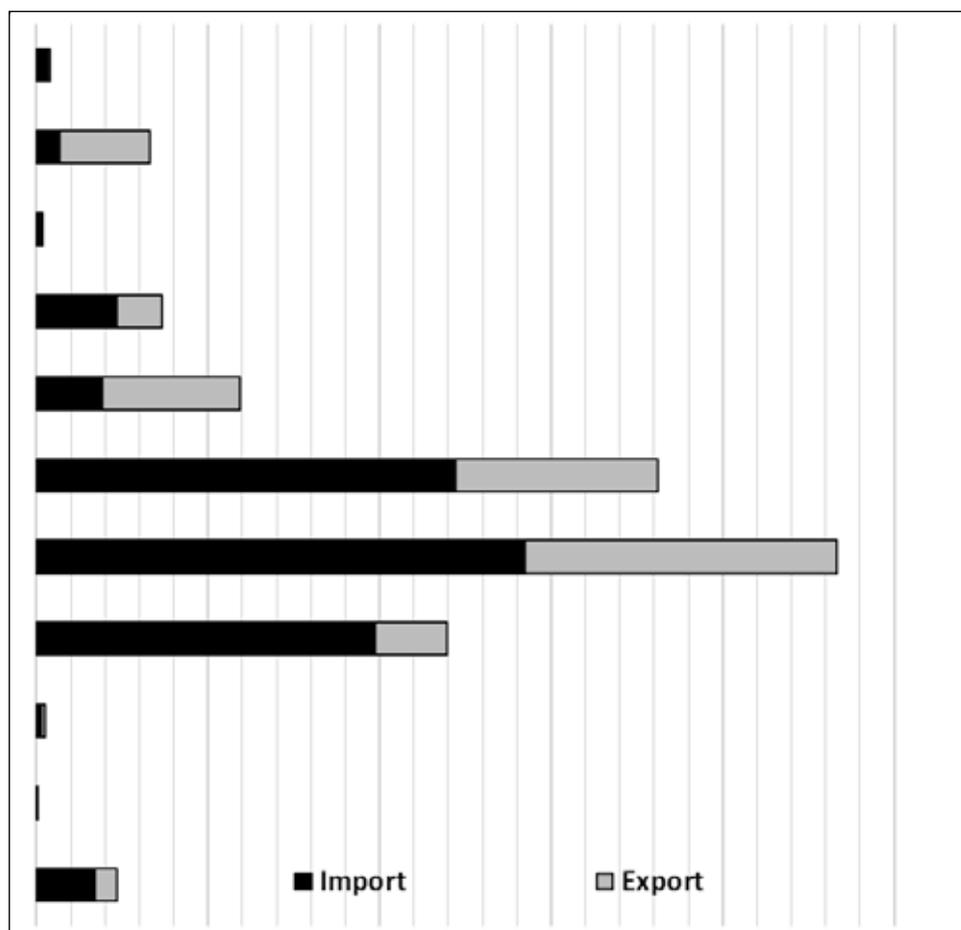
Source : ANP + HCP

Au cours de la dernière décennie 2003-2011 le trafic portuaire a enregistré une tendance positive, le poids de marchandises traité de 50 millions de tonnes en 2003 a atteint 96,1 millions de tonnes en 2011, soit un TAA de 4% en volume et 9,1% en valeur.

La crise financière mondiale de 2008 a été relativement sentie dans nos ports, en 2009 l'activité portuaire nationale a significativement reculé pour être ramenée au niveau de l'activité de 2004, soit 53 millions de tonnes.

L'activité portuaire alla renouer avec la tendance à la hausse à partir de 2010, le niveau de 2007 est largement dépassé pour atteindre 72 millions de tonnes traités, soit un taux d'accroissement de 23% par rapport à 2009.

**Fig.13: Répartition des flux de marchandises par port en %**  
(calculés sur la base de la moyenne annuelle de la période 2010-2012)



Sources des données : ANP. 2010 – 2012.

Durant cette même période, la valeur du commerce extérieur a évolué selon le même profil du poids traité. Elle est passée de 220 milliards de dirhams en 2003 à 520 en 2011. Le creux des années 2009 et 2010 s'est redressé à partir de 2011.

En poids comme en valeur, le fléchissement du commerce extérieur entre 2008 et 2009, s'est rapidement corrigé à partir de 2010, cela est dû à une amélioration de l'orientation des exportations et à une réduction des importations, mais sans pouvoir arriver à changer le déséquilibre classique du bilan commercial national.

La nature de marchandise importées, exportées ou cabotées, détermine le mode de conditionnement idéal pour son transport par voie maritime. Le mode de conditionnement le plus utilisé au Maroc est le vrac solide avec 51% du volume suivi du vrac liquide avec 31% environ. Ces deux modes de conditionnement enregistrent une croissance constante, et ce en relation avec l'augmentation des exportations des phosphates et l'importation des ressources énergétiques.

Le troisième groupe concerne le trafic unitarisé qui représente 12,7% du volume. Ce mode de conditionnement est largement dominé par le traitement des conteneurs qui représente 93% du volume du trafic unitarisé, soit 11,9% du volume total traité par les ports nationaux. Ce nouveau mode de conditionnement en pleine expansion au Maroc sera analysé plus bas avec plus de détail.

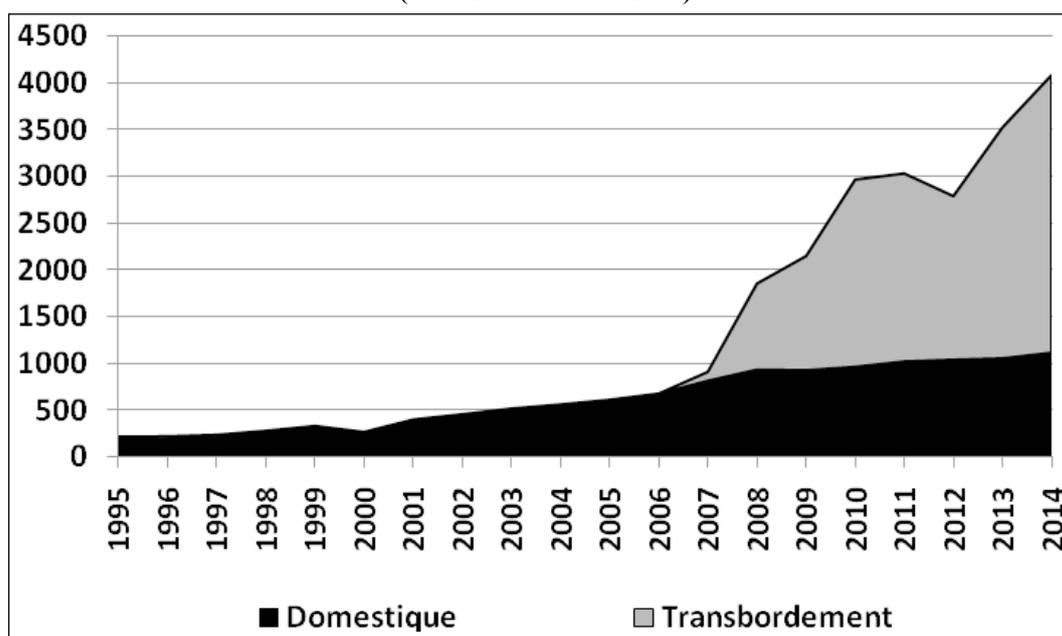
Le reste des marchandises du mode de conditionnement unitarisé couvre le chargement par véhicule motorisé ou le RoRo-TIR avec 0,7% du volume, un mode de conditionnement qui est resté plus au moins constant avec une diminution vers les dernières années.

Si l'on se base toujours sur le trafic global moyen annuel des trois dernières années (2010-2012) qui est de l'ordre de 70 millions de tonnes, l'on constate que le profil des ports a beaucoup d'influence sur la répartition des flux de marchandises. Les ports spécialisés s'accaparent de plus de 4/5 du volume total chargé ou déchargé.

Le port de Mohammedia spécialisé dans le transport des ressources énergétiques concentre le 1/5 environ du volume global traité, 23% des importations et 8% des exportations.

Les ports dédiés à l'exportation des phosphates et leurs dérivés écoulent 40% du volume total et 50% environ des flux exportés. Il s'agit de Jorf Lasfar, Safi et Laâyoune.

**Evolution annuelle du trafic des conteneurs au Maroc  
(1995-2011 en 1 000 EVP)**



Sources des données : ANP + HCP.

En dehors des trafics des phosphates, des ressources énergétiques et leurs dérivés (acide phosphorique, engrais ou les intrants dans les procédés de production de ces dérivés comme le soufre) au niveau des ports spécialisés, il apparaît que le port de Casablanca reste en tête en tant que port de commerce à fonctions multiples, suivi du port d'Agadir caractérisé par un profil identique mais de taille d'activité plus basse de l'ordre de plus de 10% du trafic global de marchandises manipulées.

Pour le trafic de conteneurs, au fil du temps, les infrastructures mis en place au niveau des ports de Casablanca, Agadir et dernièrement Tanger Med, ont largement contribué à la conteneurisation des flux de marchandises. Ces trois terminaux à conteneurs sont arrivés à dépasser en 2011 le seuil de 30 millions de tonnes chargées dans plus de 3 millions de conteneurs EVP.

En termes de croissance ce trafic a enregistré un TAA de 16%, si l'on retranche le trafic transbordé au niveau de Tanger Med, le trafic national a connu une TAA de 8,8%.

Il est certain qu'une telle évolution est maîtrisée en grande partie par l'activité de transbordement assurée par Tanger Med, mais il est à retenir aussi que le trafic domestique (Gateway) exercé au niveau de nos trois terminaux (Casablanca, Agadir et Tanger Med) enregistre une croissance positive régulière.

### **Conclusion**

Les dernières évolutions du système portuaires national par la réalisation d'une réforme institutionnelle, par l'élaboration d'une stratégie portuaire avec une vision claire et les réalisations physiques par la mise en place des deux terminaux à conteneur et principalement par la mise en eau du hub de transbordement de Tanger-Med ont fortement contribué au changement positif du commerce national du pays.

Actuellement, malgré le marasme de l'économie mondiale dû à la dernière crise financière de 2008, les profonds changements du système portuaire vont largement contribuer à l'amélioration de l'indice de connectivité maritime du territoire national, toutefois si le défi de l'ouverture sur le processus de la mondialisation est en train de s'élargir, il reste de développer l'économie nationale et la rendre plus compétitive pour avoir une pace confortable en matière d'exportation.

### **Référence :**

ANP. 2011 : Présentation de l'Agence Nationale des Ports. Pub. ANP, 20 p ;

ANP. 2012 : Activité portuaire 2011. 44 p ;

Alphaliner : [www.alphaliner.com](http://www.alphaliner.com)

Clarkson Research Services 2012: Is Trade Giving Enough Mileage? World Fleet Monitor-Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade, Vol. 3, n°3, Mars 2012;

CNUCED 1992 : Le Marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération, New York, 84 p.

CNUCED, 2012 : Etudes sur les transports maritimes. UNCTAD/RMT/2012. UNITED NATIONS PUBLICATION, 211 p.

Frémont A., 2005 : Les réseaux conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation. INRETS, Saint-Dié, 22 p.

HCP. 2011 : Annuaire statistiques de la Région du Souss-Massa-Darâa. Direction Régional du SMD, Agadir, p. 173 ;

METL. (Sans date) : La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030. 63p. ([www.mtpnet.gov.ma](http://www.mtpnet.gov.ma)) ; ([www.mtpnet.gov.ma](http://www.mtpnet.gov.ma))

METL, 2010 : Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique. 43 p.

Vigarié A. 2000 : La question portuaire à l'aube du XXIe siècle. Pour une stratégie portuaire. Institut Français de la Mer, La Revue Maritime, n° 456, pp 1-9 ;

Zahrou R., 2000 : Le transport maritime au Maroc à l'aube de la mondialisation. Ed. Najah Al Jadida, Casablanca, 175 p. .