

UNIVERSITE ABDEL MALEK ESSAADI ;FACULTE DES SCIENCES JURIDIQUE
ECONOMIQUES ET SOCIELES



Les objectifs économiques des ports

Matière :administration portuaire

MASTER :Logistique portuaire et maritime



PLAN :

INTRODUCTION

AXE I - GENERALITES

I DEFINITION DU PORT AU NIVEAU ECONOMIQUE

II L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DES PORTS

III- LA VALEUR REELLE DES PORTS

- A-L'impact micro-économique
- B- L'impact macro-économique
- C-l'évaluation fidèle d'un impact par la valeur ajoutée

IV -LES BENEFICES APPORTES PAR LES PORTS

V-LES ENJEUX ECONOMIQUES DES PLATES FORMES PORTUAIRES

AXE II- LE CAS DES PORT DU MAROC

I-L'importance stratégique des ports

II - La compétitivité d'un port

III La reforme portuaire

III- Les enjeux et les transformations portuaires en cours

A Un nouvel environnement portuaire

B L'évolution du rôle du port

- CONCLUSION



INTRODUCTION :

Les ports sont des lieux d'échanges autour et au sein desquelles se déclinent de multiples activités économiques. L'activité portuaire elle-même réclame, par exemple, un support logistique adapté qui se traduit aussi bien par des besoins en équipements qu'en compétences.

Le commerce maritime est donc pourvoyeur d'emplois directs et indirects au sein de son territoire. Il génère également une valeur ajoutée qui contribue au développement de son environnement économique. Les espaces réhabilités à des fins urbaines.

Même les pays qui n'ont pas d'accès à la mer se trouvent dans l'obligation de choisir des ports dans les pays voisins ; ce fait nous montre que le secteur portuaire est très vital pour le développement économique de tout le pays .

Dans notre recherche ; on va pencher dans le premier axe l'importance des ports au niveau économique et en deuxième lieu on va prendre les ports du Maroc comme cas d'étude et surtout on va mettre le doigt sur la nouvelle réforme portuaire .

AXE I – GENERALITES :

I- DEFINITION DU PORT AU NIVEAU ECONOMIQUE :

dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.

Il s'agit donc d'un ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue un des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international. Sa position, généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale.¹

le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs.

la promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci).

la contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et sociale s'y rapportant.

II- L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DES PORTS :

1-Le rôle des transports maritime dans le développement économique :

Les ports ont un rôle plus important qu'ils ne l'avaient à l'époque de la division internationale historique du travail, tandis que les gains de productivité du transport maritime ont permis une réduction des coûts. Le transport maritime et l'industrie portuaire s'affichent désormais comme des vecteurs indispensables du développement, mais, dans une économie mondialisée, l'élasticité de la demande rend la valeur unitaire de ces activités moindre.

¹ -« L'exploitation et l'organisation des ports » par Mohamed Chaibi, Directeur des ports Casablanca et Mohammedia

Les objectifs économiques des ports

L'ampleur de la croissance des trafics est à l'origine de problèmes d'externalités environnementales, notamment dans les ports des grandes agglomérations où d'importants établissements industriels ont choisi de s'installer, rendant ainsi les congestions plus contraignantes.

2-L'influence de la technologie sur la réduction des coûts :

Lorsque la technologie permet de réduire les coûts directs, les coûts externes évoluent en sens inverse, même si c'est avec un moindre taux ; l'impact résultant est alors plus prégnant car le retour sur investissement pour la ville n'est pas toujours à la hauteur du coût généralisé qui se concentre pour l'essentiel autour du port. Cette situation est à l'origine de problèmes socio-économiques, sources de conflits et de refus de la part des locaux.

3-L'importance de la concurrence des ports :

La concurrence entre les ports apparaît comme une conséquence de la concurrence dans les transports terrestres et de la baisse des coûts qui ont largement facilité les touchées portuaires des navires. Le coût du transport terrestre et maritime est suffisamment négligeable pour certaines catégories de marchandises et dans certaines zones, pour que l'effet distance euclidienne se trouve estompé, alors que cette notion conserve toute sa signification dans les zones d'échanges plus traditionnelles. Cette constatation justifierait, semble-t-il, une réinterprétation de certains acquis de l'économie des transports.

L'augmentation de la taille des navires est liée à la généralisation de la conteneurisation, la banalisation des chaînes logistiques intermodales et la coopération horizontale des partenaires qui vont délibérément accentuer la tendance, avec des conséquences pour l'économie portuaire :

- des changements dans les techniques : une structure « capital intensive » au prix d'une baisse de demande de manutention ; de ce point de vue, cette substitution du capital au travail n'est pas anodine dans le changement des conditions productives et dans l'apparition des conflits.
- une demande foncière portuaire accrue, mais tous les ports n'ont pas la même disponibilité d'un espace qui n'est pas indéfiniment extensif ; dans ce contexte les ports situés dans des zones peu denses se trouvent favorisés.
- une compétition s'instaure avec la superposition des aires de marché : les flux sont plus volatiles pour s'adapter à une demande plus incertaine ; il y a davantage d'incertitude dans la pérennité des flux avenir car la demande finale n'augmentera pas indéfiniment.
- à terme, une stabilisation des volumes de transport de marchandises à l'origine de la surcapacité de certains sites portuaires : si les temps d'attente se trouvent ainsi réduits, le risque d'une baisse de la demande n'est pas à exclure.
- dans un climat de concurrence extrême, la flexibilité des ports et la volatilité des flux ne feront qu'augmenter la surcapacité de l'offre.

III LA VALEUR REELLE DES PORTS :

A-L'impact micro-économique :

il s'agit des conséquences d'une diminution du coût généralisé qui se répercute en aval tout au long du processus de transport depuis le chargeur, vers les différents opérateurs, jusqu'au

consommateur final. C'est le niveau de concurrence qui demeure l'élément fondamental pour faciliter, ou entraver la transmission du gain d'efficience vers la collectivité : cette concurrence est très inégale au sein des métiers portuaires et génère des distorsions avec des rentes différentes selon les étapes du processus de production.

-B L'impact macro-économique :

il s'agit du développement des échanges, des gains d'accessibilité et de l'effet global sur les ressources et les facteurs de production, notamment sur l'emploi. On y fera état de l'effet « catalytique » d'attraction géographique d'activités industrielles et de services par les ports, et des effets multiplicateurs keynésiens associés à l'accélérateur néo-classique.

-C-L'évaluation fidèle d'un impact par la valeur ajoutée :

Elle implique de ne considérer que les activités directement liées au port ou situées en amont et non pas celles d'une industrie ou d'un groupe d'industries implantées sur le site portuaire.

La question fréquemment posée est comment un secteur pourra être lié à un port : les techniques d'input/output ou d'analyse régionale sont les méthodes auxquelles on a habituellement recours, mais si elles sont théoriquement envisageables, leurs résultats s'avèrent peu utilisables, ou peu crédibles. Par ailleurs, dans les domaines d'activité concernés, la part du développement impliquée par la présence du port est surestimée. On aurait tout à gagner en

revanche à privilégier des analyses historiques de l'influence des ports sur de très longues périodes, mais le contexte actuel ne se prête pas à de telles recherches : certains grands ports qui affichent des croissances à deux chiffres n'ont aucune tradition historique.

Pour apprécier l'impact local il semble alors préférable de renoncer à le considérer comme le simple reflet de la rémunération des facteurs et de privilégier une interprétation en terme de coût-opportunité associant toutes les externalités, positives ou négatives. Cela peut aussi être interprété comme une confrontation entre rentabilité privée et utilité sociale que l'on tentera de concilier en valorisant l'utilité sociale par des opportunités d'investissements privés, et la rentabilité privée par des interventions publiques visant à limiter les externalités négatives. La concurrence que se font les ports devrait favoriser le cheminement vers une situation d'équilibre de rentabilité des investissements pour la collectivité.

En d'autres termes, une gouvernance portuaire volontariste semble indispensable pour rendre socialement supportables des investissements privés et financièrement rémunérateurs des investissements publics.

Une autre difficulté réside dans le fait que ces impacts ont une échelle géographique et des liens économiques différents :

- au niveau des firmes on observe un glissement de l'impact local vers l'hinterland, voir vers l'international, car certains des opérateurs impliqués ne peuvent être considérés comme des résidents locaux.

- de même au niveau macro économique, la croissance des capitaux mobilisés issus du marché international, donc sans lien avec l'activité locale, réduit le poids de la région par rapport au reste du monde.

- l'emploi «catalytique», i.e. l'attraction d'entreprises, est en baisse.
- quant à l'impact keynésien et à l'accélérateur, ils intéressent plutôt les régions touchées par un gain d'accessibilité dû à l'existence du port.

Le résultat est que les industries attirées par le port risquent de se trouver en crise, et celles liées ou induites par le port ne plus être géographiquement proches du port.

IV- LES BENEFICES APPORTES PAR LES PORTS :

L'impact portuaire semble le mieux se révéler au travers de quelques variables :

- 1 L'emploi : l'emploi strictement portuaire a diminué en raison de l'effet technologique, mais un aspect historique difficile à estimer semble subsister. Quant à l'impact lié au port (impact « induit »), son lien avec le trafic observé demeure faible. L'interrogation posée est alors sur la légitimité de mesurer l'activité d'un port par son trafic et sur la capacité de cette variable à être un indicateur macroéconomique.
- 2 La valeur ajoutée : une étude ayant recours à une méthode type Delphi a mis en évidence le poids économique de chaque catégorie de trafic afin d'apprécier l'impact réel de la création de valeur ajoutée dans un contexte de volatilité des flux et de superposition des aires de marché.
- 3 Le vecteur financier :
le coût d'opportunité du foncier, reflet de la rareté de l'espace autour du site portuaire, s'il demeure potentiellement très élevé au départ, chute fortement une fois que le terrain fait partie de l'aire portuaire. Le pouvoir de négociation entre ports est tel que le prix de la reconversion éventuelle du site est dérisoire par rapport aux coûts fixes initiaux, si bien qu'au final la rémunération du foncier devient très basse. L'autorité portuaire se trouve alors dans une situation inconfortable : à long terme, partenaire de la communauté locale, elle est demandeur d'espaces, à court terme en revanche, offreur potentiel d'espaces à bas coût, elle doit se contenter d'une faible rémunération.

V-LES ENJEUX ECONOMIQUES DES PLATES FORMES PORTUAIRES :

- 1-la meilleure gouvernance :
 - sélectionner les activités qui ont la valeur ajoutée la plus forte au détriment de services logistiques dont la présence ne peut qu'accroître la volatilité des flux. ?
 - un meilleur partage modal : indépendamment de la consommation d'énergie, c'est le foncier et la consommation d'espace qui doivent être plus respectueux de l'environnement ; des compensations ou des restitutions d'espaces doivent être programmées chaque fois que c'est possible.
 - un outil de gouvernance qui offre un partage plus large des décisions au sein de la communauté locale.
- 2- L'emploi :
 - privilégier les catégories de trafic qui ont les impacts les plus forts en ce domaine conduira tout naturellement les fournisseurs des autres catégories à être moins économes en

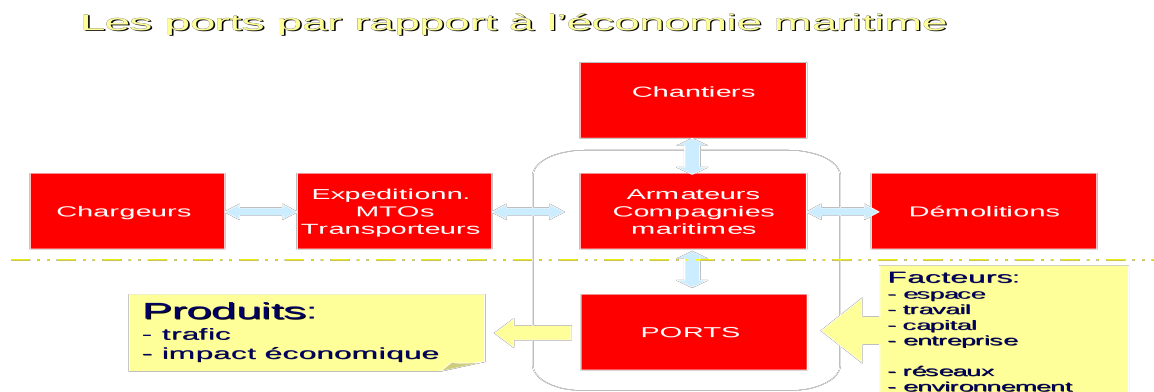
travail.

- sécuriser les choix des ports par les usagers.
- se donner les moyens de fidéliser le choix d'un port en renforçant les liens avec l'industrie logistique.

AXE II- LE CAS DES PORT DU MAROC

I-L'importance stratégique des ports :

Schéma 1.1 Les ports par rapport à l'économie maritime



Schématiquement, nous présentons ci-dessous quelques éléments qui remettent en relief l'importance stratégique des ports au Maroc :

- L'appareil portuaire compte 26 ports, dont 9 ports de pêche, 11 ports ouverts au commerce international (et qui ont bien entendu aussi des activités de pêche) et 6 ports de plaisance.
 - 98% des échanges commerciaux avec l'extérieur transitent par les ports.
 - Le trafic global ayant transité par les ports marocains en 2005 se monte à près de 67.5 millions de tonnes -Mt-, en progression de 9,1% par rapport à 2004. Il s'inscrit dans un trend haussier depuis 1990 signant un taux de croissance annuel moyen de 3,8%.
- En parallèle, la pêche et le trafic des passagers représentent des proportions respectives de 1,5% à 0,9 Mt et 5,9% à 4.1 millions de passagers dans le total échangé.

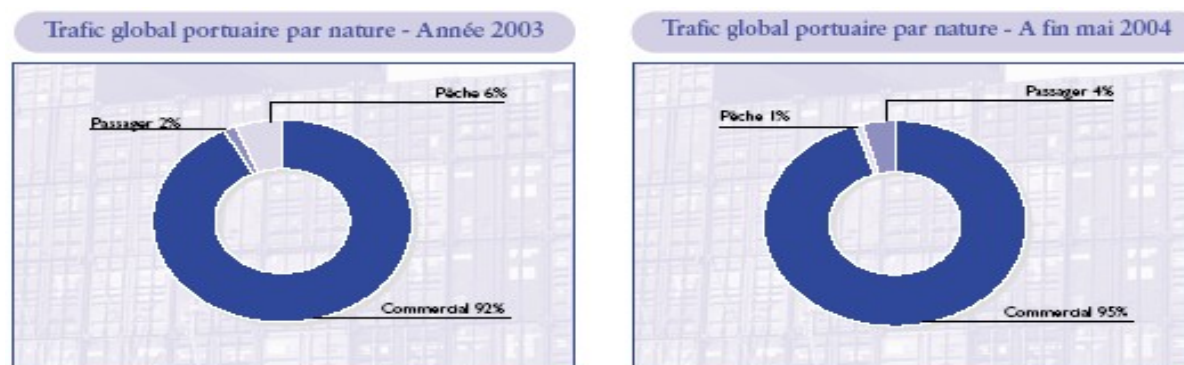
Schéma 2.1

TRAFICS GLOBAUX PORTUAIRES 1997-2005

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trafic commercial (KT)	45 813	48 189	52 741	53 519	57 628	56 988	56 140	61 507	67 515
Pêche (KT)	778	702	705	964	1 096	978	918	990	934
Passagers (1000 Pers)	1 600	2165	2 258	2 684	3 031	3 335	3 593	3 888	4 155

Ministère de l'Équipement et des Transports

Schéma 2.2



Source : MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Réparti par modes de conditionnement de la façon suivante :

Schéma 2.3
**TRAFICS GLOBAUX PORTUAIRES PAR MODE DE CONDITIONNEMENT
1997-2005 (EN KT)**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vracs liquides	12 579	12 686	15 460	14 740	16 286	14 794	14 842	16 916	18 196
Vracs solides	25 184	26 837	27 623	28 749	30 942	30 747	28 972	31 427	34 974
Conteneurs	2 243	2 585	2 932	3 283	3 704	4 178	4 635	5 070	5 522
Ro-Ro	2 216	2 582	2 794	2 883	2 985	3 556	3 794	3 433	3 744
Divers	3 591	3 499	3 932	3 864	3 711	3 713	3 897	4 161	5 080
TOTAL	45 813	48 189	52 741	53 519	57 628	56 988	56 140	61 507	67 515

Ministère de l'Équipement et des Transports

II - La compétitivité d'un port :

La compétitivité d'un port réside dans sa stratégie commerciale et son développement, toutes les activités de la zone portuaire sont totalement interdépendantes. La promotion des activités portuaires va de pair avec un climat concurrentiel entre les diverses unités portuaires. Les intervenants dans l'offre des services portuaires doivent tenir compte du fait que leur existence est liée à la compétitivité du port dans sa globalité.²

Le succès d'un port ne dépend pas seulement de la quantité et de la qualité de ses installations techniques ou administratives, mais il dépend aussi de facteurs extérieurs (systèmes de tarification des transports routiers, la politique nationale et internationale du transport, la concurrence des autres ports, etc.). Le prix des services portuaires constitue un élément déterminant pour le choix d'un port.

²

ENJEUX LOGISTIQUES ET COMPETITIVITE DU PORT DE CASABLANCA, Article paru à la Revue Méditerranée Trimestriel Tome 98 ; 1.2.2002. Mustapha EL KHAYAT

Les objectifs économiques des ports

Par la massification des flux, un port dégage des ressources qu'il peut investir dans du matériel (très coûteux) de manutention et dans la formation du personnel.

Les facteurs déterminants de la compétitivité d'un port peuvent se résumer comme suit :

- Situation géographique
- Ses liaisons avec l'intérieur
- Ses services offerts (la disponibilité et l'efficacité de ses opérateurs).
- Sa stabilité socio-économique (grèves, corruption, immigration clandestine, trafic de drogues...)

- Les principaux ports du Maroc :

Cinquante ans après son indépendance, le Maroc compte 26 ports maritimes. Les pouvoirs publics ont jusqu'à présent pris en charge intégralement le financement des ports et leur gestion. Toutefois, pour le nouveau port de Tanger, en cours de construction sur la côte méditerranéenne, l'Etat a retenu un nouveau schéma, davantage orienté vers la gestion privée. Le secteur portuaire compte 26 ports dont :

- 18 Ports gérés par l'ODEP ;
- 08 Ports de plaisance et de pêches gérés par le Ministère de l'équipement et par des opérateurs privés ;
- 12 Ports ouverts au commerce international ;
- 06 Ports de plaisance et de pêches:

Ces infrastructures se caractérisent par leur spécialisation. En effet, le port de Mohammédia est essentiellement dédié à l'import des hydrocarbures, tandis que ceux de Jorf Lasfar, Safi et Laâyoune assurent l'export du phosphate. Avec 22,4 Mt, le port de Casablanca incarne la plate-forme la plus engorgée en matière de trafic maritime. En 2004, elle a accueilli 32,1% des importations⁵ et 41,9% des exportations. Parallèlement, l'essentiel du trafic passager transite par les ports de Nador et de Tanger ; alors que celui de Dakhla est principalement destiné à la pêche.

Schéma 2.4

TRAFFICS GLOBAUX PAR PORT 1997-2005 (EN KT)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nador	1 776	1 757	1 916	2 010	2 344	2 102	2 114	2 520	2 502
Tanger	2075	2 390	2 618	2 826	3 115	3 228	3 421	3 872	4 239
Kénitra	229	224	252	363	211	264	204	182	199
Mohammedia	7 448	7 516	9 791	9 674	11 142	9 530	8 307	9 740	10 404
Casablanca	18 218	19 704	19 724	19 827	20 161	21 280	20 912	22 394	24 600
Jorf-lasfar	7 448	7 395	8 285	8 367	9 945	10 329	11 153	12 192	13 132
Safi	4 608	4 609	4 838	5 133	5 018	4 828	4 865	4 930	5 328
Agadir	1 684	1 836	2 115	2 180	2 409	2 330	2 106	2 171	2 358
Tan-tan	53	62	66	63	69	54	61	60	101
Laâyoune	2 224	2 646	3 079	3 034	3 168	2 975	2 929	3 365	4 514
Dakhla	50	50	57	42	46	68	68	80	138
TOTAL	45 813	48 189	52 741	53 519	57 628	56 988	56 140	61 507	67 515

Ministère de l'Équipement et des Transports

II- Système portuaire marocain :

L'exploitation des ports au Maroc a connu plusieurs étapes. Sous le protectorat fut créée la Manutention Marocaine qui assurait en gérance l'exploitation commerciale. Juste après l'indépendance la mission d'exploitation du port a été transférée à la RAPC (Régie Autonome du Port de Casablanca). L'exploitation par cette Régie s'est avérée source de problèmes multiples et de mauvaise gestion. C'est l'O.D.E.P. (Office D'Exploitation des Ports) qui va être créé au début des années quatre vingt (1984) pour prendre en charge l'exploitation, la maintenance et l'équipement de ce port. Toutefois, la maîtrise totale du port lui échappe : la manutention à bord est l'objet de sociétés privées, de même que le pilotage, les embarquements de phosphate...³

Au tout début, l'ODEP semblait bien géré, grâce aux moyens humains et en équipement qui ont suivi sa création. Cette période fut très courte et le constat de l'exploitation est devenu plutôt critique.

Organisation du secteur portuaire marocain :

L'organisation actuelle du secteur découle principalement des dispositions adoptées en 1984-1985 par la Loi 6-84 et les décrets 2-86 et 8-44, lesquels ont créé l'Office D'Exploitation des Ports. Elle comprend les organes suivants :

³ ENJEUX LOGISTIQUES ET COMPETITIVITE DU PORT DE CASABLANCA, Article paru à la Revue Méditerranée Trimestriel Tome 98 ; 1.2.2002. Mustapha EL KHAYAT

- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS :

Au Maroc, l'Etat intervient dans le domaine public portuaire par l'intermédiaire d'une administration portuaire chargée principalement des investissements afférents aux grands ouvrages. Placée sous l'égide du Ministère de l'Equipeement et des Transports, elle met en oeuvre la politique du Gouvernement selon les objectifs du secteur (croissance économique, réduction des inégalités régionales, création d'emplois, etc.). Le Ministère intègre dans son giron la DIRECTION DES PORTS -DP- et la DIRECTION DES PORTS DE CASABLANCA ET DE MOHAMMEDIA -DPCM-.

- OFFICE D'EXPLOITATION DES PORTS -ODEP- :

Héritier de l'ancienne Régie d'Acconage du Port de Casablanca -RAPC-, l'office exerce une mission de gestion et d'exploitation du domaine portuaire national. Doté d'une autonomie de gestion qui lui confère un grand pouvoir d'initiative (notamment au niveau de son budget), l'ODEP oeuvre pour l'extension du rôle commercial des différentes plates-formes portuaires réparties sur l'ensemble du territoire marocain. Ainsi, l'ODEP assure deux missions auprès de tous les ports du Royaume :⁴

- La gestion et à la maintenance des ports (maintenance de terres-pleins, des voies de circulation, des voies ferrées et des différents réseaux, construction et maintenance des bâtiments, des magasins et des ouvrages d'accostage, gestion des gares maritimes, des cales de halage, des bassins d'armement, du domaine public, etc.) .

- Les activités dites commerciales qui englobent la manutention, le magasinage des marchandises, le pilotage, le remorquage, l'amarrage, l'avitaillement en eau des navires, le pesage et la location du matériel.⁵

-ENTREPRISES PORTUAIRES AUXILIAIRES,

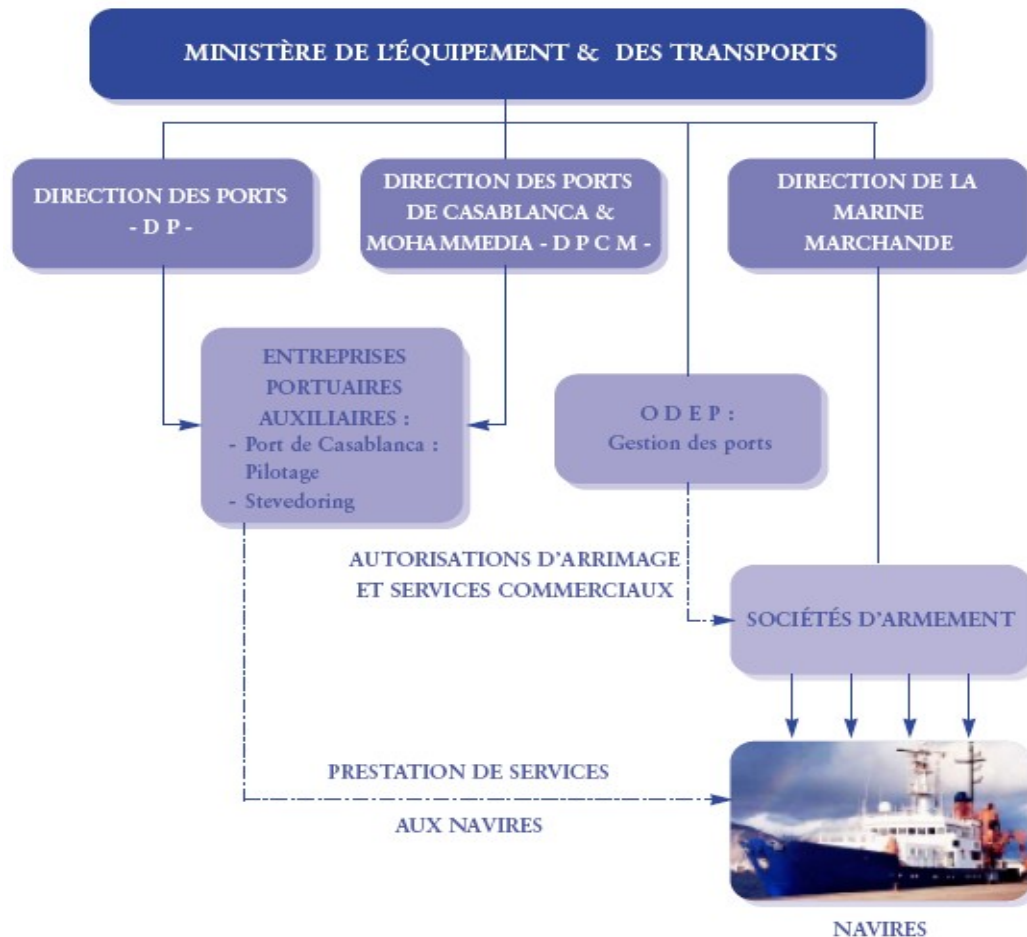
certaines sont des filiales d'entreprises publiques : A priori, aucune place n'est explicitement réservée au privé, mis à part la concession déjà faite à des compagnies telles la Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance -SCRA-, le pilotage à Casablanca et le stevedoring effectué par certains armements eux-mêmes. La Loi 6-84 a respecté le droit des entreprises privées existantes sans les remettre en cause, tout en élargissant la contribution de l'ODEP aux nouveaux ports.

Schéma 2.5

⁴ Transport maritime au Maroc, note sectoriel, BMCE CAPITAL

⁵ Idem

Schéma simplifié de l'organisation du secteur des transports maritimes au Maroc



- Caractéristiques de ce système

Les reproches adressés à l'ODEP et à l'organisation portuaire par les usagers sont nombreux :⁶

- Surfacturations.

Rupture de charge entre manutention à bord et à quai, ce qui permet à l'ODEP de se décharger de toute responsabilité des manquants et avaries qui se produisent entre les quais et les magasins : le pointage contradictoire avec arrêt des palanquées a une incidence sur les cadences de manutention. Des distances notables existent entre le palan et les magasins amodiés par l'ODEP.

⁶

ENJEUX LOGISTIQUES ET COMPETITIVITE DU PORT DE CASABLANCA, Article paru à la Revue Méditerranée Trimestriel Tome 98 ; 1.2.2002. Mustapha EL KHAYAT

Manque de petit matériel au sein de l'ODEP y compris chez les stevedores (manutentionnaires à bord), ce qui handicape le travail pour les navires et prolonge leurs escales au port.

Formation continue qui laisse à désirer et absence de cette même formation chez les Stevedores.

Huit stevedores gèrent en association une masse de 800 dockers en sureffectif, ce qui entraîne un taux de chômage de 40%, y compris 100 absents et 40 inaptes. En dépit d'une tentative d'assainissement de la profession en 1999, les rémunérations ont été augmentées et 50 nouveaux dockers ont été embauchés !!!

Système d'exploitation entaché par une concurrence déloyale, un clientélisme source de corruption, manque d'autorité, stevedores en difficulté structurelle : face à la concurrence, ils consentent des réductions de plus de 60% sur les barèmes officiels.

Manque de discipline de travail de la part des dockers : sureffectif, manque de dockers qualifiés et professionnels, absentéisme sans motif apparent, pannes provoquées par certains dockers source de corruption permanente et d'actions occultes.

Problèmes sociaux fictifs, grèves sporadiques sans raisons professionnelles acceptables, sans préavis, ni démarches de négociations préalables.

- III La réforme portuaire Marocaine :

Objectifs de la Réforme :

mettre fin à la dualité de la manutention portuaire (L'ODEP chargé des opérations sur les quais et les stevedores pour les opérations à bord des navires)

L'Actualisation et la mise à niveau de l'arsenal juridique

La clarification des rôles et des missions des différents intervenants publics et privés

La clarification et la séparation des missions Régaliennes, de Régulation et contrôle et Commerciales

L'assainissement de la situation juridique des intervenants dans les secteurs

La mise en place d'un cadre réglementaire claire et transparent pour l'octroi et l'exercice de toute activité portuaire

La création d'un environnement propre, encourageant et attractif pour l'investissement privé

Le maintien et la pérennité des équilibres financiers du secteur pour assurer son développement

La définition des modes de gestion et d'exploitation des ports

La souplesse nécessaire pour l'opérateur public lui permettant de se préparer et de renforcer sa capacité concurrentielle

Axes de la réforme

1-Création de l'agence nationale des ports reprenant les missions du service public de l'ODEP : autorité portuaire propriétaire.

2- Création de la société nationale d'exploitation portuaire à partir des activités commerciales de l'ODEP.

3. Ouverture des activités portuaires à la concurrence pour le bénéfice des compagnies maritimes.

4. Unicité de la chaîne de manutention

IV- Les enjeux et les transformations portuaires en cours :

Dans l'ancien système, le port affirmait sa primauté comme lieu de la rupture de charge et, par voie de conséquence, lieu obligé de la mise en contact – efficiente ou non – des différents intervenants du transport international. Spatialement, le port commandait un avant et un arrière-pays.

Aujourd'hui, le port peut s'appréhender comme un simple maillon parmi d'autres de la chaîne de transport. Il doit participer à l'efficacité de l'ensemble, du fait de la spécialisation, la tendance au gigantisme et de la conteneurisation, il peut parfaitement être remplacé par un autre port.

A- Un nouvel environnement portuaire :

La concurrence entre ports est présente et envahissante dans le cadre de la globalisation. Les ports ne constituent que des nœuds ou centres de la chaîne complète de transport et de distribution, à savoir la chaîne logistique.⁷ Les clients des ports, à savoir les chargeurs et les armateurs ont plus de marge de manœuvre pour choisir les ports qui s'adaptent à leurs besoins et leurs stratégies. En effet, à l'heure de l'inter-modalisme et de chaînes logistiques intégrées, les chargeurs se soucient peu de savoir par quel port leurs marchandises doivent transiter, ce qui les intéresse c'est de maîtriser les coûts logistiques, c'est à dire le coût total de la circulation physique. Cette latitude laisse aux armateurs ou aux contrôleurs de chaîne des transports de bout à bout la possibilité de choisir les circuits et les ports qui leur permettent la maîtrise du coût total du transport. Ainsi, le choix d'un port est déterminé par la combinaison de trois éléments essentiels : les coûts en argent, temps (délais) et risques. Dans ce contexte concurrentiel, les ports devraient tenir le même raisonnement pour attirer les deux principaux clients : les chargeurs et les armateurs. La compétitivité d'un port suppose une organisation capable d'avoir une vision de veille sur toutes les composantes de l'environnement économique et politique immédiat et lointain.

B- L'évolution du rôle du port :

Les ports devant ce nouvel contexte doivent offrir à leurs utilisateurs, outre des services traditionnels liés strictement aux chargements et déchargements :

- Des services logistiques et de distribution totale, avec une informatisation de l'utilisation des engins et des procédés de gestion et la maîtrise de l'information.
- Des services de logistique de soutien et de maintenance- réparation pour les navires, véhicules et outils de manutention afin de réduire les risques techniques et commerciaux
- Des services administratifs et commerciaux simples, souples et flexibles grâce à la généralisation de l'EDI, à la disponibilité d'une manière continue (24 heures & 7j/ 7j)
- Des liaisons avec l'intérieur pour assurer la fluidité du trafic généré par le port : les ports doivent collaborer étroitement avec les institutions chargées de l'amélioration de l'infrastructure intérieure (collectivités territoriales, Ministères, etc....). Un port qui se soucie de sa compétitivité se trouve obligé de renforcer ses relations avec son hinterland urbain en particulier. Une excellente relation entre port et « ville- région » et le soutien de cette dernière, sont une des conditions essentielles de la compétitivité d'un port.

Le port demande de manière croissante à son arrière-pays urbain,

1. l'accès à la place portuaire depuis l'arrière-pays ;
2. des installations d'entreposage / distribution ;
3. l'aménagement urbain ;

⁷

ENJEUX LOGISTIQUES ET COMPETITIVITE DU PORT DE CASABLANCA, Article paru à la Revue Méditerranée Trimestriel Tome 98 ; 1.2.2002. Mustapha EL KHAYAT

4. Des terminaux multimodaux. Cette demande nécessite une communauté portuaire solide et transparente, afin qu'elle puisse convaincre la ville ou la région qu'elles ont tout à gagner au développement du port.

Schéma 2.6

Quelques transformations... et leur conséquences

- dimension des navires et des volumes de trafic (économies d'échelle)
- spécialisation et conteneurs
- cycles hub-and-spoke
- marché du transport maritime: coopération, alliances stratégiques, fusions & acquisitions, intégration verticale, contrôle du cycle intermodal et logistique
- production du service portuaire: manutentions demandent plus de capital, moins de travail and plus d'espace
- marché des services portuaires: davantage de concurrence entre ports, tarifs plus bas et temps plus rapides (pressions de la part des armateurs), surcapacité, baisse de la rente du producteur-manutentionnaire, au bénéfice de la demande (armateurs, MTO) (capture de la rente du port)
- systèmes économiques: rélocalisation d'industries, liens spatiaux plus faibles avec le port (à cause de l'intermodalité, du transbordement, ...)

- Coûts de transport plus bas, demande plus forte
- Coûts du node "portuaire" (coût général du port et du navire) bascule des navires aux ports
- Moins de travail, plus de capital
- la demande d'espace et les externalités négatives augmentent, (conteneur, surcapacité, croissance des volumes)
- l'impact positif se répand vers l'économie nationale ou internationale (hinterland et chargeurs)

Enrico Musso, Les ports, contextes actuels et scénarios de futurs
(<http://www.enricomusso.it>)

- CONCLUSION :

la mondialisation fait du port un outil indispensable et incontournable de la chaîne logistique, mais dont personne ne veut dans son voisinage. C'est un débat très banal dans le conflit actuel entre croissance et environnement. Il n'en demeure pas moins que cela ne peut que rebondir vers l'idée d'une nouvelle conception de la performance portuaire : quelle que soit la réussite technologique, le résultat pour les économies locales doit être durable. La compétitivité entre les parties prenantes ne semble plus suffire à l'équilibre du marché : désormais l'ensemble des communautés locales et régionales ont leur mot à dire.

Faut-il y voir un cauchemar pour certains, celui de la «démaritimisation» ?

On peut s'interroger sur les objectifs et les enjeux en présence : puisque on ne peut renoncer à la concurrence, il est néanmoins important de fournir une perspective durable à la multiplication des terminaux dédiés, sans avoir un coût d'opportunité de l'espace trop élevé. L'enjeu d'une performance réinterprétée du port se trouverait dans un nouvel équilibre entre économie locale et instances publiques d'une part, firmes portuaires, industrie des transports et demande des chargeurs d'autre part. C'est l'objectif d'une analyse SWOT du marché faisant le bilan des effets positifs et négatifs au sein de l'environnement interne et externe du port.

Le contexte international dans lequel s'inscrit la politique portuaire mondiale est en mutation. Sous l'effet des évolutions techniques et des exigences de la compétition maritime et portuaire mondiale, imposent de rehausser sans cesse la qualité des prestations et d'accélérer la cadence de la modernisation des infrastructures portuaires.

Au Maroc, la position sur le marché international repose en grande partie sur l'état des infrastructures portuaires et du transport maritime. C'est un secteur stratégique et de grande importance pour l'économie marocaine sachant que 97% du commerce extérieur se fait par voie maritime. Cependant le maritime au Maroc était largement marginalisé par l'Etat, chose qui a résulté, une mauvaise organisation de l'activité portuaire et maritime, la matériels et humains pour le bon fonctionnement de toute la chaîne du secteur. dégradation de l'état des infrastructures, le manque des techniques et moyens

Bibliographie et web-biographie

- « L'exploitation et l'organisation des ports » par Mohamed CHAIBI, Directeur des ports Casablanca et Mohammedia
- Transport maritime au Maroc, note sectoriel, BMCE capital
- Enjeux logistiques et compétitivité du port de Casablanca, Article paru à la Revue Méditerranée Trimestriel Tome 98 ; 1.2.2002. Mustapha EL KHAYAT
- <http://www.ifremer.fr/move/bateau.htm>
- Séminaire EMAR du 23 juin 2007 (la valeur économique du port)

- [http://fr.wikipedia.org/wiki/Port_\(marine\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Port_(marine))
- Le transport « Denis chevalier, François duphil, » édition 1992
- <http://www.altaviste.com/video/default>
- <http://www.ac-nancymetz.fr/enseign/transportsLP/PDF/gens%20du%20port.pdf>
- http://www.infovisual.info/05/081_fr.html
- Revue economie ; logistique et emploi (quel impact économique pour le couple ville port)