**Revue Internationale des Sciences de Gestion**
ISSN: 2665-7473
Volume 3 : Numéro 3

# Le système portuaire marocain en situation de crise sanitaire : Quelles réactivités en phase de prolifération du Covid-19 ?

# The Moroccan port system in a health crisis situation: What reactivities during the proliferation phase of Covid-19?

**Hajar EL-MAHDAD**
Professeur-Assistant
Equipe de Recherche en Economie et Gestion des Organisations (EREGO)
Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales d'Aït Melloul,
Université Ibn Zohr, Maroc.
hajar.elmahdad@gmail.com / h.elmahdad@uiz.ac.ma

**Date de soumission :** 09/05/2020
**Date d'acceptation :** 20/07/2020
**Pour citer cet article** :
EL-MAHDAD H. (2020) «Le système portuaire marocain en situation de crise sanitaire : Quelles réactivités en phase de prolifération du Covid-19 ?», Revue Internationale des Sciences de Gestion «Volume 3 : Numéro 3» pp : 348 - 365

**Résumé :**

Suite à la déclaration du Covid-19 comme pandémie, la décision de décréter l'état d'urgence sanitaire au Maroc a mis l'efficience du système portuaire marocain à une épreuve sans précédent. Brusquement, les autorités portuaires se sont trouvées dans une situation où elles sont sollicitées; en même temps; pour assurer la continuité des chaînes d'approvisionnement stratégiques, et de veiller sur l'application des dispositions sanitaires pour limiter les risques de contamination des personnes et des biens.

En adoptant une approche de suivi et d'évaluation du fonctionnement de la supply chain maritime marocaine en phase de propagation de cette crise sanitaire, l'élaboration de ce travail de recherche est un essai de détermination des réactions du système portuaire marocain en ces moments difficiles. Après un bref rappel des attributs du modèle portuaire national pré-covid-19, il a été procédé par la présentations des grandes lignes des plans d'urgence mis en œuvre par la communauté portuaire et ces partenaires, puis par l'analyse des flux portuaires selon le type de fret et par port. Les informations diffusées par les autorités portuaires au cours de la période de confinement, ont constitué une base précieuse pour la réalisation de ce travail couvrant les quatre premiers mois de l'année 2020.

**Mots clés :** «Système portuaire» ;«Pandémie Covid-19» ;«Transit portuaire» ;«Transport maritime» ; «Maroc».

**Abstract :**

Following the declaration of Covid-19 as a pandemic, the decision to declare a state of health emergency in Morocco put the efficiency of the Moroccan port system to an unprecedented test.Suddenly, the port authorities have found themselves in a situation where they are solicited at the same time in order to ensure the continuity of the strategic supply chains, and to ensure the application of health containment and physical distancing rules to limit the risk of contamination of people and property.

By adopting an approach for monitoring and evaluating the functioning of the Moroccan maritime supplychain during the propagation phase of this health crisis, the elaboration of this research work is an essay of characterization of the reactions of the Moroccan harbour system in these difficult moments. After a brief reminder of the attributes of the pre-covid-19 national port model, it was proceeded by the presentation of the outlines of the emergency plans implemented by the port community and these partners, then by analysis of port flows by type of cargo and port. The information disseminated by the port authorities during the period of confinement, constituted a valuable basis for the realization of this work covering the first four months of the year in course 2020.

**Keywords:** «Port system» ;«Covid-19 pandemic» ;«Port transit» ;«Shipping» ;«Morocco».

## Introduction

Après l'émergence en Chine d'un virus baptisé Covid-19 responsable d'une pneumonie infectieuse redoutable pour la santé humaine, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) n'a pas tardé à déclarer qu'il s'agit d'une pandémie que seul le confinement des personnes est capable de bloquer sa propagation, en attendant de trouver des remèdes médicaux convenables. En réalité, cette déclaration n'a fait qu'annoncer l'entrée du monde dans une crise sanitaire sans précèdent dans l'histoire humaine.

L'originalité de cette nouvelle crise ne réside pas uniquement dans son fort pouvoir de létalité pour les vies humaines, mais au-delà, nous assistons aujourd'hui à un « Global Economic Shutdown », dont les conséquences dépasseront de loin celles de la crise de 2008 (OUDDA, Y. & al 2020),. La pandémie a rapidement commencé à avoir de très rudes impacts sur les différents maillons de l'économie mondiale. Sous les effets des mesures de confinement superposées aux décisions de restriction de la mobilité des personnes, de manière exceptionnelle les processus de production se sont retrouvés dans une situation difficile.

L'offre et la demande ont fait face à un vrai choc négatif, la première a commencé à régresser brutalement du fait des fermetures successives des unités de fabrication jugé non nécessaire et le ralentissement d'un bon nombre d'entreprises par l'arrêt de l'économie chinoise du fait de l'organisation mondiale des chaînes de valeur. La deuxième fut rentrée dans une phase de chute libre à cause du confinement massif des consommateurs dans leurs demeures et l'effondrement de la majorité de leurs revenus.

Dans ce contexte chaotique et avant de penser à amortir les vagues de chocs sur les différents secteurs économiques, la garantie de la continuité du fonctionnement des chaînes d'approvisionnement maritime dans un monde pré-Covid-19 largement interconnecté est devenue une priorité pour tous. Même avant les plaidoyers lancés par les organismes internationaux spécialisés comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)[1], pratiquement tous les pays maritimes se sont orientés subitement vers l'adoption des plans d'urgence pour faciliter la fluidité du transit portuaire des marchandises, bien évidement dans un contexte sanitaire imposé par ce type de contextes de crise.

[1] - The Covid-19 Pandemic and the Blue Economy: April 2020. On line : https://bit.ly/3gyokp8 .

On peut dire que Covid-19 est venu pour révéler encore une fois l'importance stratégique du transport maritime (Tourret P., 2020). En contrôlant 80 % des volumes du trafic mondial de marchandises, le transport maritime fut sollicité dans cette période de propagation de la pandémie pour l'acheminement des produits médicaux nécessaires pour combattre le virus, pour l'approvisionnement en denrées alimentaires des populations confinées, et même il a été considéré comme un vecteur résilient sur lequel peuvent compter les Etats et le reste des acteurs dans leurs tentatives de relance de la croissance de l'économie mondiale en phase post-covid-19 (UNCTAD, 2020).

Une fois que Covid-19 est déclaré pandémie, le Gouvernement marocain dans ses différents secteurs d'activités n'a pas tardé à prendre les dispositions imposées par ce type de circonstances. En effet, en attente de sortir de la phase de propagation de ce virus fortement contagieux, le Maroc a fait très tôt le choix de passer au confinement de ses citoyens avec distanciation physique et mise en place des mesures barrières. Avant même la déclaration de l'état d'urgence sanitaire avec restriction de la mobilité à travers l'ensemble de son territoire national à partir du 19 mars 2020 (Décret-loi n° 2.20.292), le système portuaire national géré par les autorités représentées par l'Agence Nationale des Ports (ANP) et le Tanger Med Special Authority (TMSA) – représenté par sa filiale Tanger Med Port Authority (TMPA) – s'est dirigé vers l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'actions visant le maintien de la fluidité des échanges des flux stratégiques d'approvisionnement international et national, mais dans un contexte trop exigeant en matière de préservation de la santé de toutes les composantes de la communauté portuaire et de ses partenaires.

**Aujourd'hui, après l'écoulement d'un semestre environ depuis la déclaration du premier cas de malade testé atteint de Covid-19 à Wuhan en Chine (01 décembre 2019), quelles étaient les réactions du système portuaire marocain vis-à-vis de cette crise sanitaire ayant bouleversé tous les segments de l'économie mondiale et tous les aspects de la vie humaine?**

Il est évident que le traitement de ce genre de phénomène ne peut prétendre d'aller vers l'objectivité souhaitée dans tout travail de recherche scientifique, ni le temps écoulé depuis l'enclenchement de cette crise, ni les informations accessibles dans ce contexte qui nous impose de travailler à distance, ne permettent d'avoir le recul nécessaire et les données fiables pour s'écarter de tous les risques éventuels de subjectivité.

Ceci-dit, la démarche adoptée pour le suivi de l'action de la communauté portuaire nationale s'est fondée sur la compilation et l'analyse des informations diffusées en ligne en phase de propagation de Covid-19 principalement par les acteurs du secteur. Sauf pour le cas de l'ANP qui a continué à diffuser des bilans statistiques mensuels qu'elle a l'habitude de publier sur l'activité des ports qu'elle gère, les autres institutions et organismes comme le METLE, le TMPA et PortNet n'ont diffusé que des communiqués de presse à l'occasion de cette crise sans présenter des informations quantitatives précises.

Afin de mieux cerner notre problématique, toutes les données recueillies ont été complétées par les faits marquants analysés et diffusés par les différents mass-médias spécialisés. Cet article dressera donc en premier lieu la situation du système portuaire avant et après Covid-19, puis les adaptations et le fonctionnement des ports marocains durant la phase de prolifération du virus.

## 1- Le système portuaire marocain à la veille de la crise Covid-19

Au cours des deux dernières décennies, en parallèle avec son engagement dans des ambitieuses stratégies sectorielles de développement économique et social, l'Etat marocain a lancé un processus de mise à niveau de son système de transport maritime national. Dans un pays comme le Maroc dont 98 % du volume des échanges du commerce extérieur est acheminé par la voie maritime (METL, 2016, p. 5), la mise en œuvre de ces stratégies ne pourrait atteindre leurs objectifs sans avoir une supply chain capable d'acheminer les flux de marchandises qu'elles vont engendrer dans de bonnes conditions. Dans son scénario optimiste, le Ministère de l'Equipement et du Transport à prévu un flux global de marchandises à traiter allant jusqu'à 370 millions de tonnes à l'horizon 2030 (MET, 2011, p. 14).

Dans ce processus d'amélioration de l'efficience du système de transport maritime, trois options ont été privilégiées :la modernisation du cadre institutionnel portuaire, la réalisation des infrastructures répondant aux nouvelles tendances du transport maritime mondial, et la dématérialisation des procédures du transit portuaire.

### *1-1 Le recadrage de la gouvernance portuaire*

Après une phase d'hésitation, et juste après la création en 2002 de l'Autorité Spéciale de Tanger Med (ASTM) dotée d'un statut de société anonyme (Décret-loi n° 2-02-644), les services de la tutelle se sont engagés dans une réforme du cadre législatif portuaire fondée sur

les nouvelles exigences du système de transport maritime mondial. La formulation des nouveaux textes a mis en avant les principes de performance et de compétitivité des prestations de services portuaires qui ne pourraient être concevables sans l'ouverture du paysage portuaire à la concurrence.

Le nouveau cadre législatif est venu pour mettre fin au monopole de l'Etat sur les services portuaires en séparant entre trois niveaux de pouvoirs et de fonctions (Dahir n° 1-05-146): (i) la fonction régalienne est conservée par la puissance publique de l'Etat représentée par la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime (DPDPM) dont les principales prérogatives sont la mise en œuvre de la politique portuaire, l'élaboration du cadre réglementaire, la planification des investissements, ainsi que la réalisation des nouvelles infrastructures portuaires ; (ii) l'autorité portuaire qui consiste à réguler la vie quotidienne des espaces portuaires est confiée à des organes spécifiques sans avoir des charges d'exercice des activités à caractères commerciaux. Il s'agit de la TMSA pour la gestion du port de Tanger Med et de l'ANP chargée de l'ensemble du système portuaire national en dehors de ce dernier port ; (iii) les prestations portuaires à caractère commercial, sont ouvertes aux opérateurs privés dans un cadre concurrentiel, selon trois types de régimes d'exercice d'activités : les concessions, les autorisations d'exploitation et les occupations temporaire du domaine public portuaire.

***1-2 Une nouvelle stratégie de développement du système portuaire***

Pour confirmer son identité en tant que pays maritime, avant de se lancer dans le processus de délimitation de son espace maritime, le Maroc s'est engagé dans une stratégie de développement de son paysage portuaire à l'horizon 2030, visant «*des ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale, moteurs de développement régional du territoire et acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plateforme du bassin méditerranéen*».Les actions définies dans cette stratégie ont prévu la construction de nouveaux ports, des extensions des ports existants et des opérations d'intégration de certains ports dans leurs tissus urbains (MET, 2011, p. 18).

Au cours de ces deux dernières décennies, le paysage portuaire national a connu des améliorations consistantes. En plus de la réalisation du nouveau hub portuaire Tanger Med qui a commencé rapidement à occuper des rangs très avancés dans le réseau des ports à l'échelle mondiale, le tissu portuaire géré par l'ANP vient de réceptionner le nouveau port

minéralier de Safi. Et on attendant l'achèvement des travaux du port West Nador et le lancement des chantiers de construction des ports de Kenitra et Dakhla, les ports de Tanger-ville et de Casablanca ont bénéficié d'importantes actions de réaffectation de leurs fonctions et d'intégration dans leurs tissus urbains.

***1-3 Dématérialisation du transit portuaire***

Sur le même périple de modernisation des ports du pays, le choix d'aller vers la consolidation de la fluidité des flux des marchandises par la dématérialisation des procédures du passage portuaire a pu enregistrer des avancés non négligeables. Un système d'information baptisé PorNet est mis en service pour jouer le rôle de guichet unique intégrant l'ensemble de la communauté portuaire et tous les opérateurs du commerce extérieur (El-Mahdad, H., 2016, p. 265).

Ce système qui a commencé à être généralisé sur l'ensemble des places portuaires nationales à partir de 2012, a démontré son efficacité en cette période difficile de la crise Covid-19 ayant imposé des mesures de distanciation physique des personnes et d'évitement de toute manipulation des documents en papier.

**2- Les plans d'urgence pour la continuité des services portuaires**

Avant la déclaration de l'état d'urgence sanitaire et la restriction de la circulation sur l'ensemble du territoire marocain à partir du 19 mars 2020, les autorités portuaires du pays ont enclenché leur plan d'urgence sanitaire visant la protection de la communauté portuaire et ses partenaires, et aussi la continuité normale du transit des flux du commerce extérieur en export, en import et en transbordement. Dans ce contexte, des dispositions ont été prises en cascades durant la période de propagation du virus au niveau des différents ports de commerce du pays (Tableau 1).

A partir du 12 mars 2020, suite à l'accélération de la prolifération du virus dans les pays de la rive nord de la Méditerranée occidentale, la Direction de la Marine Marchande a sollicité dans une note aux autorités portuaires de suspendre temporairement l'accès aux ports marocains de «*tous les navires de plaisance, de croisière et de passagers*»[2]. Sur le même chemin l'ANP a annoncé aussi la suspension des relèves des équipages des navires de commerce et de pêche battant pavillon étranger au niveau des ports qu'elle gère.

[2] - Le360.ma, Edition du 12 mars 2020, en ligne : https://bit.ly/315R6Ij .

Les navires de transport de marchandises et de traversée des camions du transport international routier (TIR) avec leurs conducteurs, ont été exclus de cette mesure. Surtout que le Ministère de l'Agriculture, de la Pèche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts a déclaré le 16 mars 2020 la poursuite normale de l'approvisionnement du Royaume en flux de marchandises à l'import comme à l'export au niveau des ports nationaux de commerce.

D'autres initiatives se sont lancées pour garantir la fluidité de la chaîne d'approvisionnement maritime. Du côté de l'ANP, une nouvelle ligne maritime régulière fut inauguré le 21 mars 2020 entre le port d'Agadir et Port-Vendres avec l'objectif de renforcer le transit des conteneurs reefer vers les marchés de l'Union européenne.

**Tableau 1 - Faits marquants de l'activité portuaire au Maroc en phase de propagation du Covid-19 au Maroc.**

| Date | Faits marquants |
|---|---|
| **01 Janvier 2020** | **Intégration du certificat d'inspection délivré par MoroccoFoodex et le certificat phytosanitaire délivré par l'ONSSA au « Port Community System » de Tanger Med ;** |
| **12 mars 2020** | **Suspension de l'accès aux ports marocains des ferries, des paquebots et des navires de plaisance, suite à une note de la Direction de la Marine Marchande ;** |
| | **Suspension des relèves des équipages des navires de commerce et de pêche battant pavillon étranger dans les ports gérés par l'ANP ;** |
| **16 mars 2020** | ***PortNet,* Guichet Unique national du Commerce Extérieur, prend des mesures exclusivement digitales pour limiter la propagation du virus ;** |
| | **Déclaration de la poursuite normale de l'approvisionnement du Royaume en flux de marchandises à l'import comme à l'export au niveau des ports de commerce ;** |
| **19 mars 2020** | **Déclaration de l'état d'urgence sanitaire et la restriction de la circulation sur l'ensemble du territoire national jusqu'au 20 avril ;** |
| **21 mars 2020** | **Inauguration d'une nouvelle ligne maritime entre le port d'Agadir et** |

| | |
|---|---|
| | **le Port-Vendres dédiée au transit des conteneurs reefer vers le marché européen ;** |
| **22 mars 2020** | **Escale du Mothervessel MSC MINA de l'alliance 2M de Maersk Line et MSC. Ce navire fait partie de la dernière génération des porte-conteneurs d'une capacité de 23.656 EVP.** |
| **04 mai 2020** | **Dématérialisation du *Bon à Délivrer* via PortNet est devenu obligatoire ;** |
| | **Déploiement d'une nouvelle version de l'application *Smart Gate* pour faciliter l'opération d'enlèvement ;** |
| **07 mai 2020** | **Collaboration entre les autorités portuaires de Tanger Med et Baie d'Algésiras pour assurer la continuité de leurs activités respectives au service des chaines d'approvisionnement nationales et internationales ;** |
| **29 mai 2020** | **Le port de Tanger Med s'associe à l'initiative du port de Singapour aux côtés des grands hubs portuaires internationaux, et cosigne un engagement pour garantir la continuité des chaines logistiques mondiales;** |
| **01 juillet 2020** | **L'adoption par l'ANP de la signature électronique en ligne de ses factures relatives aux droits de port sur navires et sur marchandises;** |
| **15 juillet 2020** | **Réouverture partielle des frontières pour l'accès des ferrys venant de Sète et Gènes, et de l'espace aérien pour le rapatriement des RME et le voyage des résidents étrangers au Maroc.** |

**Source : enquête personnelle**

D'autre part, pour faciliter le passage des flux au niveau du détroit de Gibraltar, le TMPA est entré le 07 mai 2020 dans un processus de collaboration avec l'autorité du port de la Baie d'Algésiras (TMPA, 2020 (b)). Ce processus visait la garantie de la continuité des activités des deux ports au service des échanges entre le Maroc et l'Union européenne. Ces échanges incluent les flux d'approvisionnement industriel, agro-alimentaire, produits sanitaires et pharmaceutiques... Aussi à partir du 29 mai 2020, le port de Tanger Med s'est associé à

l'initiative du port de Singapour aux côtés des grands hubs portuaires internationaux, pour s'engager à garantir la continuité des chaînes logistiques mondiales (TMPA, 2020).

De leur part, les concessionnaires privés opérant dans l'ensemble des ports du Royaume ont continué leurs activités dans des conditions normales en prenant les précautions nécessaires pour protéger la santé et la sécurité de leurs collaborateurs et de leurs clients. Parmi les faits marquants à rappeler, le nouveau port minéralier de Safi qui vient d'être mis en service a inauguré son activité le 22 février 2020 par l'accueil d'une première cargaison de charbon au profit du concessionnaire «Safi Energy Company» pour usage dans la nouvelle station thermique de production électrique construite au voisinage de ce port.

**3- Covid-19 accélérateur de la dématérialisation du transit portuaire**

Sur le plan du passage portuaire qui est devenu plus contraignant avec l'imposition des restrictions de distanciation physique, cette crise sanitaire inattendue est venue pour accélérer le processus de dématérialisation de ce passage du bout en bout. Après la dématérialisation des certificats d'exportations agroalimentaires à travers le «*Port Community System*» depuis janvier 2020 au niveau du port de Tanger Med (TMPA, 2020 (a)), PortNet, à partir du 16 mars 2020, en tant que plateforme communautaire d'information jouant le rôle de guichet unique du commerce extérieur au Maroc a pris des mesures exclusivement digitales contre la prolifération du Covid-19 (PortNet, 2020). Aussi, une nouvelle version de l'application «*Smart Gate*» a été mise en service pour faciliter les opérations d'enlèvement des conteneurs aux niveaux des ports concernés.

Même avant, PortNet avait mis en exécution depuis le 15 mars 2020 un plan de télétravail pour éviter tout contact physique des personnes ou de délivrance de documents sur supports papiers. Désormais ce guichet a commencé à offrir à ses clients les prestations suivantes à distance: la souscription et le dépôt des dossiers d'abonnement en ligne ; le paiement électronique des factures de l'ANP, de PortNet et des bureaux de contrôle des produits industriels ; le dépôt en ligne des demandes de réabonnement, ajout de relevés d'identité bancaire, et ajout d'utilisateurs ou autres demandes administratives ; assistance et réclamations.

De sa part, l'Administration des Douanes et des Impôts Indirects a rendu à partir du 4 mai 2020 obligatoire l'envoi électronique des «Bon à Délivrer» (BAD) via la plateforme PortNet pour toutes les actions d'importation réalisées au niveau des ports gérés par

l'Agence Nationale des Ports et à l'échelle des comptoirs et des espaces de dédouanement.

Aussi pour consolider cette tendance à la généralisation de la dématérialisation des procédures portuaires, Marsa Maroc en tant que principal concessionnaire privé exploitant d'une bonne partie des terminaux portuaires du pays, a mis en service à partir du 15 avril 2020 un portail électronique dédié aux appels d'offres et consultations.

Pour renforcer cette tendance les services de l'ANP ont adopté à partir du 1er juillet la signature électronique en ligne des factures relatives au droit des ports sur les navires et sur les marchandises.

**4-Le fonctionnement portuaire en phase de propagation du Covid-19**

Pour approcher le fonctionnement du système portuaire national nous sommes limités aux données statistiques diffusées par l'ANP sur les ports qu'elle gère. Le TMPA ne fournit des informations sur son activité qu'à l'occasion de l'élaboration d'un bilan sommaire à la fin de chaque année.

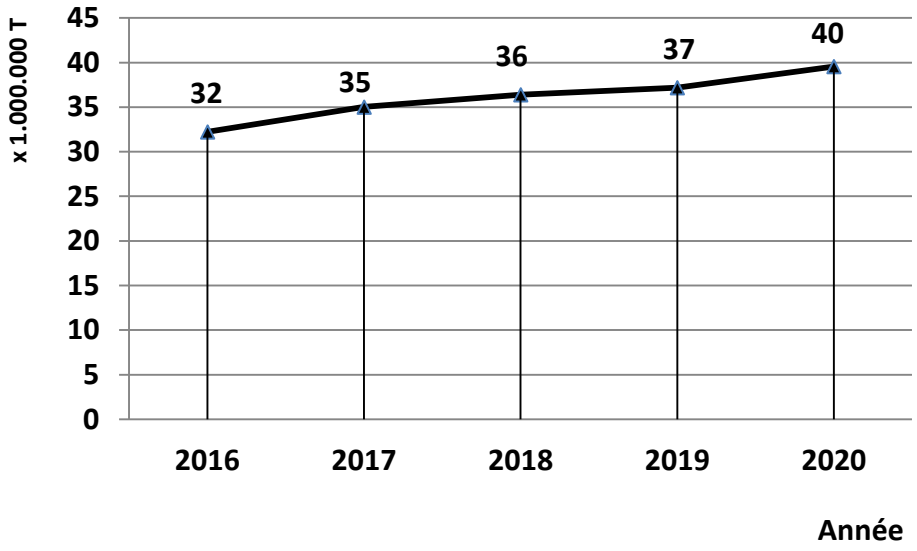
***4-1 Le trafic global, une activité sans rupture***

Au cours de cette période de propagation du Covid-19, allant de janvier à mai dont on dispose de données statistiques, le trafic portuaire national a conservé de manière normale sa tendance à la croissance(ANP, 2020 (b)).

Le trafic cumulé acheminé durant **les cinq premiers mois de 2020** par les ports de l'ANP a atteint un volume global de **39,6** millions de tonnes. Cela ne fait que confirmer la tendance à la hausse au cours des cinq premiers mois pour les cinq dernières années, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 4,6%. Par rapport à l'année dernière ce taux est de 6,4 %. Les dispositions prises par les autorités portuaires avaient sans doute un impact positif sur la continuité des chaînes d'approvisionnement (Figure 1).

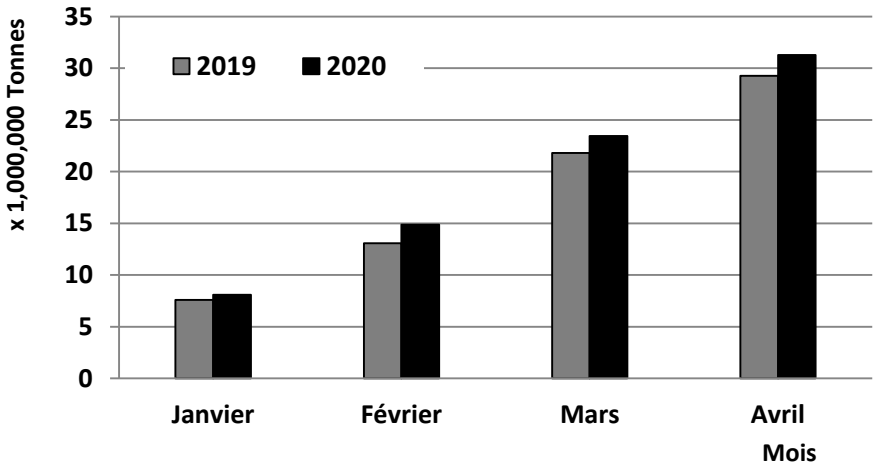
Sur le plan mensuel dont nous ne disposons que des statistiques des quatre premiers mois de l'année 2020 (ANP, 2020 (a)), comme à l'accoutumé, il est à constater que ce trafic dénote une évolution progressive pour atteindre son maximum en mois d'avril, et que l'année 2020 a enregistré un accroissement soutenu par rapport à l'année 2019 pour tous les mois (Figure 2).

**Figure 1 –Tendance de l'évolution du trafic des ports gérés par l'ANP : Trafic total des cinq premiers mois de 2016 à 2020 ;**




**Source des données : ANP, 2020 (b).**

**Figure 2 - Trafic total des quatre premiers mois 2019-2020 ;**




**Source des données : ANP, 2020 (a).**

Selon les mouvements d'échange, le déséquilibre de la balance commerciale n'a pas connu de changements importants, les exportations avec un volume de 13,8 millions de tonnes n'ont constitué que le 1/3 du volume total des flux de marchandises traitées. Le reste est représenté par les importations avec un volume de 24,5 millions de tonnes En plus de l'activité du

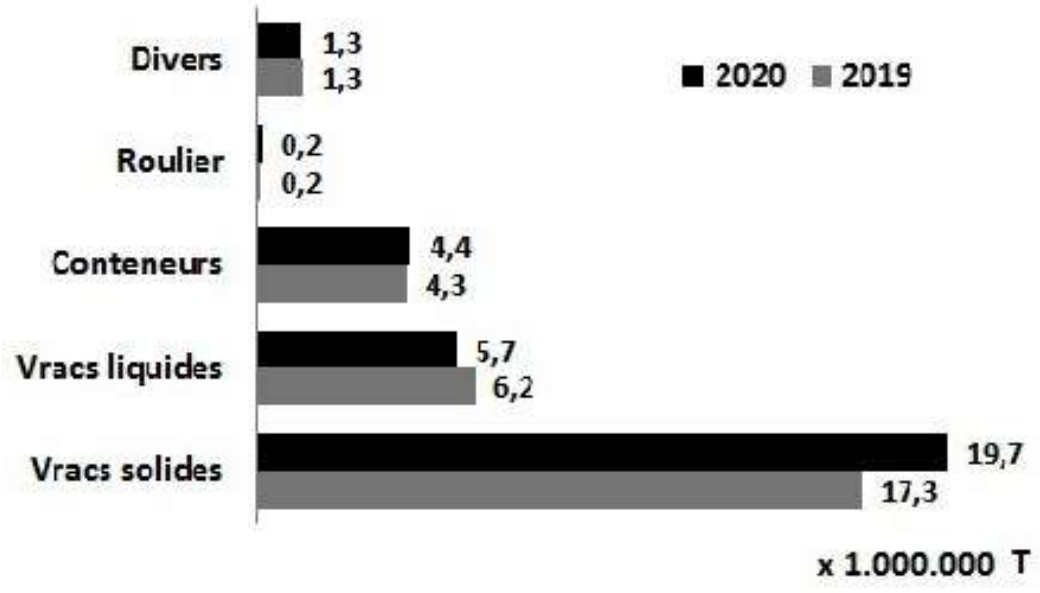
cabotage qui n'a pas dépassé 1,2 millions de tonnes du fait de la régression du trafic des hydrocarbures à un taux de moins de 2,8%, suite à la baisse de la demande.

### *4-2 Activité par type de fret*

La tendance à la hausse n'a pas été généralisée sur l'ensemble du trafic réalisé par les différents ports du Maroc. Trois catégories de trafic ont continué à structurer le schéma classique de l'activité portuaire nationale dominée par les vracs solides (Figure 3) :

**Les vracs solides** ont continué à constituer le support principal du fret portuaire, ils ont réalisé au cours des quatre premiers mois de 2020 un taux d'accroissement de 14,3% par rapport à l'année dernière 2019. Le volume acheminé est passé de 17,3 à 19,7 millions de tonnes. La croissance de ce secteur est due en premier lieu à la dynamique de la filière des phosphates et dérivés et celle des céréales.

**Figure 3 – Comparaison du trafic cumulé des quatre premiers mois des années 2019 et 2020, selon le type de fret.**




**Source des données : ANP, 2020 (a).**

Les phosphates et dérivés ont enregistré une hausse de 14,2 % pour atteindre 11,4 millions de tonnes, cela représente 58 % du total des vracs solides du trafic portuaire et 36 % de l'ensemble du trafic portuaire national au cours de cette période, en plein crise Covid-19.

Pour les céréales, les chargements importés ont enregistré une hausse colossale de 38 %. Combinées à une sécheresse sévère qui a énormément réduit la production locale en ces graines stratégiques pour le pays, les dispositions prises par les pouvoirs publics pour la continuité des chaînes d'approvisionnement ont multiplié les opérations de déchargements des céréaliers dans les différents ports nationaux. Au terme du mois d'avril 2020, le volume cumulé des importations des céréales s'est arrêté à 3,5 millions de tonnes, au lieu de 2,6 millions de tonnes en 2019.

**Les vracs liquides** au contraire ont enregistré une régression de l'ordre de moins de 8,4 % pour passer de 6,2 en 2019 à 5,7 millions de tonnes en 2020, toujours au cours de la même période. Cette conjoncture fut fortement imposée par le recul de la demande des hydrocarbures en rapport avec les mesures de confinement décrété sur l'ensemble du pays àpartir du 19 mars 2020. Le trafic global des hydrocarbures n'a pas dépassé 3,3 millions de tonnes à la fin d'avril 2020, cela représente une baisse de moins 5,3 % par rapport à l'année précédente.

**Le trafic des conteneurs**, son activité a enregistré une certaine stabilité puisqu'il a progressé de manière modeste à un taux de 1,6 % pour traiter un volume de 4,4 millions de tonnes, soit 451.000 EVP. Toutefois, il est à signaler que les conteneurs vides ont dominé le trafic global des conteneurs exportés à un taux de 64 %. Cela démontre le profond déséquilibre de la balance commerciale du pays.

**Le transport des passagers**, c'est la filière qui a subi directement les effets négatifs de cette crise sanitaire covid-19 sur ses deux principaux segments d'activité, la traversée des passagers et les croisières.

Toujours pour les ports gérés par l'ANP, dont on dispose d'informations, le trafic des passagers traversant le Détroit de Gibraltar et de la Méditerranée a enregistré une décroissance de moins de 51,3 %. L'effectif des passagers déplacés s'est fixé à 250.000 personnes. Bien évidemment les suspensions de l'accès aux ports marocains des ferries et des relèves des équipages battant pavillon étranger à partir du 12 mars, ont sévèrement impacté cette activité. Le trafic des croisières a connu le même sort, mais avec une baisse plus forte de l'ordre de 70%. Il semble que les ports de Tanger-Ville, Casablanca et Agadir resteront fermés pour longtemps pour l'accostage de ce type de navires.

Le transit des camions du Transport International Routier, en plus pour son soutien par les dispositions de la continuité des chaînes d'approvisionnement, Il semble qu'il a bénéficié de la période pré-covid-19 qui a coïncidé avec l'optimum de son activité axée principalement sur les exportations des denrées agroalimentaires frais de contre-saison vers l'Union européenne. En vue d'enregistrer une augmentation de son tonnage de l'ordre de 15,6 %,pour passer de 87.000 tonnes à la fin avril 2019 à 100.000 tonnes en 2020. L'essentiel de ce trafic fut réalisé par le port de Nador.

### *4-3 Activité par port*

Pendant longtemps le port de Casablanca à fonctions polyvalentes et régulateur du système portuaire national a occupé une position centrale dans le contrôle du trafic maritime marocain. Mais les derniers réaménagements qu'il a subi dans le cadre de la nouvelle stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030, et après l'ouverture du complexe de Tanger Med au trafic national d'export et d'import, ont mis ce grand port sur une nouvelle piste de spécialisation et d'intégration des services portuaires plus valorisants. Son trafic des vracs solides onéreux comme les phosphates sont en train d'être déployés progressivement vers le port de Jorf Lesfar. Cette nouvelle réalité ne fut que confirmée au cours de ces quatre premiers mois de l'année en cours (Tableau 2).

Durant cette période, le port de **Jorf Lesfar** par son traitement des 2/5 d'un volume total de fret maritime national de 31,3 millions de tonnes a continué à améliorer son classement pour devenir le premier port national. Il a enregistré un taux de variation positif par rapport à l'année précédente de l'ordre de 13 %, contre seulement 6 % pour le port de Casablanca.

**Tableau 2 – Répartition du trafic par port : comparaison du trafic cumulé des quatre premiers mois des années 2019 et 2020.**

| | Trafic cumulé | | Taux de variation ( % ) |
|---|---|---|---|
| Ports | Avril 2020 | Avril 2019 | |
| JorfLasfar | 12 750 014 | 11 260 490 | 13,2 |
| Casablanca | 10 435 779 | 9 845 520 | 6,0 |
| Agadir | 2 209 359 | 2 027 729 | 9,0 |
| Safi-Ville | 1 965 655 | 2261863 | 1,3 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Safi Atlantique | 326 060 | | |
| Mohammedia | 1 638 811 | 1 777 640 | -7,8 |
| Nador | 1 189 582 | 1 230 250 | -3,3 |
| Laâyoune | 545 569 | 643 626 | -15,2 |
| Dakhla | 217 641 | 200 735 | 8,4 |
| Tan Tan | 30 614 | 20 207 | 51,5 |
| Total | 31 279 084 | 29 268 060 | 6,9 |

Source : ANP, 2020 (a).

En dessous de ces deux grands ports, qui ont concentré pratiquement les ¾ du trafic total portuaire traité, ils se dressent deux ports avec un trafic moyen de 2 millions de tonnes chacun :

- Le bi-pôle portuaire de Safi qui vient d'être élargi par le lancement de l'activité du nouveau port Safi situé plus au Sud du port Safi-Ville pour la desserte de la nouvelle station électrique et des projets de l'industrie chimique programmés par l'OCP. Ces deux port au cours de ladite période ont réussi à faire progresser leur trafic à un taux de variation de 1,3 % ;

- Le port d'Agadir a continué dans son parcours progressif avec un taux de variations plus important de 9 %. Ce port de commerce multiservices continue à se prononcer comme une plateforme de traitement des flux maritimes réfrigérés, principalement des produits de mer à basses températures et des produits agricoles frais. L'inauguration déjà mentionnée d'une nouvelle ligne maritime à conteneurs reefer entre ce port et Port-Vendres au Sud de la France est venue pour consolider cette situation.

Le reste des ports du pays, leurs trafics ont connu une régression notoire pour de différents facteurs. Le port de Mohammedia a enregistré un taux de variation négatif de moins de 7,8 %, suite à la régression de la demande nationale en hydrocarbures, principalement du gasoil. Le port de Nador, aussi a enregistré une régression suite à la baisse des importations du charbon et du coke, mais les pertes enregistrées à ce niveau ont été relativement compensées par les importations en céréales.

Pour les ports des zones sahariennes, à l'opposé du port de Laâyoune dont l'activité a régressé suite à la baisse des exportations des phosphates, des sables et des hydrocarbures. Les ports de Dakhla et Tan Tan ont vu leur trafic progresser sous l'effet de l'augmentation des exportations en produits de mer.

## Conclusion

A la fin de cette tentative de suivi et d'évaluation de l'efficience la supply chain maritime marocaine face à la propagation du Covid-19 qui a trainé les économies du monde à une crise atypique, il est fort de constater la pertinence des choix de la stratégie de développement du système portuaire national. Comme souhaité par les instances spécialisées telles que l'OMI et la CNUCED et aussi par les pouvoirs nationaux chargés de la santé et de l'ordre publics, les autorités portuaires représentées par l'ANP, le TMPA et toutes les composantes de la communauté portuaire et leurs partenaires ont réussi à maintenir la continuité des chaînes d'approvisionnement stratégiques de manière jugée de normale.

Toutefois, cette maîtrise reconnue au cours de cette phase de propagation de ce virus déclaré dangereux pour la santé humaine, ne pourrait pas dissimuler les craintes attendues de la récession économique qui va sans doute influencer le fonctionnement du système de transport maritime à moyen et à long termes aux échelles locales et mondiales.

Dans ce contexte, l'on peut dire que cette crise pourrait constituer une opportunité pour aller vers la consolidation des acquis réalisés sur le plan du paysage portuaire, mais aussi vers la révision du modèle de développement de la marine marchande nationale par un repositionnement de la flotte et du pavillon national pour être à la hauteur des ambitions exprimées par le Maroc quant à la confirmation sa souveraineté maritime. Les initiatives d'élaboration et de mise en œuvre de la «Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc» (METL, 2013-2016), et de l'adoption de nouveaux textes de loi pour la délimitation des frontières maritimes, constituent une plateforme solide pour aller vers cette confirmation de la réduction de la dépendance aux flottes étrangères (El Khayat M., 2020), et aussi vers un système de transport maritime à forte capacité de résilience et de soutien de l'économie nationale face à toutes menaces ou crises éventuelles.

## Références :

Agence Nationale des Ports, (2020) (a),*Activité portuaire, cumul Avril 2019-2020*. 40 p., en ligne: https://bit.ly/2Zibh3A.

Agence Nationale des Ports, (2020 (b),*Activité portuaire fin mai 2020. Note de synthèse*. 3 p., en ligne: https://bit.ly/3dCgPeR.

El Khayat M., (2020),*Quelle politique de transport maritime face aux enjeux logistiques globaux?*. libreentreprise.ma, 29 janvier 2020, en ligne: https://bit.ly/3fAdcaS.

El-Mahdad H., (2016),*Le port d'Agadir à l'ère de la conteneurisation. Du triptyque portuaire à l'intégration des exportations agroalimentaires du Sud marocain dans la chaîne de transport intermodal*. Thèse Doctorat (Ph-D), Sciences Economiques et de Gestion, Option Economie appliquée, Fac. Sciences Juridiques, Economiques et Sociales, Université Ibn Zohr, Agadir, 331 p.

Ministère d'Equipement et de Transport. (2011),*La Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030*. Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, 62 p.

Ministère d'Equipement, de Transport et de la logistique, (2013-2016),*Etude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc*. Direction de la Marine Marchande, mission3, Réalisées par ALG, 167 p.

OUDDA Y. & al (2020),*Les retombées de la crise sanitaire Covid-19 sur l'Economie Marocaine*, Revue du contrôle, de la comptabilité et de l'audit, Volume 4 : numéro 2, pp : 452 – 475.

PortNet, (2020), *PortNet, des mesures exclusivement digitales pour limiter la propagation du Covid-19*. Act_Digital peut sauver des vies !. Communiqué de presse, 16 mars 2020, en ligne: https://bit.ly/376G2vv.

Tanger Med Port Authority, (2020) (a),«Dématérialisation des certificats d'exportation agroalimentaires». Communiqué de presse, 22 janvier 2020, en ligne: https://bit.ly/2YnzUfZ.

Tanger Med Port Authority, (2020) (b),«Collaboration entre les autorités portuaires de Tanger Med et Baie d'Algésiras: Continuité des opérations Import/Export à travers le Détroit». Communiqué de presse, 07 Mai 2020, en ligne: https://bit.ly/30fEjTk.

Tourret P., (2020), «Pandémie planétaire, premiers effets maritimes». ISEMAR, Note de synthèse, n° 202, Mai 2020, 4 p.

UNCTAD, (2020),«The Covid-19 Pandemic and the Blue Economy: New challenges and prospects for recovery and resilience». April 2020, 8 p., en ligne: https://bit.ly/3gyokp8.