



EL-MAHDAD Hajar
FSJES

Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc

LE TERMINAL A CONTENEURS DU PORT D'AGADIR. QUELLE SITUATION DANS UN CONTEXTE DE TRANSPORT MARITIME MONDIAL ET NATIONAL EN MUTATION ?

Résumé : Depuis son adoption, le conteneur a pu développer une grande part de marché dans le trafic maritime grâce à ses solutions innovantes de transport sans rupture de charge. Pour profiter de ce mode de conditionnement, le Maroc a franchi des étapes avancées dans la réforme de son système de transport maritime et dans la mise à niveau de ses infrastructures portuaires. Le port d'Agadir a réussi à intégrer ce mode dans son offre de services portuaires.

Aujourd'hui, le port d'Agadir présente le cas d'un terminal portuaire régional au Maroc, ayant subi des transformations permanentes pour continuer à assurer l'acheminement des exportations agroalimentaires de son hinterland, tout en profitant des avantages du conteneur.

Mots clés : Conteneurisation, transport maritime, Maroc, Port d'Agadir.

Abstract: Since its adoption by the maritime transport, the container did not stop developing its market share of the international sea traffic. To benefit from this reorganization of the maritime transportation system, Morocco crossed stages advanced in the reform of their systems of merchant navy and in the upgrade of their infrastructures to support the attractiveness of their harbor terminals.

Today, the wearing of Agadir presents the case of a regional harbour terminal to Morocco, having undergone permanent transformations to continue to ensure the routing of agroalimentary exports of its hinterland, while benefitting from the advantages the container.

Keywords: Containerization, shipping, Morocco, Agadir.

1-Introduction

L'introduction du conteneur pour l'unitarisation de l'acheminement des marchandises a profondément agi sur le transport maritime et l'économie mondiale, à tel point que cette «boîte métallique» est devenue «l'épine dorsale de la mondialisation» (Frémont A. 2005).

Depuis son apparition, le conteneur a élargi progressivement sa part de marché dans le secteur du transport maritime. Il a pu imposer sa propre logique de conditionnement dans un contexte marqué auparavant par un triptyque portuaire classique dans lequel le port occupait une place centrale entre l'hinterland et le forland (Vigarié A. 1979). L'adoption de cette nouvelle logique assurant un acheminement des marchandises sans rupture de charge, a eu des conséquences par cascades sur la chaîne de transport. En améliorant de manière très avancée les performances de la manutention portuaire, le conteneur a favorisé la massification du trafic maritime et la réduction du coût de fret maritime, la création d'un réseau de lignes maritimes régulières spécialisées, l'apparition des porte-conteneurs à forte capacité de charge et des hubs portuaires de grande taille.

Il est certain que ce nouvel ordre maritime créé par la conteneurisation est venu pour donner un grand souffle aux échanges économiques et à l'accélération de la mondialisation. La forte baisse du coût de transport maritime a amplement favorisé les échanges des produits manufacturés entre des pays lointains. Le conteneur a constitué un très bon outil de régulation de l'ordre de production en fonction de la demande, quelles que soient les quantités commandées. Même l'acheminement des petits colis est devenu possible par groupage, alors que les grandes quantités peuvent être transportées par des conteneurs complets.

Malgré que ce nouveau processus de conditionnement ait contribué au déclin des armements nationaux devant des armateurs privés très puissants, cela n'a pas empêché les gouvernements de saisir l'occasion pour s'atteler à cette nouvelle dynamique offrant des opportunités de croissance de leurs économies nationales. Nombreux sont les pays en développement, comme le Maroc, qui ont opté pour cette voie même si cela a nécessité une refonte profonde du cadre législatif et réglementaire de leur marine marchande. Les réformes successives visant d'ouvrir le secteur à la concurrence, et la réalisation des infrastructures portuaires de grande taille, ont permis à ce pays de mettre fin au monopole de l'Etat et de gagner la confiance des compagnies maritimes internationales à réactivité rapide et à fortes capacités d'investissement.

Dans sa nouvelle politique de transport maritime, le Maroc a misé sur la valorisation des avantages comparés de sa position géographique par la réalisation du hub Tanger-Med sur le Détroit de Gibraltar. La construction de ce grand complexe portuaire dédié principalement au trafic de transbordement, répond bien à l'objectif d'avoir un nœud stratégique au croisement de la route maritime circumterrestre Ouest-Est et la route maritime atlantique Sud-Nord. Mais cela n'a pas empêché de mettre à niveau les ports existants traitant des flux de marchandises manufacturées pour se greffer au réseau de transport maritime conteneurisé mondial. En tant que terminal à fort potentiel d'exportation de produits agroalimentaires du Sud marocain, le port d'Agadir constitue un cas pour la caractérisation et l'analyse du processus de conteneurisation à l'échelle régionale (El-Mahdad H., 2016).

2- Méthodologie et sources d'informations

La caractérisation de la situation du terminal à conteneurs du port d'Agadir dans un contexte de transport maritime mondial et national changeant, n'était possible sans l'adoption d'une démarche à échelles multiples.

Dans une première étape, il a fallu définir le cadre conceptuel du mouvement mondial de «conteneurisation» qui attire l'intention des chercheurs de différentes spécialités, et ce avant de passer à un suivi des tendances qualitatives et quantitatives de ce nouveau mode de conditionnement maritime largement adopté par des armateurs mondiaux très puissants. La littérature publiée sur cette thématique est très riche. Un grand intérêt est accordé à des travaux qui sont devenus des classiques incontournables dans les recherches sur le transport maritime de manière générale, et principalement sur le transport maritime à conteneurs. Nous rappelons ici les travaux les plus connus de l'école française maritimiste développés par Vigarié A. puis par Frémont A., et aussi les travaux de l'école nord-américaine, entamés par Rodrigue J-P et Levenson M. entre autres.

Sur le plan des tendances, ce segment de transport maritime que représente le conteneur bénéficie du grand intérêt d'organismes mondiaux spécialisés. La Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement (CNUCED) à titre d'exemple réserve dans sa publication annuelle «*Review of Maritime Transport*» un espace important aux flux des conteneurs dans le trafic du transport maritime ; des cabinets spécialisés d'expertise comme le cas d'Alphalinerquiédite des bases de données et des analyses sur ce type de transport. Ces deux organismes ont constitué une source principale d'informations pour le développement de ce travail de recherche.

A l'échelle nationale et locale, le trafic maritime conteneurisé n'a pu attirer l'attention des chercheurs que récemment, avec la mise en œuvre des stratégies nationales de développement de l'offre de services de transport maritime national. La documentation et les données statistiques disponibles et accessibles concernent principalement les rapports d'activité des différents acteurs, et les rapports des missions et des études élaborées ou demandées par les administrations publiques concernées.

Les résultats développés dans le cadre de cet article sont le fruit de la collecte, de l'analyse et des recoupements d'informations collectées auprès d'une série d'acteurs ayant des relations directes ou indirectes avec l'activité du trafic maritime conteneurisé. L'Agence Nationale des Ports (ANP) en tant qu'organisme représentant de l'autorité portuaire de l'Etat a constitué une source pertinente d'informations, ainsi que l'Agence Spéciale Tanger-Med (TMSA) pour ce port. Les documents accessibles sur la stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 (METL. 2011) et les états statistiques régulièrement publiés sur l'activité portuaire marocaine sont amplement exploités. Marsa-Maroc, principal opérateur privé récemment créé pour la manutention portuaire et l'Etablissement Autonome de Contrôle et de Coordination des Exportations (EACCE), disposent de données plus détaillées sur les modes de conditionnement des exportations.

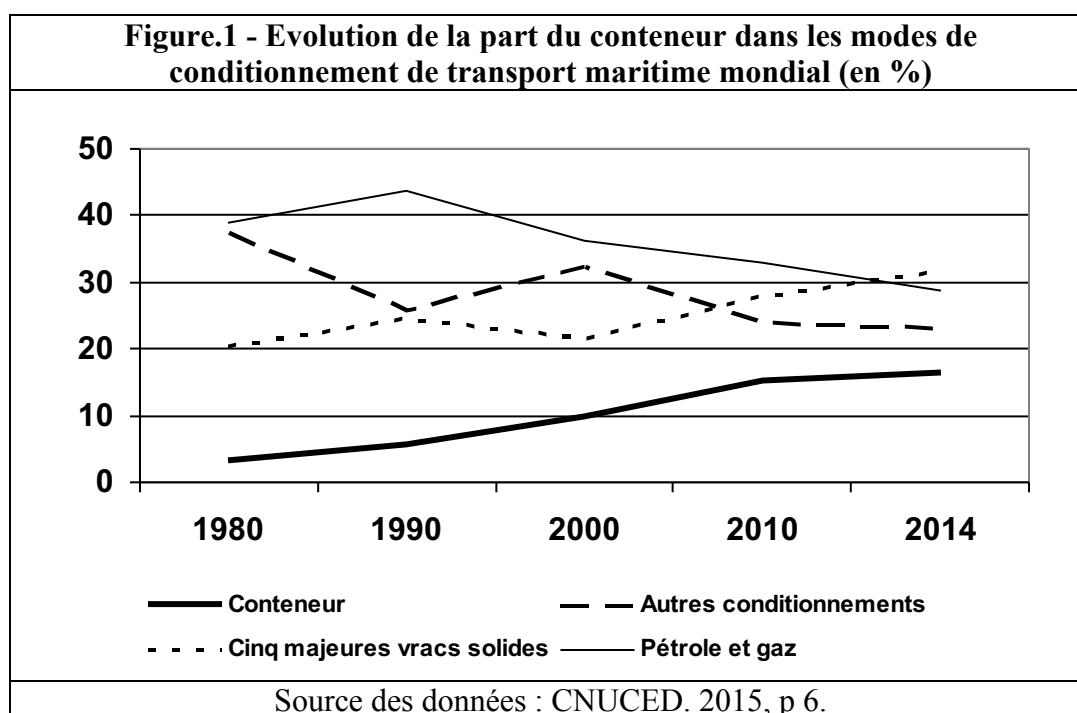
Dans l'objectif de vérifier et réaliser un recoupement des informations recueillies, il était nécessaire de recourir à des travaux de suivi réalisés par l'Office des Changes et le Haut Commissariat au Plan. Ce dernier offre par le biais de sa publication annuelle «Annuaire Statistique du Maroc» des séries de données sur les secteurs déterminants de l'économie du pays sur une longue durée.

A tout cela, il faut ajouter les informations et les idées précieuses recueillies à l'occasion des entretiens réalisés auprès des différents acteurs et intervenants aux différents niveaux de la chaîne logistique traitée.

3- Résultats et discussion

3-1 Tendances mondiales de l'offre de transport conteneurisé

Depuis son intégration dans le transport maritime, le conteneur ne cesse d'étendre sa part du marché de transport maritime mondiale. Dans la dernière édition de son rapport «Review of Maritime Transport 2015», la CNUCED confirme la tendance de ce mode de conditionnement du transport maritime à la croissance. Le volume mondial de marchandises traitées par conteneur est passé de 102 millions de tonnes environ en 1980 à 1,6 milliards de tonnes en 2014, sur un trafic global maritime mondial de 9,8 milliards de tonnes. Durant cette période, malgré le marasme profond de l'économie mondiale dû à la crise financière de 2008, le conteneur a réalisé des performances de haut niveau par rapport aux autres modes de conditionnement du transport maritime mondial. D'une part il a enregistré un taux d'accroissement annuel très élevé, soit 8,5% contre 3,3 % pour le reste du trafic mondial maritime, d'autre part il a pu élargir son lot de marché de transport maritime pour passer de 3,4 % en 1980 à 16,6 % en 2014. Les différentes analyses réalisées sur le secteur sont unanimes sur le maintien de cette croissance positive dans le futur (Figure. 1).



Les déterminants de ce développement spectaculaire reviennent en premier lieu aux innovations technologiques du conteneur. Des gains énormes en productivité des opérations de manutention et de transport maritimes ont été induits après l'enlèvement des obstacles à l'intermodalité par la fixation de la standardisation de cette boîte métallique depuis 1974 (International Standard Organization). Par conséquent, grâce au conteneur il est devenu possible de réaliser d'importantes économies d'échelle et d'arriver à des niveaux très bas du coût du fret maritime.

Le recours massif à ce procédé a fini par l'installation d'un nouveau réseau de circulation maritime fondé sur trois axes principaux, sur lesquels se tisse un réseau d'axes secondaires assez dense. Les nouveaux animateurs de ce schéma sont devenus aujourd'hui les opérateurs des grands hubs des rangées portuaires dynamiques du globe et les armateurs mondiaux détenteurs des flottes de porte-conteneurs géants.

Les vingt premiers armateurs mondiaux ont transporté 32 % du total des conteneurs en 1989, pour atteindre le seuil de 82 % en 2007 (Frémont A. 2007). En 2015, comme rapporté par Alphaliner, ce groupe d'armateurs était en possession de 90 % de la capacité totale mondiale du transport de conteneurs, soit 17,2 millions d'EVP, et de 70 % des unités marines représentant une flotte de plus de 3.500 porte-conteneurs.

Parmi les leaders de ce groupe, il ya lieu de citer trois firmes qui contrôlent environ 40 % de la capacité de chargement et le 1/3 des porte-conteneur mobilisés. A la tête de ce petit groupe se positionne APM-Maersk mobilisant 16 % de la capacité de chargement mondiale et 12 % des navires, en deuxième rang vient MSC avec respectivement 14 et 10 %, puis CMA-CGM Group avec 9,4 % pour les deux indicateurs. Chacun de ces armateurs développe et gère un réseau mondial de transport maritime indépendant, et se situe actuellement dans une logique de compétition afin d'acquérir le porte-conteneur le plus grand en termes de capacité de charge au monde (Tableau.1).

Tableau.1 - Classement des compagnies maritimes de lignes régulières dans le monde en 2015 (situation du 15 août 2015)					
Rang	Armateur	Capacité de chargement		Flotte mobilisée	
		EVP	%	Navires	%
1	APM-Maersk	3 065 245	16,1	611	12,1
2	Mediterranean Shg Co	2 679 052	14,0	507	10,1
3	CMA CGM Group	1 790 526	9,4	475	9,4
4	Hapag-Lloyd	956 845	5,0	179	3,6
5	Evergreen Line	948 788	5,0	201	4,0
6	COSCO Container L.	866 260	4,5	166	3,3
7	CSCCL	704 206	3,7	139	2,8
8	Hanjin Shipping	623 558	3,3	103	2,0
9	Hamburg Süd Group	615 902	3,2	131	2,6
10	OOCL	591 074	3,1	110	2,2
11	MOL	585 826	3,1	106	2,1
12	APL	561 150	2,9	90	1,8
13	Yang Ming Marine T.C.	524 901	2,8	101	2,0
14	NYK Line	514 391	2,7	108	2,1
15	UASC	441 965	2,3	54	1,1
16	K Line	384 970	2,0	69	1,4
17	PIL (Pacific Int. Line)	384 231	2,0	157	3,1
18	Hyundai M.M.	381 445	2,0	58	1,2
19	Zim	368 581	1,9	83	1,6
20	Wan Hai Lines	238 372	1,2	96	1,9
Total mondiale		19 086 750	100	5 042	100
Source : Alphaliner, 15 août 2015					

3-2 L'activité portuaire marocaine : poids et structures

Pour mettre en valeur sa situation géographique privilégiée sur l'Atlantique et la Méditerranée, le Maroc a fait de la mer un poumon stratégique de son économie. Au moment où les échanges avec l'extérieur du pays par voie terrestre sont très réduits, du fait de la fermeture des frontières avec l'Algérie et de la faiblesse des échanges commerciaux avec la Mauritanie, la quasi-totalité du flux de commerce extérieur transite par voie maritime. Le taux global de marchandises empruntant la mer est estimé à 98 % (METL. 2011). De ce fait, les 12 ports marocains de commerce gérés par l'ANP ont traité en 2013 un volume de marchandises de plus de 75 millions de tonnes, c'est l'équivalent d'une valeur de 566 milliards MAD, soit 65 % du PIB national (DEPF. 2016).

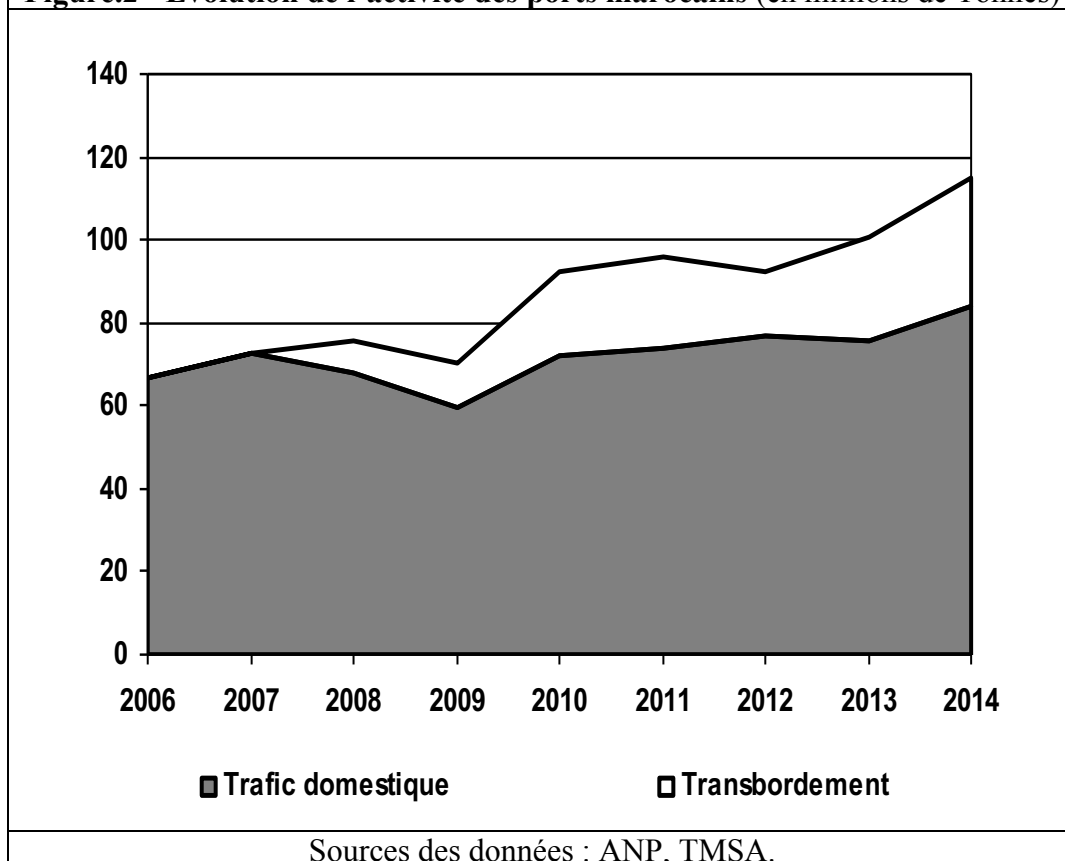
L'atteinte de ce niveau de dynamisme du commerce extérieur marocain, n'est que le résultat des actions successives prises par les différents gouvernements pour aller vers une ouverture de plus en plus large sur l'économie mondiale. Le Maroc a intégré l'Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le Commerce (GATT) depuis 1987, puis l'Organisation Mondiale de Commerce (OMC) en tant que membre fondateur et pays hôte de la conférence de sa création à Marrakech en 1994. En parallèle avec cette présence dans les instances internationales, le pays a entamé une série d'initiatives en signant un nombre important d'accords de commerce

et de libres échanges pour accéder aux marchés étrangers les plus importants. Aussi, ces dernières années des stratégies sont lancées pour le développement des différents secteurs de production (Plan Emergence, Stratégie de l'OCP, Plan énergétique, Plan Maroc Vert, Plan Halieutis...), et un grand intérêt est accordé à l'extension de la capacité de traitement du système portuaire national. Les scénarios adoptés par la Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 prévoient une tendance à la croissance du trafic maritime global pour atteindre un volume allant de 275 à 350 millions de tonnes à cette échéance (METL. 2011).

En 2013, le processus de développement de l'offre des services portuaires s'est soldé par le traitement d'un flux de marchandises de plus de 100 millions de tonnes. Ce seuil de traitement n'est jamais atteint dans toute l'histoire du fonctionnement des ports marocains (ANP. 2014). Il est évident que la concrétisation de cette performance s'est basée sur le développement des exportations et la maîtrise des importations, mais surtout par l'entrée du hub de Tanger-Med dans le secteur de transbordement du trafic maritime mondial conteneurisé (Figure. 2).

La structure du trafic de marchandises transitant par les ports marocains se calque parfaitement sur le profil économique national. L'analyse des données statistiques de l'ANP (2001-2013), démontre que la structure du trafic s'organise principalement sur deux filières : le vrac solide totalisant plus de la moitié du volume traité et le vrac liquide qui couvre le 1/3 environ de ce volume. Le développement du flux des marchandises conditionnées par conteneur au niveau des ports de Casablanca et Agadir, a représenté 12 % du trafic global durant la même période.

Figure.2 - Evolution de l'activité des ports marocains (en millions de Tonnes)



Le système portuaire national s'adapte parfaitement avec la nature des flux de marchandises, des ports spécialisés sont mis en place pour traiter les deux principaux vracs. Le port de Mohammedia est dédié aux importations du vrac liquide des hydrocarbures pour la couverture des besoins du pays représentant le 1/5 du volume globale du trafic traité, par contre les exportations des phosphates et de leurs dérivées ont imposé l'apparition des ports de JorfLassfar, Safi et Laâyoune, plus l'ancien terminal du port de Casablanca dont l'arrêt est prévu dans le proche avenir. Ce trafic totalise les 2/5 environ du trafic global.

En dehors de ces deux grands vracs, l'essentiel de l'activité portuaire de commerce se concentre en premier lieu dans le port de Casablanca à rayonnement national suivi du port d'Agadir à dimension régionale. Ces deux ports se sont dotés progressivement de terminaux de traitement de conteneurs.

3-3 Activité portuaire conteneurisée au Maroc entre transbordement et trafic domestique

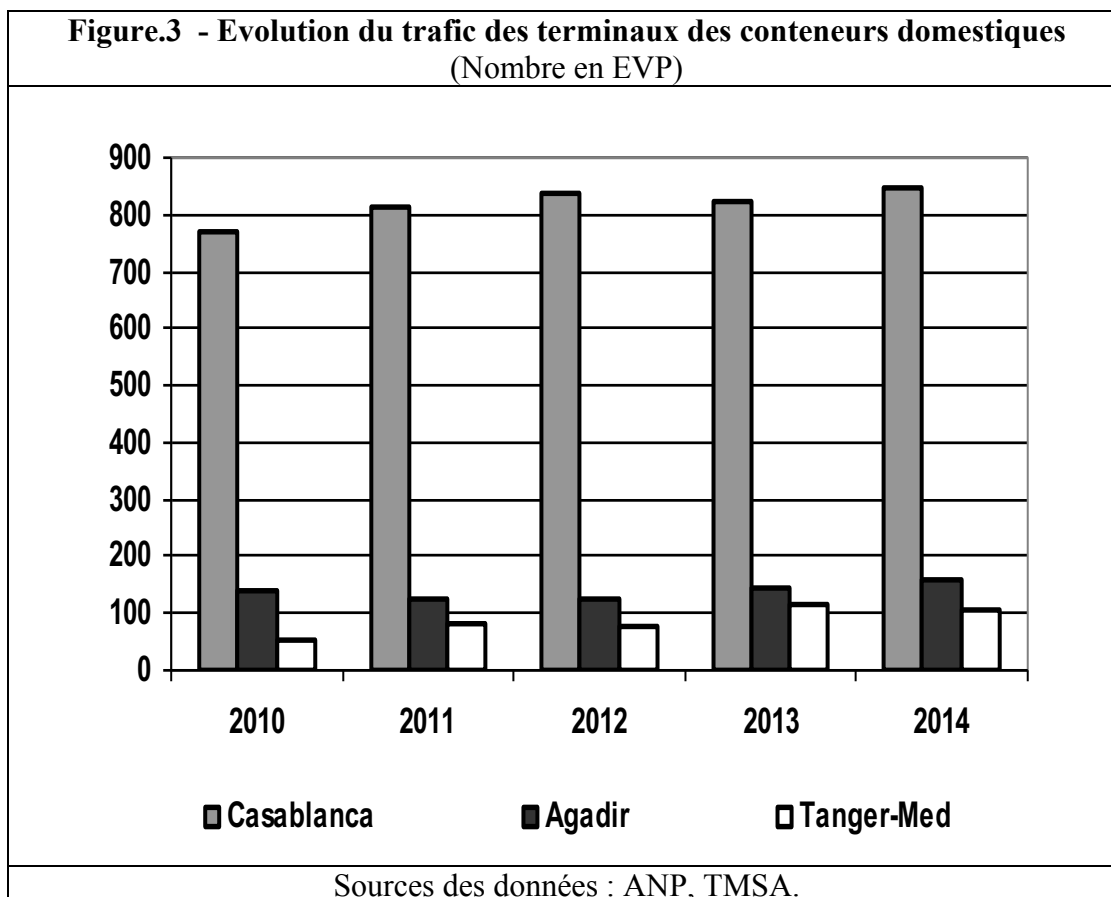
Les infrastructures mises en place dans le cadre des stratégies successives de développement de l'offre marocaine de services maritimes, ont progressivement contribué à la conteneurisation des flux de marchandises. Les trois terminaux à conteneurs du pays, Casablanca, Agadir et Tanger-Med sont parvenus à franchir en 2011 le seuil de 30 millions de tonnes, chargées dans plus de 3 millions EVP. Malgré une chute en activité en 2012, le secteur a renoué rapidement avec la croissance pour franchir la limite de 40 millions de tonnes et 4 millions EVP en 2014 (Tableau 2).

Assurée par le hub de Tanger-Med, l'activité de transbordement participe avec une forte proportion dans ce trafic conteneurisé. Sur la période des sept dernières années, elle a réussi à couvrir 72 % du total du poids et 68 % de l'ensemble des conteneurs chargés et déchargés. Le trafic restant représente des flux domestiques.

Tableau.2 - Evolution du trafic conteneurisé						
Année	Trafic en transbordement		Trafic Domestique		Trafic Global	
	Poids (T)	Nombre (EVP)	Poids (T)	Nombre (EVP)	Poids (T)	Nombre (EVP)
2010	20 196 257	2 004 046	7 843 881	964 096	28 040 138	2 968 142
2011	22 262 735	2 011 945	8 658 059	1 021 151	30 920 794	3 033 096
2012	15 456 936	1 750 906	9 142 958	1 040 000	24 599 894	2 790 906
2013	25 200 421	2 471 285	9 466 575	1 055 483	34 666 996	3 526 768
2014	30 923 262	2 969 582	10 195 954	1 115 408	41 119 216	4 084 990
Sources des données : ANP, HCP, TMSA.						

Depuis son adoption vers les années soixante-dix au port de Casablanca, le mode de conditionnement par conteneur n'a pas arrêté de se développer pour occuper une place notoire dans les échanges du commerce extérieur maritime au Maroc. Au titre de l'année 1990, l'activité des conteneurs domestiques a atteint 1,5 millions de tonnes, soit 13 % du total du trafic maritime national hors minerais et des produits énergétiques. En 2012, cette proportion est passée à 20 % avec un volume de 9,1 millions de tonnes, conditionnées par 1 million EVP.

Sur le plan de l'activité des terminaux à conteneurs de ce trafic domestique, celui du Port de Casablanca conserve toujours sa suprématie avec le traitement de plus des 3/4 du trafic domestique conteneurisé en volume et en nombre d'EVP. Le reste est partagé entre les ports d'Agadir à raison de 14% et Tanger-Med avec 8 %, ce dernier vient d'intégrer cette activité domestique dans son offre de services à partir de 2013. La forte concentration spatiale de cette activité est due à l'importance de Casablanca en tant que pôle économique très dynamique et à l'importance de la connectivité de son port (Figure.3).



Les ports de Casablanca et Tanger-Med enregistrent une croissance progressive, au moment où le port d'Agadir connaît une évolution fluctuante. Il semble que le trafic conteneurisé au niveau de ce dernier est dominé par l'exportation de la branche des fruits et légumes qui reste fragilisée par la fréquence des sécheresses et par la limitation des contingents d'entrées aux marchés de l'Union Européenne.

Le transport maritime domestique des conteneurs utilise actuellement 29 lignes maritimes régulières, essentiellement de type feeder connectant les plateformes portuaires marocaines aux grands hubs des façades portuaires européennes de la Méditerranée et de la Mer du Nord, ainsi que les ports de la rangée portuaire atlantique africaine. Depuis sa mise en service en 2007, le hub de Tanger-Med est utilisé pour la connexion des terminaux d'Agadir et de Casablanca à la «route maritime circumterrestre» animée par les porte-conteneurs géants reliant l'Europe à l'Asie et aux Amériques.

Le trafic domestique conteneurisé est fortement caractérisé par un double déséquilibre des flux entre les importations et les exportations: le premier déséquilibre est généré par un niveau assez élevé de conteneurs vides représentant 41 % du total des boîtes chargées, par contre le second apparaît entre les boîtes métalliques 20" demandées pour l'exportation et celles de 40" très utilisées en importation (METL. 2013) .

Il est évident, qu'une telle situation ne peut qu'affecter les taux de fret maritime, et par conséquent de pénaliser la compétitivité du transport maritime face au transport routier international à destination des marchés européens.

A l'encontre de cette dynamique de croissance positive du trafic conteneurisé, la présence des compagnies maritimes marocaines spécialisées dans le secteur a connu une régression constante, avant d'arriver à une situation de substitution par des firmes étrangères. Par faiblesse de compétitivité dans un contexte mondialisé caractérisé par une surcapacité d'offre de charge et de bas prix de fret, les compagnies maritimes nationales n'étaient pas en mesure de surmonter la concurrence des grands amateurs mondiaux comme Maersk, MTC, CMA-CGM... Ces derniers ont fini par s'installer dans les principaux ports marocains de commerce.

En tant que port régional à potentiel relativement important d'exportation de produits agroalimentaires, le port d'Agadir a suscité aussi l'intérêt de ces armateurs internationaux qui négocient son trafic à conteneur.

3-4 Place du port d'Agadir,

Activité du terminal à conteneurs

Etroitement lié à la dynamique des régions du Sud marocain à vocation de production de denrées agroalimentaires, le port d'Agadir était toujours au rendez-vous pour le développement de ses services de transport maritime pour soutenir la compétitivité des exportations de cette zone dans les marchés étrangers. Le choix de l'option d'intégration de ce port dans le réseau du système mondiale du trafic maritime mondiale conteneurisé, était nécessaire.

Après une phase de résistance au changement et d'adaptation du conteneur au trafic des produits agroalimentaires périssables, le port d'Agadir s'impose actuellement comme un terminal à conteneurs important à l'échelle nationale.

En tenant compte des données des exportations (ANP & Marsa-Maroc), le volume moyen annuel, calculé sur la période 2010-2014, du trafic des exportations conditionnées par conteneur écoulées par le port d'Agadir était de plus de 850.000 tonnes, cela équivaut à un taux de conteneurisation de l'ordre de 70 %. Le port d'Agadir est loin du volume conteneurisé traité par le port de Casablanca, mais son taux de conteneurisation reste assez élevé. Le port de Casablanca continu encore à traiter un volume important des phosphates conditionnés en vrac solide (Tableau 3).

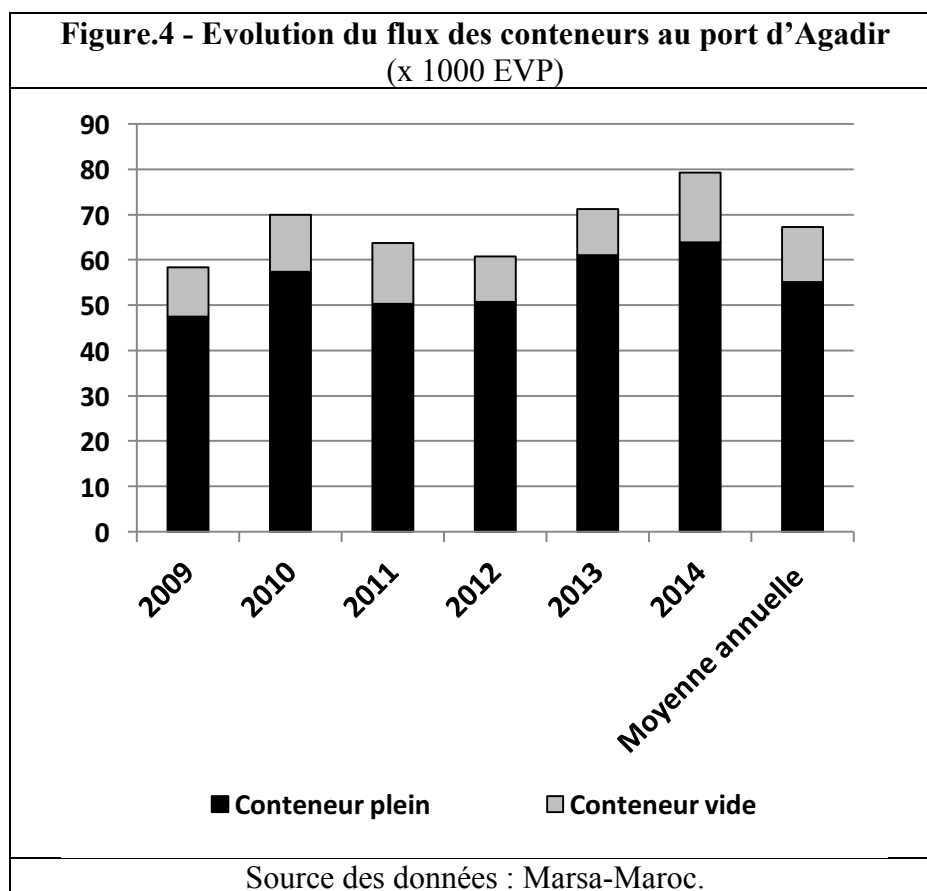
Tableau.3 -Taux de conteneurisation des exportations aux ports d'Agadir et de Casablanca (%)				
Année	Agadir		Casablanca	
	Global	Hors minerais	Global	Hors minerais
2010	77,7	84,2	18,8	75,7
2011	77,1	83,1	22,0	80,4
2012	59,3	85,7	21,1	82,7
2013	56,8	88,3	23,1	73,4
2014	69,3	88,3	23,7	62,6
Moyenne annuelle	66,9	84,9	21,7	73,9
Sources des données : Marsa-Maroc, ANP				

Le taux de conteneurisation du port d'Agadir n'est pas strictement stable, il connaît des fluctuations à écart légèrement modéré de 18 points pour le flux global des exportations et seulement de 5 points pour le flux hors minerais. Ces balancements sont étroitement liés à la variabilité de l'activité minière dépendante des contrats d'exportation et aux fluctuations des cours des mines à l'échelle internationale, ainsi qu'aux aléas climatiques qui maitrisent la qualité et la quantité des produits agroalimentaires constituant les principales filières d'exportations dans l'hinterland de ce port.

Les fluctuations du taux de conteneurisation n'affectent pas la tendance globale à la hausse des volumes d'exportations conteneurisées. La période 2009-2014 a enregistré un taux d'accroissement annuel du flux exporté conteneurisé de 4,6 %. Alors que l'activité exportatrice des terminaux à conteneurs de Casablanca n'ont connu qu'une croissance moyenne annuelle de 0,5 %.

En nombre de boîte, le port d'Agadir a atteint en 2014 un niveau de traitement de conteneurs sans précédent, il est arrivé à 80.000 EVP en exportation. Cinq ans avant, en 2009 le nombre traité était en dessous de 60.000 EVP. Après les deux années de marasmes de 2011 et 2012, la croissance a repris en 2013 pour dépasser le seuil de 70.000 EVP. Le taux de croissance moyen annuel enregistré sur cet intervalle de 6 ans est de l'ordre de 5,2 % (figure. 4).

A l'instar de l'ensemble de l'activité portuaire nationale frappée d'un écart entre les exportations et les importations, le port d'Agadir n'est pas épargné du déséquilibre entre les conteneurs pleins et vides, mais avec un écart de moindre importance. Si cet écart a atteint un taux de 41 % de conteneurs vides à l'échelle nationale en 2011 (MET. 2013), au niveau du port Agadir il n'était que de 18 % par an.



Ce déséquilibre ne réside pas uniquement en nombre de conteneurs, mais aussi en taille et en type de conteneur. Etant donné que le port d'Agadir ne constitue pas une entrée principale du flux conteneurisé importé et que la plus part des importations sont conditionnées en conteneur dry, les compagnies maritimes se trouvent dans l'obligation d'importer continuellement des conteneurs adaptés avec la nature des exportations composées principalement de produits périssables. Les responsables des compagnies maritimes au niveau du port d'Agadir confirment que les besoins en conteneurs reefer et de tailles non conventionnelles comme celle de 45'' sont en progression.

A titre indicatif, les conteneurs vides acheminés en 2014 ont constitué 72 % de l'ensemble du flux des conteneurs importés, dont 92 % sont de type reefer (Marsa-Maroc). Une telle situation ne peut que se répercuter sur le prix du fret maritime.

Pour réduire la pression sur les quais et les espaces de stockage des conteneurs au niveau des ports, et en attendant la concrétisation des plateformes logistiques prévues dans le cadre des stratégies logistiques régionales et nationales, les compagnies maritimes sont contraintes d'acquérir des espaces de stockage et de test de leurs parcs de conteneurs à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Des compagnies comme CMA-CGM ont déjà envisagé d'avoir une sorte de «plateforme continentale» pour la régulation de son parc à conteneur à l'échelle des Régions du Sud.

Les produits conteneurisés

Le transport maritime conteneurisé attire principalement les exportations agroalimentaires. Sur la base du traitement des données statistiques recueillies auprès des services de Marsa-Maroc, ces exportations ont pu couvrir au cours de la période 2009-2014 les 3/4 de l'ensemble du trafic exporté en conteneurs, le 1/4 restant est constitué de minerais, d'articles d'emballage et de produits divers.

Le conteneur reste le plus utilisé par les agrumes représentant le 1/3 du volume total des exportations. En 2010, un pic de transfert d'agrumes est atteint pour arriver à 44 % du total, soit 400.000 tonnes environ. Depuis cette année ce trafic a connu une baisse en volume pour ne pas dépasser 1/4 du total conteneurisé. Malgré la forte présence du conteneur dans l'acheminement des agrumes, le conditionnement par navire frigorifique polytherme est encore présent dans cette filière, la part moyenne annuelle de ce mode de transport était de 28% durant cette même période.

Vu leur haut niveau de périssabilité et la proximité géographique des marchés de l'Union Européenne comme principaux débouchés, le transport maritime n'était pas aussi attractif que le transport routier pour les exportations des primeurs. Toutefois, avec les changements constatés au niveau de la chaîne logistique de cette filière, principalement l'exploration de marchés lointains et les améliorations du transit portuaire, il est à constater que depuis 2011 les différents légumes ont commencé à être acheminés par voie maritime. Au cours de la même période de référence (2009-2014), un volume moyen annuel de 120.000 tonnes environ a transité par le port d'Agadir. Les acteurs du secteur constatent que l'unitarisation des fruits et légumes par conteneur reefer est en train de constituer un support pour propulser les exportations de cette filière à partir de la Région de Souss-Massa et des Régions du voisinage.

Pour les produits de la mer, en dehors du poisson frais acheminé en premier lieu par voie routière, le reste des produits de la mer est exporté principalement par voie maritime, exclusivement par conteneur. La part moyenne annuelle représentée par ce dernier mode de conditionnement maritime est de 98 %. Le poisson congelé couvre la part la plus importante des produits de la mer conteneurisé avec un taux de 57 %, soit un volume moyen annuel de l'ordre de 160.000 tonnes. Les produits transformés en conserves viennent en seconde position avec plus de 13 %, soit une moyenne annuelle de plus de 100.000 tonnes, la farine de poisson ne couvre que 6 % du total. L'huile de poisson, après des tentatives de conteneurisation, ce mode de conditionnement fut abandonné par les compagnies maritimes à partir de 2011 en relation avec sa nature inflammable. Il est considéré comme produit dangereux de classe 3 (produit liquide inflammable et combustibles) dont les conditions de transport adéquat ne peuvent être assurées que par des cargos conventionnels (UPM : www.upem.org).

Du fait de leur nature onéreuse, les minerais exportés à partir du port d'Agadir sont acheminés par des navires de type vraquier. Dernièrement avec les mutations survenues au niveau du port, le nouveau manutentionnaire (Marsa-Maroc) et les compagnies maritimes en place, et même quelques exportateurs, penchent d'aller de plus en plus vers un acheminement unitarisé. Cette tendance a le privilège de livrer même les petites quantités, d'utiliser les différents navires, de réduire la circulation des camions à bennes à l'intérieure du port et dans son voisinage, et par conséquent d'améliorer le contexte environnemental du port.

La moyenne annuelle du volume conditionné par conteneur sur la même période de référence (2009-2010), était d'environ de 30.000 tonnes, cela ne représentait que 10 % du total du volume des exportations minérales. Au cours des deux dernières années le flux conteneurisé a continué sa croissance pour dépasser 80.000 tonnes. La part de ce mode de conditionnement n'aurait pu être améliorée si les exportations de minerai de fer n'ont pas connu une augmentation remarquable en rapport avec le décrochement d'un important contrat d'achat avec un importateur indien.

En dehors des minerais, il existe un flux constitué de produits divers, principalement de ferrailles, matériels et engins, articles d'emballages..., il représente un volume moyen annuel de plus de 200.000 tonnes, soit 15 % environ de l'ensemble des exportations traitées au niveau du port d'Agadir. Dans ce flux, le conteneur polarise une proportion de 90 %.

Lignes maritimes régulières

En rapport avec son activité en tant que plateforme portuaire dédiée principalement à une exportation de produits agroalimentaires périssables, le port d'Agadir a réussi à attirer au moins cinq grandes compagnies maritimes spécialisées dans la chaîne du transport sous régime froid.

En plus d'Africa Express Line (AEL) qui anime une ligne traditionnelle reliant le littoral ouest africain à l'Europe méditerranéenne, d'autres compagnies comme CMA-CGM, Mearsk et MSC viennent de s'installer au niveau de ce port. L'arrivée de ces armateurs mondiaux est venue pour renforcer la connexion du port d'Agadir à l'Europe et le reste du monde. Les ports directement visés à partir d'Agadir sont ceux de la façade maritime méditerranéenne et de celle de l'Atlantique - Mer du Nord. Les ports lointains sont indirectement touchés par transbordement à partir des hubs de Tanger-Med et d'Algesiras (Tableau.4).

Tableau.4 - Etat des lignes maritimes régulières émanant ou passant par le port d'Agadir.				
Zone desservie	Armateur	Consignataire	Destination	Transit time (jours)
Méditerranée	CMA-CGM	CMA-CGM	Port-Vendres	04
Europe du Nord	CMA-CGM	CMA-CGM	Dunkerque Saint-Pétersbourg	05 10
	MEARSK	MEARSK	Rotterdam Bremerhaven Gdansk Saint-Petersburg	05 06 08 13
			Saint-Pétersbourg	09
	OPDR	SOMATIME	Rotterdam Saint-Pétersbourg	08 12
	MSC	MSC	Anvers	06
Afrique	AEL	MANUSOUSS	Dakar	03
			Abidjan	07
			Tema	12
			Douala	10
Transbordement	MEARSK	GLOBALE MARINE	Algesiras	04
	CMA-CGM	CMA-CGM	Tanger Med Algesiras	04 05
Source : ANP.				

CONCLUSION

Depuis son intégration dans le transport maritime, le conteneur a pu forger une place de plus en plus étendue. Les améliorations ininterrompues des performances de ce nouveau mode de conditionnement maritime et la baisse constante des prix du fret qui en découle, continueront à créer des conditions favorables pour son développement dans l'avenir. Les analyses des différents indicateurs par les organismes spécialisés comme la CNUCED, projettent un avenir encore plus prometteur pour cette activité. Malgré la constatation d'une surcapacité de l'offre de chargement due au ralentissement des échanges de commerce international, les différents acteurs représentés par les gouvernements, les opérateurs de manutention et les compagnies maritimes poursuivent toujours la concrétisation des actions prévues dans le cadre de leurs stratégies en cours. Le canal du Suez et celui de Panama sont en train de subir des élargissements et des approfondissements conséquents pour être en mesure d'accueillir des porte-conteneurs de plus en plus géants. Les cas de redimensionnement des ports existants ou de construction de nouveaux hubs portuaires ne manquent pas à travers le monde.

Ayant choisi de faire du transport maritime une composante structurante de son économie nationale, le Maroc a bien avancé dans la réalisation de sa stratégie portuaire en cours. La mise en service des différents terminaux à conteneurs du hub de Tanger-Med et des autres réaménagés au niveau des ports de Casablanca et d'Agadir, ont commencé à donner de bons résultats. L'indice de connectivité maritime du pays s'est nettement amélioré ces dernières années pour classer le Maroc parmi la catégorie des grandes puissances maritimes à l'échelle mondiale.

Dans cette stratégie nationale, le port d'Agadir est en train de prendre une place notoire en tant que terminal à conteneurs sous régime froid spécialisé dans le trafic des exportations agroalimentaires. Toutefois son développement dans l'avenir doit prendre en considération la résolution des contraintes imposées par l'agglomération du Grand Agadir sur le plan foncier et celui de la circulation routière.

REFERENCES ET BIBLIOGRAPHIE :

Agence Nationale des Ports. 2015 : Activité portuaire 2014. Casablanca, 3 p. (www.anp.org.ma);

Bouayad A. 1977 : La conteneurisation et le terminal du port de Casablanca. Mémoire de fin d'études, ESCAE, Cycle Supérieure de Gestion, Casablanca, 154 p ;

Direction des Etudes et des Prévisions Financières, 2016 : Le transport maritime des marchandises au Maroc: évolutions et perspectives. Ministère de l'Economie et des Finances, Maroc, mars 2016, 46 p ;

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. ;

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

Frémont A. 2007 : Le monde en boîte : conteneurisation et mondialisation. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Synthèse n° 53, 148 p. ;

Ministère de l'Equipeement, Transport et Logistique. 2011 : La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030. Rabat, 63p. (www.anp.org.ma - www.mtpnet.gov.ma);

Levenson M., 2010: The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Ed. Princeton UniversityPress, 393 p. ;

Ministère de l'Equipeement, le Transport et la Logistique. 2013 : Etude sur la stratégie du secteur du transport maritime marocain et le développement du pavillon national au Maroc. Dir. Mar.March., ALG, Mission 1, Juin 2013, 166 p. ;

Rodrigue J-P, 2013: The Geography of Transport Systems. Ed. Routledge, 3rd Edition, 416 p.;

UNCTAD, 2015: Review of maritime transport 2015. UN Publications, 2015, 122 p. (www.unctad.org);

Vigarié A. 1979 : Ports de commerce et vie littorale. Hachette, Paris, 496 p. ;

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