

# Grand angle

## Industrie portuaire

# Relever le défi de la concurrence internationale...

● Les récentes mutations du secteur ont conduit à l'accentuation des alliances et des mégalliances entre différents opérateurs maritimes. Amélioration de la compétitivité économique globale, à travers la baisse des coûts, promotion de la qualité des prestations portuaires et accroissement de l'investissement dans les infrastructures portuaires...sont les objectifs.



faire les besoins de ces derniers pour gagner plus de temps et d'argent sans affecter la qualité du service fourni. Cette recherche de performance maximale a stimulé d'importants progrès techniques et technologiques en matière de construction navale, de ports, d'équipements de manutention et dans les NTIC et leur application dans le secteur du transport maritime. Ces avancées ont, aux dires d'Ahmed Lotfi, directeur du cabinet conseils LA-SKILLS, favorisé une tendance à la croissance par le «gigantisme», synonyme d'efficacité et d'amélioration de la compétitivité des acteurs. Dans un tel contexte, les «poids lourds» du secteur se taillent la part du lion. À titre d'exemple, en 2013, les 20 premiers armateurs mondiaux exploitaient 49,27% des navires et assuraient 80,8% du trafic mondial de conteneurs. Dans le même sillage, la directrice générale de l'Agence nationale des ports, Nadia Laraki, rappelle que «l'environnement international des ports est aujourd'hui marqué par la globalisation des échanges et l'inscription du transport maritime dans un système logistique multimodal international. En ma-

« La concurrence entre ports est présente et envahissante dans le cadre de la globalisation ». Ces propos de Mustapha El Khayat, président de l'Association marocaine pour la logistique (AMLOG), lors du forum sur «L'efficacité portuaire», tenu récemment à Casablanca, résume parfaitement la situation qui caractérise l'environnement portuaire international. En effet, dans le contexte de la mondialisation et de l'accélération des échanges

commerciaux dans le monde, le transport maritime a évolué pour devenir le mode dominant dans les échanges commerciaux, avec au moins 80% du trafic commercial mondial et un marché d'environ 1.500 milliards d'euros pour l'année 2015. Cette accélération que connaît le secteur a placé le facteur temps au centre des exigences des clients des ports, notamment les chargeurs et armateurs ou organisateurs de chaînes logistiques. Il s'agit désormais, pour les ports, de satis-

● ● ●  
En 2013, les 20 premiers armateurs mondiaux exploitaient 49,27% des navires et assuraient 80,8% du trafic mondial de conteneurs.



À l'heure de l'intermodalisme et des 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 chaînes des transports, la possibilité de choisir les circuits et les ports qui leur permettent la maîtrise du coût total du transport de bout à bout.

**Mustapha El Khayat,**  
Président de l'AMLOG



Toute erreur dans les prévisions et la gestion du capital humain pourrait remettre en cause les processus et les conditions d'efficacité d'un terminal ou d'un port; les arrêts de travail causés, soit par des accidents du travail, soit par des conflits sociaux, peuvent être très coûteux; l'industrie portuaire gagnerait plus en efficacité si l'importance du capital humain est suffisamment prise en considération dans les choix stratégiques des entreprises et dans leurs pratiques de management au quotidien.

**Ahmed Lotfi,**  
Directeur du cabinet conseils LA-SKILLS

# Grand angle

## Inzegane

tière de transport maritime, les mutations observées sont plus importantes et impactent directement l'activité des ports». Bien évidemment, il s'agit là des progrès technologiques et techniques (navires de grandes tailles). Mieux encore, ces mutations ont conduit à l'accentuation des alliances et des méga-alliance entre différents opérateurs maritimes. «Sur ce point, il faut savoir que l'automatisation traduit une préoccupation de productivité et de réduction des coûts alors que la pénétration et le développement font croître la conteneurisation et le transport maritime multimodal...», explique Laraki. De ce fait, les enceintes portuaires sont désormais dans l'obligation de suivre continuellement les évolutions techniques qui leur permettront d'assurer des prestations conjuguant rapidité de transit et coûts compétitifs. «Ces nouveaux défis, observés à travers le monde, ont été également à l'origine du phénomène quasi universel de libéralisation des activités portuaires visant l'amélioration de la compétitivité économique globale, à travers la baisse des coûts, l'amélioration de la qualité des prestations portuaires et l'accroissement de l'investissement dans les infrastructures portuaires», souligne la directrice générale de l'ANP. Ce n'est pas tout puisque les ports subissent de plus en plus la pression des armateurs, des manutentionnaires et de ce fait sont appelés à augmenter leurs productivités opérationnelles. Ceci étant, les ports marocains n'ont pas l'intention

de demeurer à la remorque de cette évolution. C'est dans cette vision que s'inscrit le projet communautaire de mise en place de l'Observatoire de compétitivité des ports marocains (OCPM), piloté par le ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique, l'Agence nationale des ports (ANP) et les autres départements ministériels concernés (www.lesecoma). En effet, si le Maroc, avec 13 ports ouverts au commerce international, dont un port de transbordement, qui lui ont permis de réaliser un trafic global de 115 millions de tonnes et un trafic domestique de 84,2 millions de tonnes en 2014, dispose d'acquis considérables, il ne peut se permettre de se reposer sur ces infrastructures seulement dans un environnement aussi changeant et toujours plus exigeant. À ce propos, plus d'efforts d'investissements devront être déployés en matière d'infrastructures portuaires. Ceci dit, comme l'explique Ahmed Lotfi, ces efforts

devront tenir compte d'un aspect essentiel qui est le capital humain. Pour lui, les gros investissements engagés, pour développer les capacités d'un terminal ou d'un port et créer les conditions d'une organisation performante, sont nécessaires. Mais ces derniers ne peuvent à eux seuls garantir une efficacité durable et une performance appréciée par les stakeholders. Le capital humain se positionne donc, dans le contexte actuel, comme le facteur déterminant de l'efficacité des terminaux et des ports.

PAR **JOSPEH OSCAR GNAGBO**  
& **JALAL BAAZI**

**Plus d'efforts d'investissements devront être déployés en matière d'infrastructures portuaires.**

de demeurer à la remorque de cette évolution. C'est dans cette vision que s'inscrit le projet communautaire de mise en place de l'Observatoire de compétitivité des ports marocains (OCPM), piloté par le ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique, l'Agence nationale des ports (ANP) et les autres départements ministériels concernés (www.lesecoma). En effet, si le Maroc, avec 13 ports ouverts au commerce international, dont un port de transbordement, qui lui ont permis de réaliser un trafic global de 115 millions de tonnes et un trafic domestique de 84,2 millions de tonnes en 2014, dispose d'acquis considérables, il ne peut se permettre de se reposer sur ces infrastructures seulement dans un environnement aussi changeant et toujours plus exigeant. À ce propos, plus d'efforts d'investissements devront être déployés en matière d'infrastructures portuaires. Ceci dit, comme l'explique Ahmed Lotfi, ces efforts