

2025

le transport maritime ET Le rôle des ports marocains dans le commerce international



Anas RAFIK
Groupe IGISEM

Remerciement

Je tiens tout d'abord à remercier vivement M. le président fondateur de l'IGISEM, M.CHARAF AAHADI, pour son suivi, son encadrement et son orientation ; ainsi que au corps professoral pour leurs engagements et encadrements durant . J'adresse mes vifs remerciements tout le corps professoral pour son engagement sans faille et pour sa motivation.

Aussi, ma profonde gratitude s'adresse à Mr. MEHDI OUFQIR de m'avoir permis de passer mon stage au sein de son entreprise .

Je remercie également La responsable des

opérations , pour sa fermeté, ses compétences professionnelles, sa présence, sa motivation, sa gentillesse et ses qualités

humaines ,sans oublier son assistante contrôle qualité, pour leur disponibilité, et leurs conseils , et pour son orientation, ses conseils et son suivi.

Enfin, Je tiens à remercier mes parents, pour leur sacrifice, leur soutien moral, leur présence et encouragement, leur suivi et conseil, et l'image de responsabilité qu'ils me donnent .

SOMMAIRE

Table des matières

Partie1 : Le Transport Maritime	7
I. Présentation du transport maritime :	7
1. Définition :	7
2. Les avantages et les inconvénients du transport maritime :	8
II. Caractéristiques des marchés du transport maritime :	10
Les navires :	11
1. La conteneurisation :	32
2. La Manutention des marchandises :	40
III. Les intervenants du transport maritime :	45
1. L'armateur :	45
2. L'agent maritime :	45
3. Le commissionnaire de transport :	46
4. Le shiphandler :	46
5. Le transitaire :	46
6. Le commissionnaire :	47
7. Le consignataire :	47
8. Manutentionnaire :	48
9. Courtier maritime :	48
10. La douane :	49
11. Le transporteur :	49
12. Le chargeur :	49
13. Le lamanage :	50
14. Gardiennage :	50
IV. Principaux armateurs mondiaux du transport maritime :	50
V. Tendance du transport maritime :	52
1. Le tramping :	52
2. Le shipping régulier :	53
I. Progrès du commerce maritime mondial :	55

1.....	Évolution générale du trafic maritime :	57
2.....	Les principaux pôles du commerce maritime mondial :	59
II.	Poids du commerce maritime dans l'économie mondiale :	59
1.	La maritimisation de l'économie mondiale :	60
2.	Les emplois maritimes :	61
III.	Statistiques de marchandises transportées :	63
1.	Part du transport maritime dans le transport mondial :	64
3.	Classement des pavillons d'immatriculations de la flotte mondiale :	65
4.	Les propriétaires les plus représentatifs de la flotte mondiale :	66
IV.	Les risques liés au commerce maritime :	67
1.	La piraterie.....	67
2.	Les risques environnementaux :	70
Etude de cas – Tanger MED.....		72
I.	Partie Théorique :	72
1.	Introduction :	72
3.	Rôle économique et logistique des ports :	72
4.	Principaux ports marocains :	73
5.	Impact économique :	73
II.	Partie pratique - Tanger Med :	73
1.	Résultats de l'analyse :	73
2.	Analyse et interprétation :	74
3.	Conclusion :	74

Introduction générale :

L'accélération du progrès technique, le développement de la mécanisation et la maîtrise des techniques de plus sophistiquées ont fait du transport ; un domaine en évolution infinie, et l'on a pu caractériser les civilisations par les techniques de transport qu'elles maîtrisaient. Grâce à ces évolutions technologiques, plusieurs modes de transport apparaissent tels que le transport aérien, terrestre et maritime.

De plus en plus ces différents modes de transport prennent une importance et une place primordiale dans le cercle économique.

Avec l'accroissement du volume des échanges internationaux, le transport ne peut plus constituer un processus isolé de déplacement d'une marchandise d'un point à un autre mais il est devenu une partie intégrante d'un processus commercial et logistique plus complexe exigeant des compétences et une compétitivité des compagnies maritimes.

Le transport maritime est le mode le plus important pour le transport de marchandises. Il consiste, dans sa définition stricte, à déplacer les marchandises par mer. C'est un moyen de transport sûr, fiable, peu

onéreux. Il est aussi le moins consommateur d'énergie. Dans le monde, le transport maritime est le pilier principal du commerce.

Le commerce maritime est un enjeu géostratégique dont 90 % du commerce mondial de marchandises s'effectue aujourd'hui par voie maritime. C'est dire l'importance des espaces maritimes et littoraux dans une économie mondialisée.

Dans ce contexte s'intègre le thème de notre projet qui consiste à étudier le commerce maritime dans le monde ; ce projet sera divisé en deux parties sont :

- **La première partie chapitre est consacré à présenter le transport maritime à l'international.**
- **Et la deuxième partie analyse l'évolution du commerce maritime mondial.**

Partie1 : Le Transport Maritime

I. Présentation du transport maritime :

1. Définition :

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation et

permet de desservir le monde entier. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, pour des petits lots et de courtes distances. Le transport maritime est ainsi le mode le plus important pour le transport de marchandises : on estime qu'environ 80 % du volume mondial de marchandises échangées est acheminé par la mer. Reflet de la croissance économique et de la mondialisation, le transport maritime a connu une croissance soutenue ces 40 dernières années. Ce phénomène s'explique par la forte croissance économique de certains pays asiatiques qui a dopé le commerce mondial, et a été facilité par plusieurs facteurs qui ont contribué au dynamisme et à la modernisation du secteur, tels que la libéralisation des transports, la modernisation de la logistique, ou encore le développement de la conteneurisation. A côté de ce mouvement de mondialisation s'est également développée une régionalisation des échanges : les échanges à l'intérieur d'une même zone (Europe, Asie, etc.) ont fortement augmenté.

2. Les avantages et les inconvénients du transport maritime :

❖ Les avantages :

Le mode maritime permet le transport de tous types de marchandises, de grandes quantités de produits et sur de très longues distances (transport de masse, intercontinental) ; offre une très grande capacité

de port en volume et en lourd à faibles couts et sans rupture de charge entre deux ports ;

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages :

- **Le moindre coût :**

Le transport maritime est un moyen de transport peu couteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre). S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour des petits lots et des courtes distances.

- **Sécurité :**

Le conteneur va protéger la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention. Il sera aussi un rempart contre le vol, les incidents légers de manutention et les pertes.

- **Sureté :**

Il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes. Il offre des garanties de sureté maximale pour les chargements de marchandises.

- **Fiabilité :**

Il offre des garanties de régularité.

❖ **Les inconvénients :**

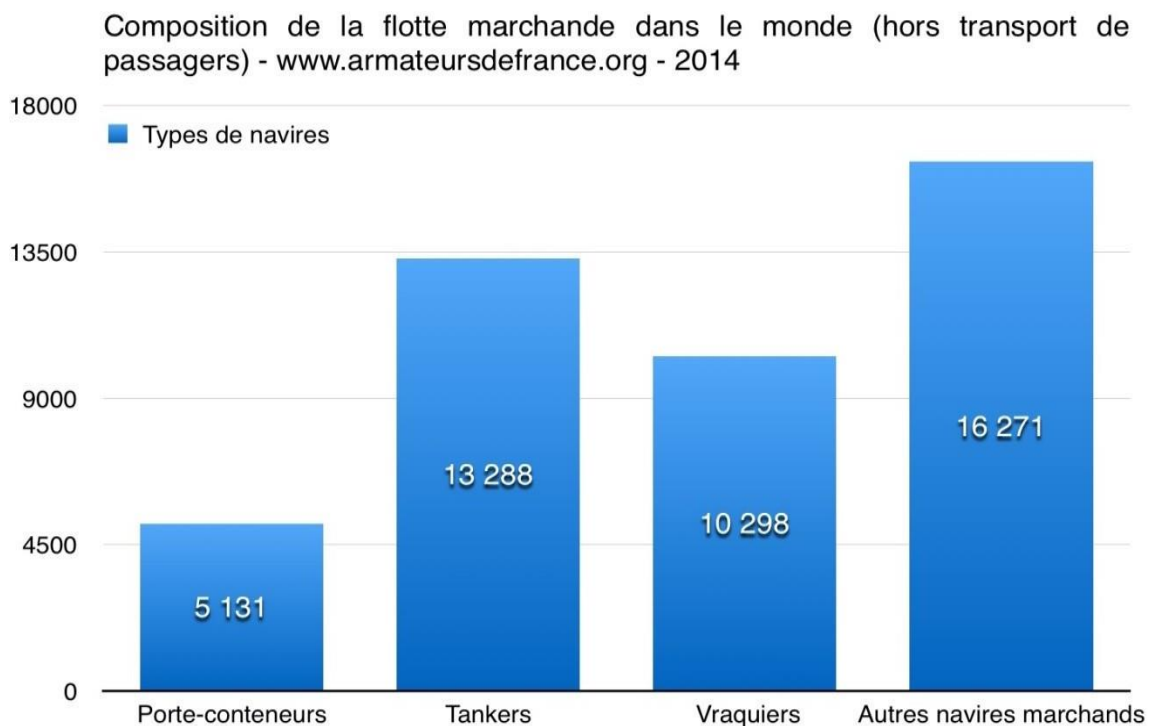
- La lenteur
- Des délais longs
- La nécessité d'accès constant à la mer ou à un grand fleuve
- Les couts d'emballage et les primes d'assurance plus onéreuses
- Les ruptures de charge en cas de départ ou de destination à l'intérieur des terres
- Le taux d'avarie relativement élevé

II. Caractéristiques des marchés du transport maritime :

Le transport maritime achemine l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite et d'autres types des marchandises ...) ; il s'agit du transport de vrac, effectué par des navires spécialisés appelés vraquiers. Le transport maritime couvre également le transport de produits préalablement conditionnés sous forme de palettes, cartons, caisses, fûts, que l'on appelle les marchandises diverses transportées par des navires dits conventionnels.

Les navires :

Le transport maritime est assuré par une flotte de près de 89464 navires ; Les navires destinés à l'emport de marchandises en vrac ou de breakbulk peuvent être des vraquiers, des céréaliers, des cimentiers, des grumiers, des minéraliers, des phosphatiers, des transporteurs de véhicules ; les produits liquides seront transportées par des navires citernes tels que les pétroliers, les chimiquiers, les pinardiers, les butaniers, les méthaniers, etc. Enfin, on trouve les porte-conteneurs, les cargos polyvalents, les rouliers(RORO), les BIBO (Bulk In, Bags Out).



a. Types de navires utilisés :

a.1 Navires du commerce :

- **Navires cargos :**

Cargos polyvalents

Les plus basiques des navires cargos, ils peuvent transporter de tout, et en particulier des marchandises emballées conventionnellement (sacs, ballots, caisses...) ; ils sont souvent utilisés au cabotage.





Chimique

Pouvant transporter une grande variété de produits, ils disposent de nombreuses citernes et de tuyautages séparés, ainsi que de systèmes de chauffage. Ils sont soumis à des normes de sécurité drastiques.

Navires chimiques :
Asphaltier,
Phosphoriquier, Soufrier.



<p><u>Gaziers</u></p>	<p>Répartis entre <u>méthaniers</u> et <u>butaniers</u>, ils transportent du gaz naturel ou du <u>gaz de pétrole liquéfié</u>, à très basse température ; ils représentent le summum de la haute technologie sur mer.</p>	
<p><u>Navires citernes</u></p>	<p>Navires transportant des produits liquides dans des citernes ; on trouve les <u>huiliers</u>, <u>pinardiers</u>, <u>bitumiers</u> ... selon le type de produit transporté.</p>	
<p><u>Navires frigorifiques</u></p>	<p>Navires petits, élégants et rapides, souvent peints en blanc, ils transportent des denrées périssables : <u>bananes</u>, <u>agrumes</u>,</p>	

	<p>viande, poisson... à basse température.</p>	
<p>Heavy-lifts</p>	<p>Ils servent à transporter des charges lourdes ou encombrantes comme des plates-formes pétrolières, d'autres navires, des grues, des éoliennes, etc. Les semi-submersibles ont de plus la possibilité de s'immerger afin de se placer sous leur cargaison.</p>	

<p><u>Pétroliers</u></p>	<p>Navires citernes transportant du <u>pétrole</u> ; les transporteurs de <u>pétrole brut</u> sont les plus grands, dépassant 100 000 tonnes et atteignant de grandes proportions ; les transporteurs de produits raffinés sont plus petits.</p>	
<p><u>Porte-conteneurs</u></p>	<p>Navires transportant exclusivement des <u>conteneurs</u> ; apparus récemment, ils prennent maintenant une place importante dans les ports de commerce, et font partie intégrante du commerce mondial. Puissants et rapides.</p>	

post-
Panam
ax


La taille ne cesse d'augmenter mais reste limitée : la largeur est souvent imposée par les grues des ports, et le tirant d'eau par la profondeur des ports accessibles. Les plus grands résultent d'un compromis entre la vitesse (lignes fines) et le nombre de conteneurs embarqués (demandant un plus grand volume).



<p><u>Rouliers</u></p>	<p>Ceux qu'on appelle les RoRo (Roll-On, Roll-Off) ; « roule dedans, roule dehors ».</p> <p>Ils embarquent des marchandises roulantes : <u>camions</u>, remorques, <u>voitures</u>... grâce à une rampe et de grands espaces de garage. Selon les lignes, ils peuvent aussi transporter des passagers.</p>	
<p><u>Vraquiers</u></p>	<p>« Chevaux de trait » des mers, ils transportent de marchandises solides en <u>vrac</u> comme des <u>granulats</u>, des <u>céréales</u>, du <u>charbon</u>, etc.</p> <p>Ils forment 33 % du tonnage de commerce</p>	

	<p>mondial.</p> <p>Les vraquiers sont : BIBO, Charbonnier, Cimentier, Céréaliier, Grumier, Minéralier, Phosphatier.</p>	
--	---	--

- **Navires à passagers :**

<p>Bacs</p>	<p>Bateaux à fond plat utilisés pour traverser les cours d'eau, un estuaire ou un bras de mer, là où un pont n'est pas possible ou économique ; certains sont amphi dromes, ou transportent des véhicules.</p>	
-----------------------------	--	--

<p><u>Ferrys</u></p>	<p>Servant à traverser des mers ou estuaires, ils transportent souvent des voitures et camions en plus des passagers.</p>	
<p><u>Liners</u></p>	<p>Les liners ou <u>paquebots</u> assuraient le transport de voyageurs pour de longs voyages, et notamment pour la traversée de l'Atlantique. Maintenant remplacés par les <u>avions</u> pour les voyages et les navires de croisière, seuls deux <u>transatlantiques</u> sont encore en service, le <u>Queen Mary 2</u> et le <u>Queen Elizabeth 2</u>.</p>	

<p><u>Navire</u> <u>s à</u> <u>grand</u> <u>e</u> <u>vitesse</u> <u>e</u></p>	<p>Ces ferrys à haute vitesse peuvent être des <u>monocoques</u> à coque fine ou des <u>catamarans</u>. En service sur les lignes très fréquentées ou rentables, ils utilisent des <u>hydrojets</u> pour la propulsion.</p>	
<p><u>Navires</u> <u>de</u> <u>croisière</u> <u>re</u></p>	<p>Ces <u>hôtels</u> flottants proposent des <u>croisières</u> d'une ou plusieurs semaine(s), souvent vers les <u>Caraïbes</u> ou autres destinations réputées « exotiques ». Les plus grands transportent plus de 4000 passagers.</p>	

a.2 Les navires de guerre :

Porte-avions

Ils sont les navires principaux des groupes de combats des grandes marines, alliant une grande puissance à une longue portée. Ils ont aussi besoin de nombreux navires de soutien et de protection.





<p><u>Porte- hélicoptère</u></p> <p><u>S</u></p>	<p>S'appelle aussi un porte- avions est un navire de guerre permettant le lancement et la réception d'avions (avion de combat, hélicoptères etc.) à partir du pont.</p>	
<p><u>Corvettes</u></p>	<p>D'un tonnage intermédiaire (entre les avisos et les frégates), les corvettes sont conçues pour la protection de quelques navires ou la défense côtière. Elles sont utilisées principalement par de petites nations, pour des espaces restreints.</p>	

	Elles peuvent parfois embarquer un hélicoptère , et certaines sont furtives .	
Croiseurs	Il s'agit des plus grands navires de combat, après les porte-aéronefs. Puissants et multifonctions.	
Frégates	Éléments de base des marines modernes, les frégates protègent les autres navires	

	<p>de guerre et marchands des menaces sous-marines ou aériennes. Certaines frégates récentes sont furtives.</p>	
<p>Navires collecteurs de renseignements</p>	<p>Ces bâtiments collectent des signaux afin d'aider les services de renseignement et d'intercepter les communications ennemies. Ils peuvent intercepter les ondes radio, radar</p>	

a.3 navires de pêche :



Chalutiers	Utilisant un chalut , ils capturent près de la moitié du tonnage mondial de poissons. On les distingue grâce aux appareils de manœuvre du chalut, souvent à l'arrière. S'il	
----------------------------	---	--

	<p>existe de petits chalutiers artisanaux, on trouve aussi d'énormes navires-usines pouvant pêcher plusieurs dizaines de tonnes de poisson par jour.</p>	
<p><u>Thoniers</u></p>	<p>Ils pêchent des <u>thons</u>, historiquement avec des <u>madragues</u>, ou des lignes, mais actuellement plutôt avec une <u>senne</u>, les coups de senne peuvent emprisonner jusqu'à 250 tonnes de poisson</p>	

	en une seule fois.	
--	--------------------	--

a.1 Navires de services :

<p><u>Bateaux</u> <u>de</u> <u>sauveta</u> <u>ge</u></p>	<p>Ils sont utilisés pour porter secours aux <u>naufragés</u> ou personnes en difficulté près des côtes, même par mauvais temps : de construction robuste et rapide, beaucoup sont même auto-redressables.</p>	
--	--	---

<p><u>Bateaux de lamana ge</u></p>	<p>Ces petites embarcations sont utilisées pour porter les <u>amarres</u> d'un navire à terre pendant un amarrage à quai. Ils disposent parfois d'une cabine.</p>	
<p><u>Remorqueurs</u></p>	<p>Bateaux relativement petits mais très puissants, ils peuvent tirer et pousser d'autres navires, en général pour les opérations portuaires, mais aussi pour le remorquage en haute mer, le sauvetage ou l'escorte de <u>pétroliers</u>. Leur forme ronde, leurs protections et leur</p>	

	<p>espace de pont arrière dégagé pour passer la remorque les distinguent facilement.</p>	
<p><u>Bateau-pompe</u></p>	<p>Ils servent à lutter contre les incendies grâce à de puissantes pompes ; en opération dans les ports et parfois près de terminaux pétroliers, il s'agit souvent de remorqueurs. le plus puissant bateau pompe d'Europe est le "Louis Collet" du Bataillon de marins pompiers de Marseille.</p>	

<p><u>Brise-glaces</u></p>	<p>Ils ouvrent des passages dans la glace, pour dégager des ports ou laisser passer d'autres navires derrière eux. Ils possèdent une coque renforcée, une étrave spécialement conçue et de puissants moteurs. Certains peuvent aussi embarquer des marchandises ou remorquer des navires.</p>	

1. La conteneurisation :

a. La naissance du conteneur :

Depuis les années soixante, un nouveau marché s'est développé pour le transport des marchandises diverses et a connu un essor fulgurant : celui de la conteneurisation. Le conteneur, « boîte » d'un format standardisé, a bouleversé à la fois le mode de transport mais aussi toute la chaîne logistique, du fournisseur au destinataire final, il a été inventé par un transporteur routier américain, Malcom Mac Lean en 1956. Le conteneur destinée à faciliter la manutention et le transport de toutes sortes de marchandises, qui ne sont ni en vrac comme le charbon, ni liquide comme les hydrocarbures. Au départ à usage intérieur aux USA, il devient international à partir de 1966 et entraîna une véritable révolution dans le transport maritime international.

Les transports routier, fluvial et ferroviaire se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son client final. Seul le conteneur est manutentionné, minimisant ainsi les ruptures de charges. Ils sont sans doute l'innovation la plus fructueuse des trente dernières années dans le secteur du transport des marchandises. Plus de cinq millions de conteneurs pour le transport de marchandises sont aujourd'hui en service dans le monde.

La conteneurisation est aujourd'hui prédominante dans le transport international des articles manufacturés. La plupart des produits entrant dans le commerce international voyagent dans des conteneurs, quel que soit le mode de transport utilisé, et la proportion de marchandises conteneurisées augmente encore. L'essor de la conteneurisation a entraîné une modification de la physionomie des transports. De plus en plus souvent, les marchandises sont acheminées de porte à porte par deux ou plusieurs modes. Avec la conteneurisation, le transport maritime s'est intégré dans des chaînes de transport multimodal qui se déploient à l'échelle de la planète au service du commerce international. L'innovation par les réseaux maritimes est un élément clé de la compétitivité des plus grands armements mondiaux

Dans de nombreux pays en développement, la conteneurisation a d'abord été jugée inadaptée à la situation locale parce qu'elle exigeait

de gros investissements et réduisait la demande de main-d'œuvre.

Le nombre de containers qui transitent et sont manutentionnés dans les différents ports du monde entier (chiffres 2007) est de 500 millions soit près de 16 containers chaque seconde.

b. La structure des conteneurs :

b.1 Composition et matériaux :

La base d'un conteneur est constituée de traverses en acier recouvertes d'un plancher en bois exotique (L'api tong) mais on voit aussi, dans une perspective de développement durable du plancher en bambou. L'api tong, qui reste le plus largement utilisé, est un bois rare du sud-est asiatique. 25 Projet fin d'étude Ses caractéristiques techniques expliquent qu'il soit très utilisé. En effet ce bois résiste très bien aux écarts de température, à l'humidité, et est résistant aux insectes. On a également un passage de fourche sur certains modèles de conteneur pour les chariots élévateur.

b.2 Caractéristiques :

Les montants, les parois latérales et les portes constituent la liaison entre la structure inférieure et la partie supérieure. Les parois sont des tôles ondulées ce qui donne une meilleure solidité aux conteneurs.

La structure supérieure, quant à elle, est formée de 4 longerons ainsi

que de 4 pièces de coin « Coin ISO ou Corner Casting ». Contrairement à la structure inférieure, il n'y a ni traverses ni plancher. En revanche le toit est composé de tôles.

Le coin ISO est un cube en acier percé à trois endroits de telle sorte que le conteneur puisse être déplacé ou arrimé facilement. On pourra ainsi l'arrimer sur un navire, avec d'autres conteneurs, sur un châssis ou le déplacer à l'aide de chariots élévateurs, d'un portique, ou d'un cavalier. Huit coins ISO sont répartis au huit coins du conteneur maritime.

Les dimensions du conteneur :

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. Plusieurs dimensions sont en service mais certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place aux conteneurs de 20 pieds et 40 pieds dont les dimensions seront dans les tableaux ci-après. L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EVP (Equivalent Valeur Pieds)

- Les dimensions **extérieures** maximales d'un conteneur :

	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
20'	6058	2138	2591
40'	12192	2438	2591

- Les dimensions **intérieures** maximales d'un conteneur :


	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
20'	5867	2330	2350
40'	11998	2330	2350

- L'ouverture minimum des portes des conteneurs 20 et 40 pieds :

	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
20'	2286	2261
40'	2286	2261

c. Les différents types de conteneurs :

c.1 Les conteneurs standards :

Les caractéristiques	La photo
<p>Les conteneurs d'usage général (général cargo) ou conteneur dry 20' ou 40' :</p> <p>Ils sont du type fermé aéré. Ce sont des conteneurs fermés ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides.</p> <p>Le dry est utilisable pour tous types de marchandises et il peut notamment transporter</p>	 <p>conteneur 20'</p>

des marchandises dangereuses.

Sa faible ventilation le rend moins adapté pour le chargement de produits périssables.



conteneur 40'

c.2 Les conteneurs spéciaux :

Les caractéristiques du conteneur

Conteneurs frigorifiques :

C'est un conteneur isotherme, ils permettent donc le transport de marchandises sous température contrôlée.

La photo



Conteneur citerne :

Les conteneurs citernes transportent tous les liquides, ils sont répartis en deux grandes familles à savoir, les citernes chimiques et les citernes alimentaires.



Conteneur flat :

Les conteneurs flats 20' ou 40' sont destinés à l'empotage des marchandises de toutes sortes, sauf celles sensibles aux intempéries. Ces conteneurs sont les seuls à admettre sous certaines conditions, des marchandises en dépassement de hauteur et ou de largeur.



Conteneur open side:

Il s'agit d'un flat ayant un toit et des parois latérales bâchées. Il est principalement utilisé pour le transport de fruits et légumes sur de courtes distances



2. La Manutention des marchandises :

La **manutention** (*stevedoring en anglais*) est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les [ports](#) de commerce.

a. Rôle de la manutention portuaire :

Les entreprises de manutention portuaire assurent toutes les opérations matérielles qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises sur les navires de commerce, y compris les opérations de mise et reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable et la suite nécessaires ; elles sont ainsi chargées de réceptionner les marchandises arrivant par camion, remorque ou wagon, d'assurer l'arrimage et le désarrimage, etc.

b. Moyens de manutention :

Les opérations de manutention se réalisent au terminal à conteneurs (ensemble de quais et parcs de stockage spécialisés pour tout type de marchandises). Les navires accostent à quai au regard des portiques (grues de quai pour soulever les conteneurs). A bord du navire, les dockers désarriment les conteneurs qui sont liés les uns aux autres par les pièces de coin durant la traversée. L'opérateur du portique peut alors placer le spreader (structure où sont fixés les verrous permettant d'accrocher et de soulever le

conteneur) à l'aplomb du conteneur et commencer le déchargement. Au pied de chaque portique un homme ou un système vidéo veille pour repérer l'immatriculation du conteneur et préciser sa position (rangement dans le parc de stockage ou placement sur remorque ou wagon) à un autre docker présent dans un cavalier gerbeur qui va se charger de la manœuvre.

Les moyens de manutention	Les photos
<p>Portique :</p> <p>équipement de quai qui permet de charger et décharger les conteneurs sur un navire.</p>	
<p>Grue Mobile (ou grue sur pneus) :</p> <p>une grue est un appareil de levage et de manutention réservé aux lourdes charges (conteneurs, bobines d'acier)</p>	

Spreader :

outil qui permet de saisir les conteneurs.



Stacker 45 T ou reachstacker: engin de parc qui sert à manutentionner et stocker des conteneurs pleins sur 4 à 6 hauteurs



RTG (RubberTyredGantry) : portique de parc (sur pneus) qui permet de stocker les conteneurs sur 4 ou 5 hauteurs.



Twinlift : il peut saisir deux conteneurs à la fois.



Stacker pour vides :

il stocke des conteneurs vides jusqu'à 8 hauteurs (suivant les caractéristiques de l'engin).



RMG (Rail Mounted Gantry) :

il permet de stocker les conteneurs sur le parc (4 ou 6 hauteurs). Ils sont aussi utilisés pour charger/décharger les trains.



c. Les opérations chargement et déchargement :

Le chargement et le déchargement des marchandises sont des opérations délicates exigent que certaines exigences soient respectées afin de garantir la réalisation d'une opération de transport sans incident sans accident dans les meilleurs délais.

Plusieurs méthodes peuvent être employées pour le chargement de la cargaison ; dans les ports les moins avancés, la cargaison est chargée à la pelle ou par des sacs déversés par l'écouille ; ce système tend à

disparaître. Le chargement à **la sauterelle**, en utilisant des bandes transporteuses (Principalement pour le chargement) sont plus rapide mais ne sont pas adaptées à tous les types de chargement. Elles offrent aussi moins de flexibilité. Les taux de chargement typiques vont entre 100 et 700 tonnes/h, bien que certains ports très avancés offre 6000 tonnes/h selon les cargos. Les grues à doubles articulation sont les plus classiques ; elles disposent alors d'une benne avec une trémie ou d'un grappin ; la cadence peut atteindre 1000 tonnes/h. Le système se développant le plus est celui utilisant des portiques munis d'une benne ; la cadence peut atteindre 2000 tonnes/h. pour les navires auto-déchargeant utilisant des bandes transporteuses, la cadence est de l'ordre de 1000 tonnes/h.

III. Les intervenants du transport maritime :

1. L'armateur :

C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état. Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants :

- Les transitaires ou commissionnaires qui sont des intermédiaires, ou mandataires entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises.
- Les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires.
- Les sociétés de remorquage et de pilotage.
- Les assureurs maritimes qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident.

Dans les ports où il n'est pas installé l'armateur va confier toutes ces tâches à un agent maritime consignataire.

2. L'agent maritime :

C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations,

relations avec l'administration maritime, etc.), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.) et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place.

3. Le commissionnaire de transport :

Intermédiaire, professionnel qui organise de façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire la totalité ou une partie du transport. Il est responsable de ses fautes. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix, il est responsable lui incombe. Il peut agir dans différents mode de transport, terre, air et mer.

4. Le shipchandler :

L'avitailleur « shipchandler » répond d'une part aux besoins des équipages pour les provisions alimentaires et autres provisions diverses (en tabacs, alcools...) et, d'autre part, aux besoins techniques du navire en pièces mécaniques, électriques ou électroniques.

5. Le transitaire :

Un professionnel, qui organise, exécute un déplacement de marchandise avec franchissement des frontières, à l'occasion

d'opération de commerce international. Il a une obligation de moyens. Le client du transitaire peut être le chargeur ou le commissionnaire

6. Le commissionnaire :

Il organise le transport, il a une obligation de résultat. Du point de vue technique, cela implique l'utilisation de connaissances administratives, juridiques, fiscales, bancaires, d'assurances en transport ainsi que la mise en œuvre de moyens industriels pour l'entreposage, l'emballage, le stockage, le groupage, tout ou partie de la manutention, les opérations d'approche et de transport final de la marchandise.

7. Le consignataire :

Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier fait appel au consignataire pour la prise en charge du navire au port d'escale sur lequel il n'est pas représenté par une succursale ou une agence. Il est mandataire de l'armateur pour effectuer des opérations pour le navire et la cargaison à la place du capitaine ; son rôle consiste à :

- Préparer l'escale du navire selon l'état et la date prévue d'arriver du navire au port.
- Aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises.

- Introduire le manifeste en douane.

8. Manutentionnaire :

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main d'œuvre appelé "dockers" et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...).

9. Courtier maritime :

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix. Il existe principalement deux types de courtier maritimes :

- Le courtier interprète chargé de traduire les documents des navires étrangers et leurs mises en douane, la législation des documents...
- Le courtier de vente et d'affrètement des navires, connu comme étant l'intermédiaire entre le frèteur et l'affréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navires.

10. La douane :

Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.

11. Le transporteur :

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à un autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur de navire. On distingue trois types d'affrètement :

- L'affrètement à temps (time charter) : il s'agit d'une location du navire avec l'équipage, ou l'affréteur ne prend en charge que la gestion commerciale, alors que la conduite et les questions techniques du navire sont prises en charge par le fréteur.
- L'affrètement coque nue (bare boat) : dans ce type d'affrètement, L'affréteur prend en charge la gestion commerciale et technique du navire.

12. Le chargeur :

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à :

- Préparer la marchandise.

- Prospector un navire.
- Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

13. Le lamanage :

Lors des escales des navires, le lamanage c'est l'ensemble des opérations d'amarrage et de désamarrage. Il peut comprendre également la surveillance des amarres.

14. Gardiennage :







Le gardiennage des navires est une opération obligatoire dès l'arrivée du navire jusqu'à sa sortie, cette opération est commandée par l'agent maritime et suivie par le service de sécurité du port et sous le contrôle de la police des frontières. Le but de la création de ces sociétés est de :

- Assurer la sécurité et la sûreté du navire lors de l'escale.
- Organiser la montée à bord du navire par les manutentionnaires.




IV. Principaux armateurs mondiaux du transport maritime :

1. Classement des Principaux armateurs mondiaux du transport maritime de marchandises :

Rang	Entreprise	Pays	CA (milliards dollars) 2010
1	Mærsk	 Danemark	60.2

2	Mediterranean Shipping Company	 Suisse	25
3	CMA CGM	 France	14.9
4	China Ocean Shipping Company	 Chine	10.1
5	American PresidentLines	 Singapour	7.9
6	Hapag_Lloyd AG	 Allemagne	6.1
7	Evergreen Marine Corporation	 Taiwan	3.5

2. classement des Principales compagnies de croisière :

Ran g	Entreprise	Pays	CA (milliards dollars) 2010
1	Carnival Corporation	 États - Unis	15.38
2	Royal Caribbean international	 États - Unis	7.69
3	Norwegian Cruise Line	 États - Unis	2.3

4	MSC Croisières	 Suisse	0.48
---	----------------	--	------

v. Tendances du transport maritime :

Deux grands marchés composent l'offre maritime : le transport à la demande (tramping) et celui de ligne régulière. Si le tramping est possible avec tout type de chargement, le concept de ligne régulière ne s'applique qu'à la catégorie des [marchandises diverses](#). C'est celui qui a connu les plus grandes évolutions depuis trente ans.

1 .Le tramping :

Le tramping est un mot anglais qui littéralement signifie vagabondage, désigne le transport maritime à la demande, sans itinéraire fixe, par un navire de commerce non affecté à une ligne régulière et naviguant au hasard des affrètements. C'est une forme de colportage de port en port. Pour le trafic pétrolier, comme pour ceux de céréales et de minerais, c'est le transport à la demande qui prévaut. Dans ce cas, le chargeur passe par un courtier, intermédiaire qui va trouver le navire adapté à ses besoins. Pour certains produits nécessitant un transport en grandes quantités, le choix est sans équivoque. Pour d'autres, la question se pose. Un chargeur peut avoir intérêt à recourir à l'affrètement pour des questions de délais et de coût, en fonction des volumes à transporter. Ce transport à la demande permet de s'affranchir des fréquences des lignes

régulières ainsi que des contraintes liées au « partage » du navire par une multitude de chargeurs et aux nombreuses escales.

2. Le shipping régulier :

La ligne régulière met à la disposition des chargeurs une capacité de transport donnée, à dates fixes, touchant une liste de ports donnée avec un tarif pré-établi. » Les caractéristiques de la ligne régulière sont donc la régularité, la fréquence d'expédition ou de réception, et la possibilité de transport de chargements les plus divers en importance et en nature. Ces chargements concernent généralement des produits manufacturés dont les quantités sont fixées à l'avance entre le chargeur et le transporteur. La conception des navires est liée à la nature des marchandises transportées et à leur emballage (palette, sacs, lots, remorques, conteneurs).

Le contrat passé entre le chargeur et l'opérateur maritime (armateur ou transporteur) est un contrat de transport matérialisé par le *connaissance* (B/L = Bill of lading). Par ce contrat, l'armateur s'engage à conduire la marchandise d'un port à un autre en échange d'un fret (prix du transport). Le *connaissance* implique une obligation de résultat entre l'armateur et le chargeur et, pour ce dernier, il est un titre de propriété reconnu par l'armateur, une fois la marchandise embarquée. La forme du *connaissance* de ligne est réglementée par des textes nationaux et internationaux. Les tarifs de fret, fixés à l'avance

et publics, ne sont modifiés que moyennant un préavis raisonnable. Ils sont calculés (et ajustés à l'expérience entre les différentes catégories de marchandises) pour couvrir les frais d'exploitation et réagissent, par comparaison avec les frets dits *de tramp*, beaucoup plus lentement aux variations de l'offre et de la demande.

Le transport par lignes régulières représente un tiers des transports maritimes mondiaux en tonnage et deux tiers en chiffre d'affaires.

Partie 2 : l'évolution du commerce maritime mondial

Introduction

Le développement des moyens de transport de personnes et de marchandises a conduit le commerce mondial à croître plus vite que le produit intérieur brut (PIB) dès le xix^e siècle. Le volume des

exportations rapporté au produit intérieur brut réel a atteint un sommet en 1913, avant de redescendre entre les deux guerres mondiales¹. Depuis 1950 le commerce mondial a recommencé à croître plus vite que le PIB : entre 1950 et 2010, le volume des exportations mondiales a été multiplié par 33 quand le PIB réel mondial augmentait d'un facteur 8,6².

I. Progrès du commerce maritime mondial :

La croissance économique mondiale a fléchi en 2013, car l'activité économique a été freinée dans les régions en développement et la situation des pays avancés ne s'est que peu améliorée. Reflétant la croissance timide de l'économie mondiale (2,3 % de croissance du produit intérieur brut mondial (PIB)), les volumes du commerce mondial de marchandises se sont accrus au taux modéré de 2,2 %. Parallèlement, la croissance des expéditions maritimes mondiales a ralenti au taux moyen de 3,8 %, portant les volumes totaux à près de 9,6 milliards de tonnes. S'alignant sur les tendances récentes, cette expansion est en grande partie la résultante de la croissance des flux des marchandises solides, en particulier des marchandises en vrac, qui ont progressé de 5,5 %. Les marchandises solides, notamment, les cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite et alumine et phosphate naturel), les vracs de moindre importance (produits forestiers et autres produits similaires), les marchandises conteneurisées et les

marchandises diverses ont représenté la plus grande partie du commerce maritime (70,2 %) et les cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) le reste (29,8 %).

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime

dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de

dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise économique des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques

qui pourraient s'aggraver. Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants, dont le renforcement de la reprise économique des pays développés, les engagements pris par le G20 en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains pouvant résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, l'essor du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en Afrique, et l'expansion potentielle des exportations de minéraux et de ressources .

1. Évolution générale du trafic maritime :

a. Variation du volume des échanges de marchandises, 2012-2016 :

	2012	2013	2014	2015	2016
Volume du commerce mondial des marchandises	2,2	2,4	2,8	2,8	2,8
Exportations					
Économies développées	1,1	1,7	2,4	2,6	2,9
Économies en développement	3,8	3,8	3,1	3,3	2,8
Amérique du Nord	4,5	2,8	4,1	0,8	3,1
Amérique du Sud et centrale	0,9	1,2	-1,8	1,3	1,9
Europe	0,8	1,7	2,0	3,7	3,1
Asie	2,7	5,0	4,8	3,1	3,4
Autres régions	3,9	0,7	0,0	3,9	0,4
Importations					
Économies développées	-0,1	-0,2	3,5	4,5	3,3
Économies en développement	4,9	5,0	2,1	0,2	1,8
Amérique du Nord	3,2	1,2	4,7	6,5	4,1
Amérique du Sud et centrale	0,7	3,6	-2,2	-5,8	-4,5
Europe	-1,8	-0,3	3,2	4,3	3,2
Asie	3,7	4,8	3,3	1,8	3,2
Autres régions	9,9	3,7	-0,5	-3,7	-1,0

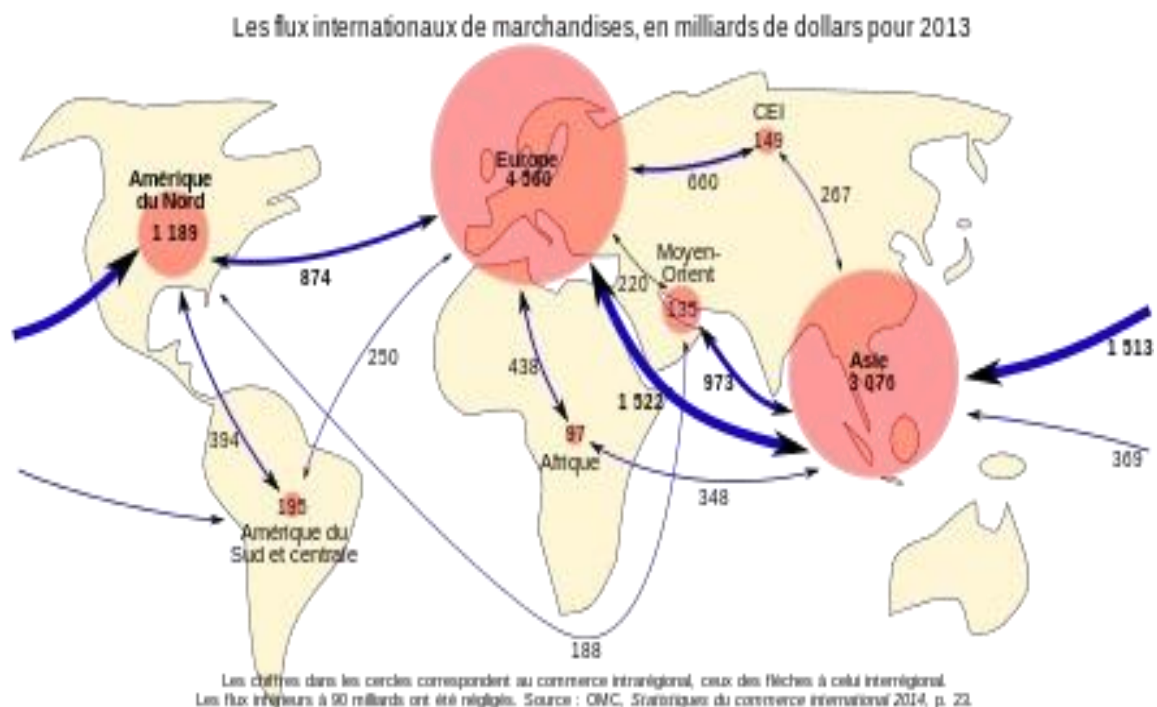
Sources: Secrétariat de l'OMC pour le commerce

*Autres régions dont l'Afrique et les pays orientaux



2. Les principaux pôles du commerce maritime mondial :

Les trois principaux pôles du commerce maritime mondial sont l'Europe, l'Asie orientale et l'Amérique du nord qui totalisent plus de 80% des échanges mondiaux de marchandises. Leurs ports leurs façades maritimes sont les plus importants du monde. Les voies maritimes relient ces pôles et sont importantes.



II. Poids du commerce maritime dans l'économie mondiale :

La marine marchande assure 80 % du commerce mondial. Elle est la clé de l'économie mondiale. Sans elle le commerce d'un continent à

l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossible.

1. La maritimisation de l'économie mondiale :

Entre 1970 et 2000, les exportations mondiales ont doublé et sont passées de 17 à 21% du PIB mondiale. Si le transport de marchandises par avions et camions connaît une expansion marquée depuis quelques années. Avec le développement des techniques de gestions de production en juste à temps et l'importance croissante des courts délais de livraison pour les produits à forte valeur ajoutée, il n'en reste pas moins que le trafic maritime mondiale est en forte hausse et a porte formidable croissance du commerce international. Les flux ont multiplié par 5 entre 1970 et 2001(soit une croissance annuelle de 2,3%), pour dépasser les 5,88 milliards de tonnes,

Le commerce maritime représente, en 1999, 75% du commerce mondial en poids et 66% en valeur. Le coût du fret maritime, indicateur crédible de la valeur des prestations rendues, est estime, pour 1999, à 271 milliards de dollars, soit 5,4% de la valeur des flux.

A l'heure des technologies de l'information et de l'Internet, l'économie mondiale demeure dépendante du commerce maritime, car les économies des divers pays ont vu la part de leur PIB dépendre de plus en plus de leurs ventes dans des marchés éloignés. En effet, ce ne sont pas tous les échanges de pétrole et des produits pétroliers qui sont à

l'origine de cette expansion du commerce maritime.

L'essor économique du Japon, de la Corée, de l'Asie de sud-est, de la Chine, n'a pu se produire que grâce à l'explosion de leurs exportations, essentiellement maritimes. Déjà en 1993, le commerce maritime assurait 90% des exportations chinoises et 40% des mouvements des biens. En France, 56% des importations en volume, étaient acheminées par bateau en 1999 (armateurs de France, 2002). Au Pérou plus de 91% des échanges internationaux en volume sont acheminés par la voie maritime, et 95% en Inde.

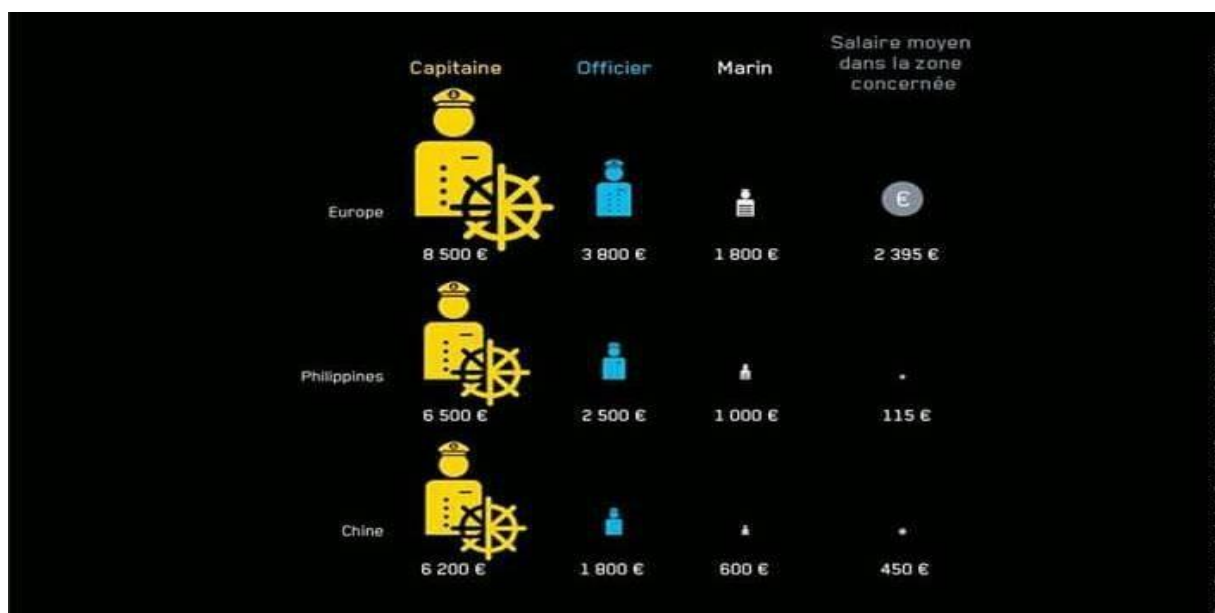
2. Les emplois maritimes :

Le transport maritime représente près de 1,4 million d'emplois avec de fortes disparités des salaires et de conditions de travail; les marins de 150 nations au service de la mondialisation.

a. Nombre de marins de commerce dans le monde :



b. Salaires et catégories :



III. Statistiques de marchandises transportées :

L'Unctad, la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, vient de publier son rapport sur l'activité du transport maritime. Un secteur qui se porte bien avec une hausse de 2,5%. En 2014, les 89 464 navires qui forment la flotte mondiale ont fait transiter quelque 9,8 milliards de tonnes de marchandises à travers les mers.



Source : [infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015](#)

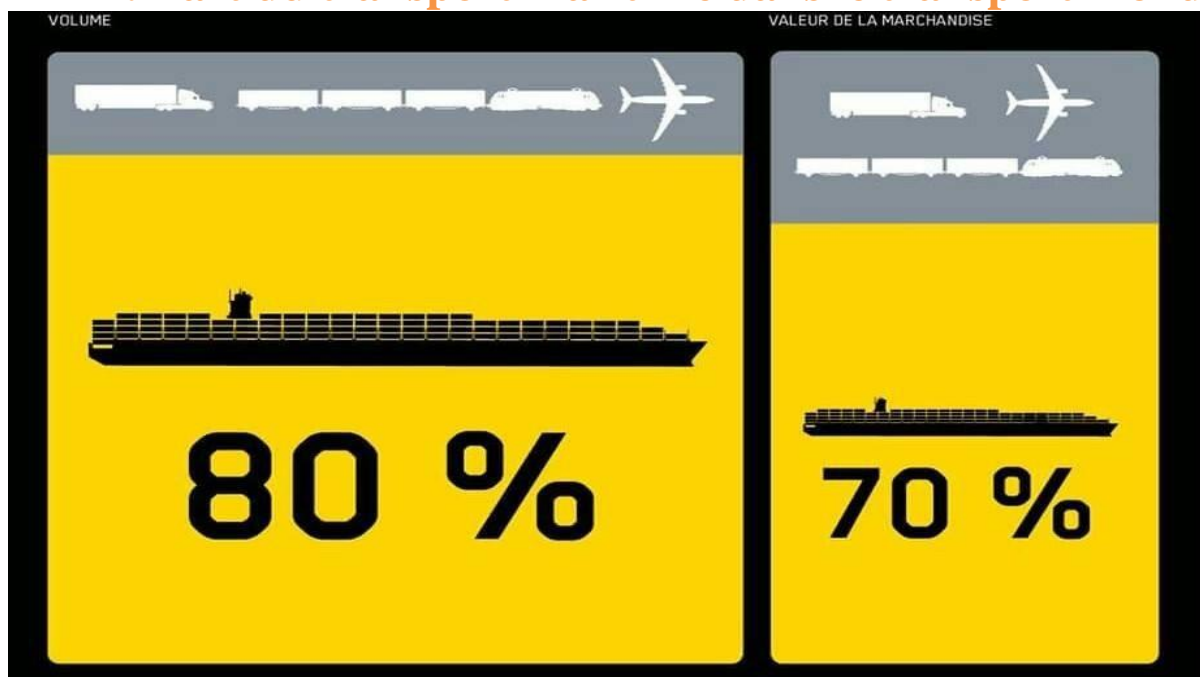
Tonnage d'exportations maritimes mondiales en % :

Les pays asiatiques ont représenté la plus grande part (36,8%) du tonnage total d'exportations maritimes mondiales, en grande partie grâce aux exportations de pétrole brut des pays d'Asie occidentale et d'articles manufacturés des pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est.

L'Europe a représenté 25,5% du tonnage mondial chargé, la majeure partie correspondant aux pays de l'Union européenne. Environ 20,9% du tonnage d'exportations mondiales a été assuré par les pays industrialisés d'Amérique du Nord et les pays en développement d'Amérique latine et des Caraïbes, dont les considérables exportations de pétrole brut, de minerai de fer, de charbon et de céréales ont constitué les deux tiers environ du tonnage total de cette partie du monde. L'Afrique et l'Océanie ont représenté 9,4% et 7,4%, respectivement, du tonnage mondial d'exportations.

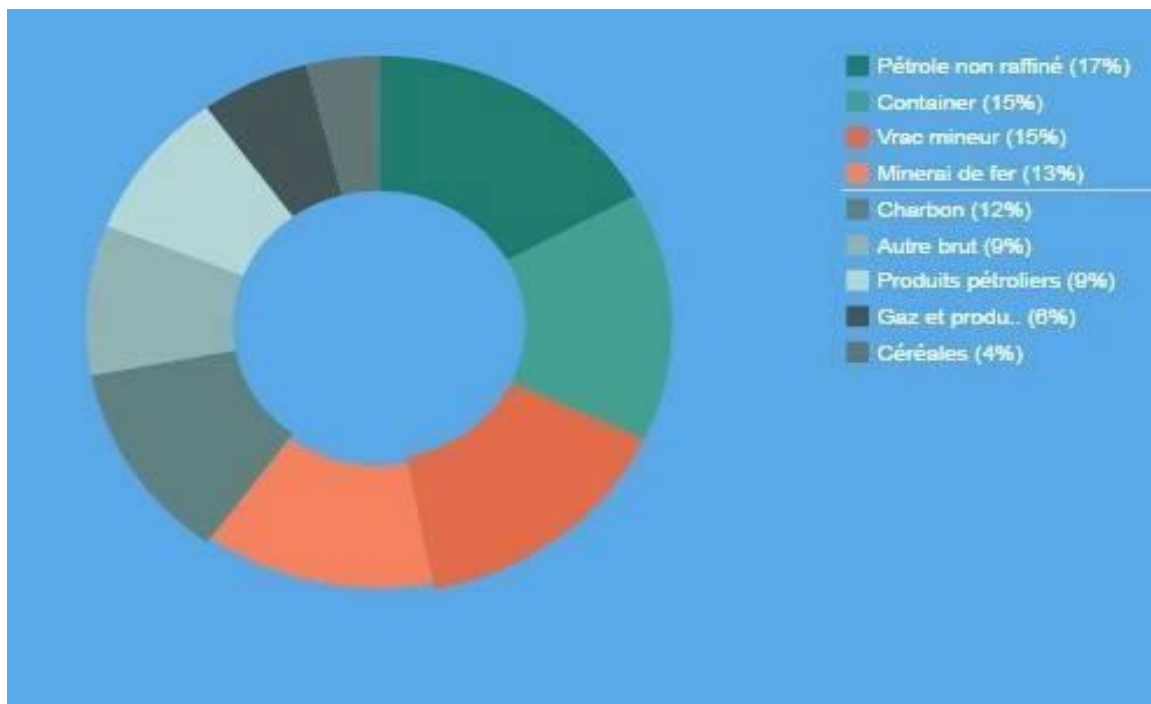
Les exportations de marchandises des Membres de l'OMC ont atteint un total de 18 001 milliards de dollars EU en 2014.

1. Part du transport maritime dans le transport mondial :



2. Quantité des marchandises transportées :

Le poids des transports de marchandise par voie maritime dans le monde représente 9,8 milliards de tonnes, soit l'équivalent de 288.559 kilos transportés via les mers chaque seconde (compteur). 90% du commerce mondial s'effectuent par transport maritime.



Source : infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015

3. Classement des pavillons d'immatriculations de la flotte mondiale :

Classés en fonction de la capacité de transport par rapport à la flotte mondiale (en %) :

-  Panama : 20% avec 8 351 navires.





-  Liberia : 11 % avec 3 143 navires.

-  Îles Marshals : 10 % avec 2 580 navires.

-  Hong Kong : 8 % avec 2 425 navires.

-  Singapour : 6 % avec 3 689 navires.

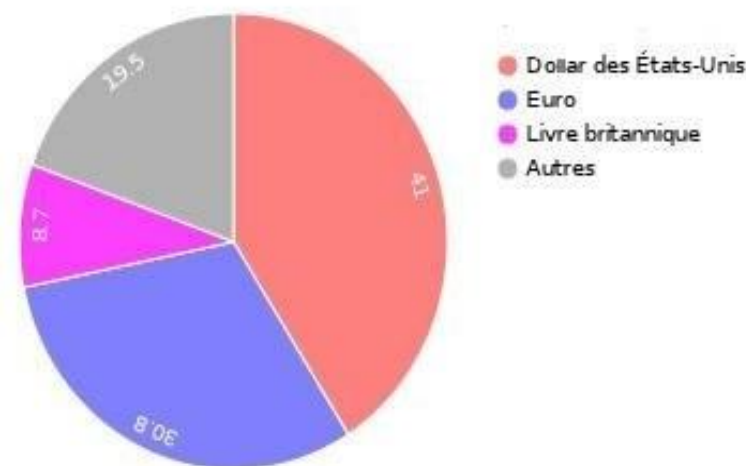
4. Les propriétaires les plus représentatifs de la flotte mondiale :

-  Grèce : 16 % avec 4 017 navires dont 3 221 sous pavillons étrangers.
-  Japon : 13 % avec 3 986 navires dont 3 217 sous pavillons étrangers.
-  Chine : 9 % avec 4 966 navires dont 1 996 sous pavillons étrangers .
-  Allemagne : 7 % avec 3 532 navires dont 3 249 sous pavillons étranger.



- **Singapour : 4 % avec 2 356 navires dont 1 020 sous pavillons étrangers.**

5. Monnaies utilisées dans le commerce maritime en % :



Source : Le Journal de Montréal⁵

IV. Les risques liés au commerce maritime :

1. La piraterie.

La **piraterie** désigne une forme de banditisme pratiquée sur mer par des marins appelés pirates. Cependant, les pirates ne se limitent pas seulement aux pillages de navire, et attaquent parfois de petites villes côtières.

Ces dernières années, les attaques de navires commises par des pirates, en particulier dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes et dans l'océan Indien, n'ont cessé d'augmenter. De vastes étendues maritimes sont ainsi concernées, ce qui rend la prévention de telles

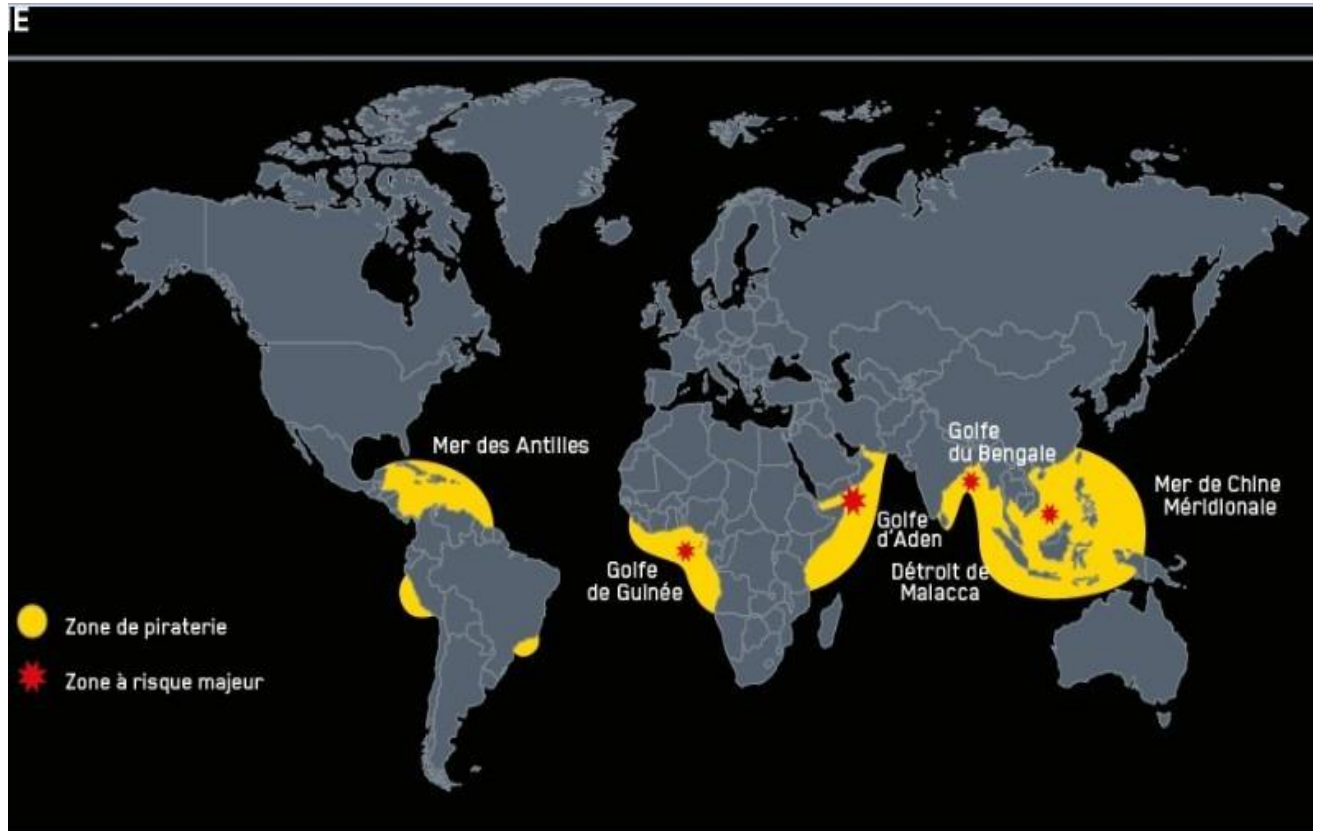
attaques extrêmement difficile.

La piraterie maritime touche les principales voies de navigation et met en danger la vie des marins et des professionnels de la marine marchande du monde entier, plusieurs centaines d'entre eux étant pris en otages chaque année.

Des millions de dollars sont versés aux pirates pour payer les rançons. Ces sommes seraient divisées entre les pirates, leurs chefs et ceux qui les financent. Les renseignements recueillis montrent qu'une partie de ces fonds est réinvestie à l'étranger par l'intermédiaire d'émigrants somaliens.

a. Les principales zones de piraterie dans le monde :

Les [pirates](#) d'aujourd'hui sévissent essentiellement dans les régions d'[Asie du Sud](#) et [Asie du Sud-est](#) (en particulier dans la [mer de Chine méridionale](#)), le long des côtes de l'[Amérique du Sud](#), du [golfe d'Aden](#), de la [mer Rouge](#), mais aussi celles de la [Somalie](#), dans le [golfe de Guinée](#) et dans la [mer des Caraïbes](#).



b. Les facteurs de la piraterie :

La situation économique cause de la piraterie ; La pauvreté et les mauvaises conditions économiques sont en effet citées comme une raison principale pour passer à l'acte et faire de la piraterie.

La pêche illégale menée dans les régions des pirates est une autre raison rationnelle souvent citée pour justifier la piraterie.

2. Les risques environnementaux :

a. La Pollution :

Le transport des hydrocarbures, les produits pétrochimiques et les produits huileux, ne peut pas se concevoir sans l'intervention de risques de pollution pétrolière. Certaines zones comme la mer Méditerranée sont exposées à un trafic maritime très dense qui menace leur écosystème.



b. Les Accidents :

Le chargement très haut des porte-conteneurs les rend vulnérable aux fortes tempête et à la gîte (accidentelle notamment). Secondairement, les conteneurs tombés à l'eau sont source de [pollution marine](#) et/ou de sécurité maritime.



Un des accidents les plus redoutés des pompiers est l'incendie majeur à bord, notamment en présence d'hydrocarbures ou substances explosives et dangereuses.



c. Les risques sanitaires :

Le transport maritime est une source de transferts des maladies contagieuses et les microbes à potentiel épidémique. Il a dans le

passé été impliqué pour la diffusion des épidémies de [peste](#) et de [grippe espagnole](#) par exemple.

Etude de cas – Tanger MED

I. Partie Théorique :

1. Introduction :

Le Maroc, par sa situation géographique entre l’Afrique, l’Europe et le Moyen-Orient, s’est imposé comme une plateforme logistique stratégique. Ses ports, notamment Tanger Med, jouent un rôle fondamental dans le développement économique et commercial du pays. Ce mémoire a pour objectif d’analyser le rôle que jouent les ports marocains dans le commerce international, avec un accent particulier sur leurs fonctions logistiques, économiques et stratégiques. Une étude de cas sera dédiée au port Tanger Med afin d’illustrer concrètement les effets positifs d’une infrastructure portuaire moderne sur l’économie nationale.

2. Aperçu sur le commerce international :

Le commerce international désigne les échanges de biens et de services entre les pays. Il constitue un levier important pour le développement économique, en favorisant l’accès à de nouveaux marchés et en optimisant l’utilisation des ressources. Pour le Maroc, ces échanges sont cruciaux dans des secteurs clés comme l’agroalimentaire, l’automobile, le textile et les phosphates. La proximité avec l’Europe et les accords de libre-échange facilitent son intégration dans les flux commerciaux mondiaux.

3. Rôle économique et logistique des ports :

Les ports remplissent plusieurs fonctions essentielles dans le système de transport international :

Manutention : chargement et déchargement efficaces des marchandises.

Stockage : zones pour conserver temporairement les biens.

Douanes : gestion des formalités administratives et de sécurité.

Transit multimodal : connexion entre mer, rail, route et air.

Services : maintenance navale, logistique, avitaillement.

4. Principaux ports marocains :

Tanger Med : Port leader en Afrique, connecté à plus de 180 ports. Zone franche très développée.

Casablanca : Centre névralgique des importations nationales.

Jorf Lasfar : Port chimique et phosphatier, crucial pour OCP.

Agadir : Exportation de produits agricoles et de la pêche.

Nador et Safi : Import/export et transports minéralier et industriel.

5. Impact économique :

Les ports créent de l'emploi direct (dockers, agents douaniers) et indirect (logisticiens, transporteurs). Ils soutiennent l'économie régionale via les zones industrielles, attirent les IDE, et réduisent les coûts logistiques, renforçant la compétitivité des produits marocains à l'international.

II. Partie pratique - Tanger Med :

L'étude repose sur l'analyse documentaire, des statistiques et des retours d'expérience d'entreprises clientes. Elle cible les secteurs utilisant intensément le port : automobile, agroalimentaire et textile. Elle vise à mesurer l'impact de Tanger Med sur la performance logistique et commerciale des entreprises.

1. Résultats de l'analyse :

- Diminution des délais de transit (-30 à -40%).
- Haute satisfaction des entreprises (95%).
- Hausse des exportations, notamment dans l'automobile.
- Suggestions : simplification douanière, guichet unique, coordination intermodale.

2. Analyse et interprétation :

L'analyse des résultats met en évidence l'importance stratégique du port Tanger Med dans l'économie nationale. Grâce à ses installations modernes, à sa position géographique et à sa gestion efficace, le port a permis au Maroc de renforcer son rôle dans les échanges internationaux. Il agit comme un moteur de compétitivité pour les entreprises marocaines, en réduisant les coûts de logistique, en facilitant l'accès à de nouveaux marchés et en attirant les investissements étrangers.

En plus de sa contribution directe à l'exportation, Tanger Med génère une dynamique économique régionale : des zones industrielles modernes, des services logistiques performants, et un écosystème entrepreneurial autour du port. Cette attractivité a permis la création de milliers d'emplois directs et indirects et a donné au Maroc une nouvelle image sur le plan mondial, celle d'un pays ouvert, connecté et compétitif.

Enfin, l'intégration de Tanger Med dans les réseaux logistiques internationaux contribue à renforcer l'intermodalité des transports, réduisant les délais et favorisant une meilleure fluidité des échanges. Le port est donc à la fois un levier économique, un outil de développement territorial et un facteur d'intégration du Maroc dans la mondialisation.

3. Conclusion :

Le rôle des ports marocains dans le commerce international ne cesse de gagner en importance dans un contexte économique mondial de plus en plus intégré. Ces infrastructures portuaires constituent des points névralgiques dans la chaîne logistique, permettant non seulement le transit des marchandises, mais aussi la création de richesses, d'emplois et d'opportunités d'investissement. Parmi eux, le port Tanger Med représente un modèle de réussite grâce à sa vision stratégique, son positionnement géographique avantageux et sa capacité à s'aligner sur les standards

internationaux.

À travers ce mémoire, nous avons démontré comment les ports, et en particulier Tanger Med, participent activement à l'amélioration de la compétitivité du Maroc sur la scène internationale. Ils facilitent l'accès aux marchés mondiaux, réduisent les délais et les coûts de transport, et jouent un rôle clé dans l'attractivité du pays pour les investisseurs étrangers. De plus, leur impact se ressent bien au-delà de la sphère maritime : ils stimulent le développement régional, favorisent l'émergence de pôles industriels, et accompagnent la montée en puissance de secteurs stratégiques tels que l'automobile, l'agroalimentaire ou encore le textile.

Cependant, malgré ces avancées, des défis demeurent. La modernisation des autres ports du pays, l'amélioration de la connectivité intermodale, la formation de ressources humaines qualifiées, et la digitalisation des procédures logistiques sont autant de leviers à activer pour consolider les acquis. Le succès du modèle Tanger Med pourrait ainsi inspirer le développement d'autres plateformes portuaires modernes, capables de répondre aux exigences du commerce international d'aujourd'hui.

En somme, les ports marocains ne sont plus de simples points de passage : ils deviennent des plateformes intégrées, stratégiques et résolument tournées vers l'avenir.