



Connectivité maritime

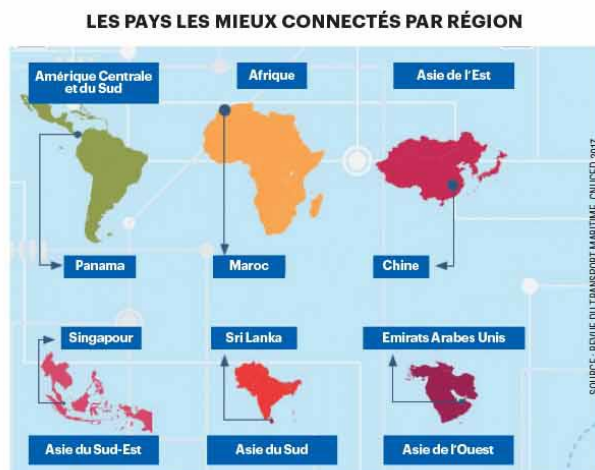
Le Maroc supplante ses concurrents

● Le nombre des liaisons maritimes d'un pays avec ses partenaires commerciaux est un indicateur de la santé d'une économie et de son commerce international. Pour la CNUCED, le Maroc est très performant.

L'Indice de connectivité des lignes régulières maritimes 2017 de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) vient d'être rendu public. Après une année en net recul, le Maroc améliore en 2017 son positionnement. Le pays obtient une note de 67 points sur 100 en 2017, contre 59,9 un an auparavant. «En Afrique, les pays les mieux connectés sont l'Égypte, le Maroc et l'Afrique du Sud, bénéficiant de leur position géographique aux confins du continent», confirme la CNUCED dans son nouveau rapport. Le Maroc se maintient comme champion de la connectivité maritime en Afrique. L'Égypte obtient une note de 54,6 et l'Afrique du Sud arrive loin derrière avec un indicateur de 37,4 points. La performance du Maroc s'explique par le positionnement stratégique du détroit de Gibraltar et le succès continu de Tanger Med.

Tanger Med cartonne

«Le Maroc a vu une forte augmentation de son indice de connectivité en raison du transbordement depuis le hub Tanger Med», rappelle la CNUCED. La position du port tangerois a permis au royaume d'attirer les plus grands porte-con-



neurs, pouvant atteindre jusqu'à 18.506 équivalent vingt pieds. Désormais, Tanger Med fait partie des escales sur les principales routes maritimes. «Les capacités de ces porte-conteneurs sont déployées lors des services entre l'Europe et Asie de l'Est, faisant également escale dans les ports du Sud et Asie du Sud-Est et en Afrique du Nord, précisément au Maroc», détaille ce rapport international. D'ailleurs, Tanger Med avait reçu en juin dernier le géant Madrid Maersk, un bateau nouvelle génération de l'entreprise

APM Terminals Tanger. Cet attrait pour le port marocain par rapport aux ports espagnols voisins fait de Tanger Med «un des principaux nœuds du réseau mondial de navigation», décrit la CNUCED. Ces nœuds sont Malacca, Panama, le détroit de Gibraltar et Suez. Le positionnement du canal égyptien devrait être renforcé. Le «Nouveau canal de Suez» inauguré en 2015 permettra de doubler la capacité de passage. Les travaux avaient consisté à élargir le canal existant ainsi qu'à augmenter la profon-

deur sur 35 km, et à doubler le canal sur 37 km dans sa partie orientale pour permettre le passage de la nouvelle génération des porte-conteneurs géants. De son côté, le Maroc prépare l'entrée de nouveaux ports, spécialement Nador West Med et Kénitra Atlantic. Le royaume fait le pari, via des investissements publics importants en infrastructures, de drainer entreprises et industriels dans ces régions. Dans d'autres régions du monde, ce sont les investisseurs privés qui supportent ces investissements en infrastructures portuaires, notamment à Dubai ou à Djibouti.

Risques d'oligopoles

Les évolutions économiques du secteur du transport maritime ont également été examinées par l'instance onusienne. Parmi les inquiétudes exprimées dans ce rapport figure le risque de concentration et d'oligopoles. «Le risque est que la concentration croissante du marché dans le transport par conteneurs puisse conduire à des structures oligopolistiques», explique Shamika N. Sirimanne, directrice de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED. Et d'ajouter: «Sur les marchés de nombreux pays en développement, il ne reste plus que trois (ou même moins) fournisseurs. Les organismes de réglementation devront surveiller l'évolution des fusions et des alliances d'expédition de conteneurs pour s'assurer de la concurrence sur le marché». La CNUCED recommande «de réexaminer les règles régissant les consortiums et les alliances afin de déterminer si elles nécessitent de nouveaux règlements pour prévenir les abus de pouvoir sur le marché et pour équilibrer les intérêts des expéditeurs, des ports et des transporteurs». Des constats valables pour le marché marocain, marqué par l'existence d'un nombre réduit d'acteurs sur ce marché. Côté performances, le commerce maritime mondial a progressé de 2,6% en 2016. Les perspectives pour 2017 indiquent un taux de croissance de 2,8%. Selon les prévisions de la CNUCED, le trafic maritime devrait réaliser une croissance moyenne de 3,2% entre 2017 et 2022. De bonnes nouvelles pour les géants du secteur dans le monde et au Maroc. ●

PAR SALAHEDDINE LEMAIZI
s.lemazi@leseco.ma

● ● ●
«Le risque est que la concentration croissante du marché dans le transport par conteneurs puisse conduire à des structures oligopolistiques».