



HAL
open science

•
Hasna Slamti

► **To cite this version:**

| Hasna Slamti. .. 2023. hal-04291586

HAL Id: hal-04291586

<https://hal.science/hal-04291586>

Preprint submitted on 17 Nov 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

LE ROLE DES PORTS SECONDAIRES COMME VECTEUR DU DEVELOPPEMENT REGIONAL AU MAROC

Pr : Hasna SLAMTI

Enseignante chercheure en droit des transports et logistique

Institut des sciences juridiques et politiques / Université Euro-méditerranéenne de Fès

h.slamti@ueuromed.org

Résumé

La question de la maritimisation du territoire a depuis l'avènement du règne du Roi Mohamed VI s'est imposé comme une priorité qui fait aujourd'hui une force régionale en Afrique. Le travail a été colossale tant il s'est investi un regard croisé économique et géographique.

Sous le signe de la souveraineté territoriale le Maroc, a su s'engager, en effet, dans une pratique sectaire visant le développement progressif de ses territoires maritimes. Avec la nouvelle politique de régionalisation, il a dû opter pour un nouveau découpage administratif de son territoire en se focalisons sur l'aménagement de son territoire maritime en tant qu'un facteur nécessaire pour le développement socio-économique qui se doit d'investir de nouvelles normes d'aménagement de son territoire. Dans ce sillage, la situation géographique du Maroc lui a été favorable pour esquisser cette politique maritime positionner par rapport aux autres puissances maritimes. Ouvert à la fois sur l'atlantique et la méditerranée, il constitue un trait d'union entre l'Afrique, l'Europe et le Moyen Orient. Ce positionnement géographique fait ainsi de lui un carrefour maritime incontournable sur le plan international.

Par ailleurs, la libéralisation du transport maritime et aérien, a poussé le Maroc à s'engager dans une politique d'aménagement territoriale dynamique faisant la part belle au développement du transport maritime comme en le plaçant au centre du développement économique et social. Il a, ainsi, enregistré un retour fluent aux mécanismes traditionnelles de développement économique à travers l'exploitation de son espace maritime avec la vision Royale d'un territoire maritime resauté. Cette politique de maritimisation du territoire marocain s'est accompagnée avec la création de nouveaux ports spécialisés et du développement des ports existants avec une politique de complémentarité entre les ports et la création des pôles territoriaux.

Dès lors nous nous demanderons quel est l'impact aujourd'hui de cette politique maritime sur le développent économique du pays à la fois sur la gestion régionale interne du pays et sur ses ouvertures à l'international. Nous focaliserons notre réflexion sur la politique de développement des ports territoriaux et leur rôle dans la stratégie de développement régionale.

Mots-clés : Ports, Infrastructure, Territoires, Régionalisation, Développement économique.

Classification JEL : 018, L91 et H54.

THE ROLE OF SECONDARY PORTS IN REGIONAL DEVELOPMENT IN MOROCCO

Abstract

Since the reign of King Mohammed VI, maritime development has become a top priority for Morocco, and the country is now a regional maritime powerhouse in Africa. This colossal undertaking has involved a cross-section of economic and geographical considerations.

Under the banner of territorial sovereignty, Morocco has embarked on a concerted effort to develop its maritime territories. With the new regionalization policy, the country has adopted a new administrative division that focuses on maritime development as a key factor in socio-economic development.

Morocco's geographical location, straddling the Atlantic and Mediterranean, has been a boon to this maritime policy, positioning the country favorably relative to other maritime powers. This strategic location makes Morocco a crucial international maritime crossroads.

Furthermore, the liberalization of air and sea transport has prompted Morocco to adopt a dynamic territorial planning policy that places maritime transport at the heart of economic and social development. In this way, Morocco has successfully leveraged its maritime space to achieve traditional economic development mechanisms, in line with the Royal vision of a renewed maritime territory.

This maritime development policy has been accompanied by the creation of new specialized ports and the development of existing ones, as well as the development of complementary port clusters. This study will examine the impact of this maritime policy on the country's economic development, both in terms of internal regional governance and international openness. We will focus on the development policy of territorial ports and their role in regional development strategy.

Keywords : Ports, Infrastructure, Territories, Regionalization, Economic development.

Introduction

Depuis l'avènement du coronavirus, le monde connaît un bouleversement dans ses frontières géostratégiques entre les grandes puissances. La guerre qui risque d'éclater au Niger signe cette course vers le contrôle par les puissances de la gestion économique mondiale. Bénéficiant d'une ouverture maritime sur l'Atlantique et la Méditerranée, le Maroc pays émergent tente, tant bien que mal de se placer dans cet échiquier en inscrivant la gestion de son espace maritime dans une vision lui permettant d'être un acteur incontournable dans cette nouvelle course vers la croissance.

En effet, le pays ambitionne à l'horizon 2030 de moderniser ses ports de manière à rivaliser avec les grands ports internationaux en se donnant une politique fondée sur la mise en place de grandes plateformes portuaires, telles que celle du port de Casablanca et Tanger Med ; mais également en accordant une place toute particulière aux ports dits « secondaires ». Dans cette stratégie de développement portuaire, le Royaume a su palier entre plusieurs politiques d'aménagement du territoire et environnementale. Celles-ci, de toute évidence, constituent un carrefour inestimable pour des échanges externes, de même qu'elles se révèlent comme étant, incontestablement, un point d'ancrage du développement économique et social du pays.

Aussi nous demanderons, dans cet article en quoi la stratégie portuaire nationale est inhérente à une gouvernance de développement assurée. Nous levrons le voile dans un premier temps sur les capacités des infrastructures maritimes et leur rôle dans la gestion géopolitique que la Maroc est appelé à assurer dans une région marquée par les conflits et la concurrence. Nous étudierons, par la suite, les pôles portuaires dits secondaires. Nous les interrogerons dans leur nouvelle conversion et la mutation des activités économiques qu'elles impliquent en tant que pôle de compétitivité et de croissance économique.

I- Infrastructure portuaire au Maroc entre acquis et stratégie géopolitique

Depuis l'avènement du règne de SM le roi Mohamed VI, le Maroc a donné une importance, toute particulière, à la gestion de ses ports en définissant un cahier des charges supervisé par le ministère de l'Équipement et du transport. Lequel a réservé une place de choix en 2006 à une stratégie portuaire opérationnelle jusqu'à l'horizon 2030. Rappelons-le, pour prendre un exemple proche de nous, la France avait adopté, dans cette perspective, une nouvelle stratégie

nationale portuaire interministérielle de la mer qui vise à l'affut de parts de marché et de développement en économique à l'horizon 2025-2050(FILLEUL & MANDELLI, 2021), c'est dire la place du projet marocain maritime qui s'inscrit dans un contexte de concurrence très rude.

En effet, le Maroc, depuis (MATIN, 2006) sa réforme portuaire de 2006, a inscrit sa politique maritime dans un modèle de déliement portuaire prenant en compte à la fois la bonne gouvernance et la régionalisation. Celle-ci l'a amené, de ce fait, à définir des stratégies portuaires à l'horizon 2030. A l'heure actuelle plusieurs mutations ont été remarquées dans cette gestion qui montre comment cette stratégie de développement portuaire a été menée au Maroc. D'une part, elle a été menée à partir d'une action politique des synergies publiques. D'autre part, elle a été conduite à partir de la prise en compte des capacités et singularités des villes où elle est implantée.

Les grands centres industriels et économiques du Maroc sont situés, généralement, dans leur majorité dans les villes côtières lesquelles nécessitent, aujourd'hui, le développement des ports pour répondre aux ambitions de la croissance économique considérées par les gouvernements successifs comme un objectif national prioritaire, recommandé par le souverain.

Dans cette organisation portuaire, six pôles portuaires sont, alors, pris en compte dans cette nouvelle gouvernance :

Le pôle de l'oriental (port de Nador West Med), le pole du Nord-Ouest (Port de Tanger et Tanger Med, le pôle de l'aire Kenitra –Casablanca (port de Casablanca, de Mohammedia et de Kenitra), le port de Abda Doukkala (le port de Jorf lasfar et de Safi), le pôle de Sous Tensift (Port d'Agadir) et le pôle du Sud (Ports Tan-Tan, de Laayoune et de Dakhla). Le port de Tanger et de Casablanca est, alors, le pilier de ce dispositif portuaire. Celui de Casablanca étant principalement centré sur l'alimentation du besoin interne alors que celui de Tanger se veut un point d'ancrage du trafic de transbordement.

1- Les grands ports marocains, véritables hinterlands (Roncayolo et al., 2014)

Le point louable dans la gestion des ports du Royaume est à la fois pragmatique et visionnaire comme nous allons le voir. Elle a permis d'abord de mettre en place un plan national au service de l'aménagement des territoires de manière à ce que cette ambition voulue, celle de rivaliser avec l'autre rive de la Méditerranée, puisse se concrétiser par la mise en place de la politique maritime de grande envergure.

Les connexions routières et ferroviaires sont conçues dans cette optique. Le principal axe de cette configuration est celui de Tanger-Casablanca dont l'importance est de desservir la capitale industrielle et économique, en la rapprochant de l'Europe via le grand port de Tanger Med. L'autoroute Casablanca-Oujda et par ricochet Oujda-Tanger, vise, quant à elle, le rapprochement avec le port de Nador, un des points phares comme nous verrons par la suite de cette gestion portuaire. Il faut citer également l'autoroute reliant Agadir à Casablanca-Tanger et Oujda s'inscrivant dans cette gestion portuaire qui vise à rapprocher les ports du Royaume dans une gouvernance mue par l'échange et la complémentarité. L'autoroute Marrakech-Agadir a été conçue dans cette stratégie d'infrastructure autoroutière qui est définie comme un prolongement d'une logistique au service de la gestion maritime des ports au Maroc lié au transport maritime.

Dans cette configuration autoroutière, le projet de l'autoroute reliant Agadir à Laâyoune s'avère un prolongement de la logistique de cet aménagement territorial, rendu possible par une gestion globale des ports au Maroc comme véritables leviers de la croissance.

De ce fait, les ports ne sont pas conçus, seulement, comme de simples moyens de transbordement mais surtout comme de véritable hinterland marocain qui place Casablanca, capitale économique, au centre de ses activités.

De cette perspective, le Maroc a su faire du projet Tanger Med, un secteur de développement national en ce que celui-ci, dans sa vision de développement, joue sur plusieurs registres :

-Attractivité des investissements étrangers avec les aménagements engagés dans ce port qui le porte à égaler les grands ports internationaux.

-Aménagement régional et national par l'entremise des connexions autoroutières.

Le projet Tanger Med constitue, donc, dans cette politique maritime le point d'ancrage et fait office de pôle fédérateur pour les autres ports.

Pour reprendre l'ambition de l'Agence spéciale Tanger Med (TSMA), ce complexe portuaire d'une grande envergure constitue un hub maritime (Oceans, 2021) mondial en ayant réussi, à mi-chemin, après seize années d'exploitation, à présenter des chiffres de croissance très remarquables. Situé sur le détroit de Gibraltar, Tanger Med est en liaison commerciale et maritime avec plus de cent quatre-vingt-dix Port mondiaux. Sa capacité de traitement de conteneurs est de neuf millions, sept millions de passagers, sept cent mille camions et un million de véhicule (Master, 2023). Depuis sa création, il a apporté un investissement de 103 milliards de dirhams (9,8 milliards d'euros) sur les volets portuaire, logistique et industriel. Tanger Med est aujourd'hui une plateforme industrielle au service de 1110 entreprise drainant un volume d'affaire annuel de 5600 MEUR qui couvre des secteurs tels que l'automobile,

l'aéronautique, la logistique, ou encore le textile, pour ne s'en tenir qu'à ces principales activités portuaires principales.

L'autre aménagement remarqué dans cette gestion des ports au Maroc, est que leur gestion est liée à un plan national qui prend en compte la régionalisation voulue par le Roi Mohamed VI. En effet, l'interaction entre l'aménagement régional et national est garante de croissance et de bonnes gouvernances. Elle engage, de ce fait, les autorités publiques mais également des agences à ambition régionale, dans une collaboration étroite et fructueuse, pour ne citer que l'agence de développement de Tanger-Med (diplomatique, 2021) TMSA (Décret-loi n° 2-02-644 du 2 regeb 1423 (10 septembre 2002) portant création de la zone spéciale de développement Tanger-Méditerranée en partenariat constant avec l'Etat marocain (Imrani & Babounia, 2016). Si bien que cette coopération se voit imprimée dans un dynamisme qui vise sa réussite et sa réalisation, loin de toute bureaucratie.

2- Une bonne gouvernance

L'autre point phare de cette stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 réside dans l'investissement conséquent qui lui est accordé. Le financement, alloué pour l'aménagement et la création de nouveaux ports est certainement le point culminant de cette politique économique maritime qui vise, à l'aune d'une mondialisation accélérée, à hisser le Maroc au rang des nations concurrentes.

En effet, l'investissement octroyé à ce secteur entre 2012-2030 est conséquent. Son originalité est qu'il s'inscrit dans un programme qui prend en compte la singularité, les ambitions et les besoins inhérents à chaque port. De même, il prévoit à l'horizon 2030 la réalisation d'un ensemble d'ambitions de manière à progresser en donnant plus de place à l'évolution effective des besoins de chaque port de façon à mener, des modifications selon l'évolution de la conjoncture économique du moment.

Cette manière d'engager un plan de gestion sur une longue période, laissant la porte ballante aux modifications éventuelles au regard des changements conjecturels qui s'ajoute à la compétitivité du système portuaire marocain. Elle laisse envisager des lignes d'action en fonction de l'évolution de la situation géopolitique, vue la position géostratégique du Royaume dans cette région et vue les grands conflits qui s'y dessinent. Ces lignes d'actions, adoptées par ce plan de gestion des ports qui ont pour objectif de soutenir le développement durable, lèvent le voile sur la bonne gouvernance de ces ports.

Une telle manière de faire imprimé à ce projet une viabilité durable qui, de ce fait, exige une gestion pragmatique du financement qui lui est réservé. Dans cette gouvernance, le mot « priorité » est alors de mise.

Le port de Kenitra Atlantique ou encore la restructuration du port ancien de Casablanca sont recensés comme des projets nécessaires à réaliser dans la configuration générale du plan annoncé jusqu'à 2030. Il est, cependant, dit dans le plan de gestion nationale des ports qu'ils devront suivre dans leur aménagement le rythme de l'évolution des secteurs qui leur sont intimement associés, tels que le trafic des marchandises ou encore les éventuelles nouvelles positions des stratégies des opérateurs nationaux ou internationaux. Dans une telle gouvernance, le mot « ajustement » prend son plein sens. Il est dédié au service d'une économie durable. Le tableau que voici signe la grande envergure de ces ambitions :

Tableau 1 : Coûts de construction et ou développement des principaux ports en millions de dirhams TTC (l'investissement octroyé à ce secteur entre 2012-2030).	
Source : (ANP, 2019)	
Port	Investissement
Nador Ville (optimisation puis reconversion)	510
Nador WN (déclencheur énergie)	8810/9600
Tanger Ville (Reconversion Plaisance- Croisière)	2340
Kenitra Atlantique	5930
Mohammedia (externalisation et amélioration)	2430
Casablanca aménagement intérieur et extension conteneur	9540
Jorf extension en cours du port existant (ONE-OCP)	3730
Jorf-Nouvelle digue (déclencheur nouvelle raffinerie)	14094
Safi Ville	800
Safi nouveau port vraquier	10800
Agadir	3930
Tan Tan port existant (extension chantier naval)	520
Tan Tan – Wharf charbonnier	1390
Laâyoune	1210
Tarfaya	500
Boujdour	830

Dakhla Atlantique	6540
Total	74 204 / 74 994

Ainsi, la gestion de l'espace portuaire marocain est marquée par une planification « d'ouverte » qui fait sa force, tout en s'appuyant sur un programme d'investissements qui fixe ses objectifs, de long terme, à l'horizon 2030. La mise en œuvre des programmes d'investissement peut de la sorte être adaptée et ajustée, et ce, en fonction de l'évolution des stratégies sectorielles que ce soit au niveau national qu'au niveau régional.

Mieux encore, l'efficacité de cette gestion est ouverte, de telle manière à laisser la possibilité d'aménagement au niveau des prérogatives imprimées en amont par rapport aux bouleversements géopolitiques ou conjoncturelles imprévus d'autant plus dans un monde en plein bouleversement politique et technologique. L'avènement du Corona virus et le ralentissement qu'il a imposé à la croissance au Maroc en est, à ce propos, un exemple remarqué. Son impacte a été moins ressenti dans ce secteur maritime. En ce sens que le programme de gestion des ports annoncé depuis 2017 permettait des aménagements lesquels ont pu, grâce à cette gouvernance, changer leur priorité en accordant plus d'importance aux grands ports, laissant le programme des petits ports en attente de réalisation.

La Guerre Russie -Ukraine est l'autre exemple qui vient corroborer la politique d'une gouvernance visionnaire des ports marocains. Le ralentissement des échanges qu'elle a impliqué confirme le bienfondé de cette planification « ouverte ». Celle-ci devient fonctionnelle en offrant aux autorités la possibilité de mettre en attente quelques programmes d'aménagement et de constructions de certains ports, sans pour autant abandonner leur vision à long terme, fixée en 2030. De ce fait, les investissements sont soumis à un parcours, non rigide mais maniable selon les besoins et les échanges, nationaux et internationaux. Lesquels sont tributaires de la conjoncture économique et surtout géopolitique auquel est confronté sans cesse le secteur maritime.

II- Une politique des grands ports mue par une politique de la régionalisation

On s'accorde à reconnaître au Maroc une politique visionnaire en ayant insufflé à la gestion de ses ports en 2007 une stratégie portuaire à horizon 2030. Cette politique à long terme laisse transparaître aujourd'hui une offre portuaire compétitive. Elle se justifie par une demande croissante dans ce secteur. Le port de Tanger Med et le port de Casablanca jouent, en effet,

aujourd'hui un rôle clef sur le plan national qu'au niveau international en ce qu'ils viennent soutenir au premier plan la politique africaine, encouragée depuis l'avènement au trône de SM le Roi Mohamed VI.

Dans ce contexte, faut-il encore citer certaines de ces réalisations réussies telles que l'aménagement territorial et développement urbain de la ville de Casablanca. La création de Casablanca Marina et le tramway de Casablanca en 2012 en sont une consécration. La construction du pôle aéroportuaire de la capitale économique marocaine et son aménagement digne de grands aéroports internationaux est une autre preuve de cette gestion tournée vers la croissance et le développement durable. Celui-ci jouera le rôle de relais entre l'Afrique, l'Europe, le Moyen Orient et l'Amérique.

Sur les dix dernières années la croissance relative à la conteneurisation, de ces ports a été, en effet, de l'ordre de 10 pour cent, Elle a été dopé, en partie par les échanges portuaires avec le Moyen Orient et les pays du Golfe. Elle témoigne de surcroît de la volonté du Maroc d'entretenir sur le plan économique et politique d'étroites rapports d'échanges en constante progression. Rappelons encore, La crise économique, liée à la pandémie du Corona Virus qui a frappé de manière sévère l'économie mondiale, a eu un impact amoindri (MAP, 2021) dans ce secteur maritime marocain grâce à la gestion portuaire à long terme.

1- Emergence des ports secondaires

Mais l'autre réussite de cette politique de gestion des ports, c'est que le Maroc a eu la vision salubre de diversifier la construction de ses infrastructures portuaires, en l'inscrivant dans la politique de régionalisation engagée dans les autres secteurs de la vie publique du Royaume. Donnant une autre force à la régionalisation, cette gestion des ports se voit, aujourd'hui, mue à la fois par une diversité dans l'offre et une complémentarité dans la compétitivité nationale qui vient dynamiser l'économie marocaine de façon exemplaire.

Le port de Jorf Lasfar illustre bien cette diversité régionale, il est le premier port en eau profonde. Il se place en tant que premier port minéralier en Afrique et sert exclusivement au transport du phosphate où le Maroc affiche ses prétentions d'être le premier exportateur de ce minéral très prisé disposant de la première réserve mondiale.

Cette place donnée à la régionalisation des ports met en avant, en outre, la gestion territoriale du pays en mettant en valeur les ports en fonction de leur position stratégique régionale. De ce point d'ancrage, le port de Jorf Lasfar tient son importance régionale du fait qu'il est situé à 17 km de la ville d'El-Jadida. Son importance réside également dans le fait qu'il s'ouvre sur

l'Atlantique de manière stratégique. Il est dans ce sens un facteur dynamisant de la gestion économique de toute une région.

Le port « Nador West », n'est pas en reste. Il est l'autre modèle du développement des régions qui conforte les orientations stratégiques de la gestion des ports par le royaume dans le cadre de la politique engagée par les pouvoirs publics. Il joue un rôle prépondérant dans l'aménagement progressif de la plateforme industrielle des régions du Nord. Dans ce cadre, le port « Nador West Med » vient, en effet, donner un autre souffle à cette façade méditerranéenne dynamisée par le Port Tanger Med comme nous avons pu le voir.

Le projet d'un Maga port, qui vient agrandir « Nador West Med », est lancé dans la foulée de ce programme national régional appelé NWM. Son importance est, d'autant plus, palpable que sa construction est prévue sur le site hautement stratégique de la baie de Betoya sur la façade Ouest du Cap des Trois, pas loin de Gibraltar, au croisement de la route maritime la plus fréquentée sur la planète.

C'est dire le rôle que ce port veut jouer sur le plan d'un positionnement régional géopolitique et économique. Il est d'une portée gigantesque. Sa construction progressive qui va s'étaler jusqu'à la fin du programme portuaire marocain en 2030, atteste de son ampleur et du rôle qu'il sera amené à jouer. Deux structures principales sont alors envisagées pour ce pôle portuaire. Un nouveau port en profondeur d'une grande capacité, dédié au transbordement des conteneurs, et le développement du plan énergétique, existant déjà, se spécialisant dans le traitement, le conditionnement et le stockage des hydrocarbures et produits dérivés, de même que le traitement des produits vrac tels que le charbon.

De l'autre côté est prévue la construction d'une plateforme industrielle, prenant comme modèle le projet du Port Med industriel. Celle-ci atteste une fois de plus de la gouvernance réussie de l'expérience régionale du projet Tanger Med. C'est dans ce but que la société publique « Nord-Ouest Med » a été créée.

Le port de Dakhla Atlantique est un autre exemple qui lève le voile sur cette gouvernance qui ambitionne de donner à chaque port une gestion mettant en valeur sa position régionale et sa complémentarité avec les autres ports régionaux du royaume.

La réalisation des travaux des nouveaux ports en eau profonde confiée à des grands géants de construction au Maroc tel que la SGTM-Somage Sud d'un investissement gigantesque, 12,4 milliard de Dirham, ne vise-t-elle pas à donner au Sud marocain une dynamique

économique, entre autre dans la création d'emplois ou de promotion des investissements ? La visée géopolitique des régions du Sud marquée par le conflit entre la Maroc et l'Algérie signe la force politique que compte exercer le Maroc pour non seulement réaffirmer la marocanité du Sahara mais aussi à la rendre irréversible. Il ne faut pas oublier que cette ambition marque, également, une volonté de s'ouvrir sur les pays de l'Amérique du Sud, le Brésil, tout particulièrement en faisant de cette façade atlantique du Sud un point d'encrage des échanges

Dynamiser les Provinces du Sud, tel serait la principale visée de ce projet gigantesque. En effet, le projet est d'une telle ampleur qu'il est programmé pour durer sur huit années. Plusieurs départements ministériels se sont alors réunis dans la construction et l'élaboration de cette plateforme maritime : Ministère de l'équipement, Ministère du transport et de la logistique, contribuant, ainsi, de manière étroite à la réalisation de ce projet. C'est dire, donc, la force de la gestion des ports au Maroc à laquelle les pouvoirs publics semblent donner une priorité toute particulière. Il ne faut pas non plus oublier qu'au-delà de cette portée géopolitique, il s'agit de la mise en exergue d'une logistique d'envergure qui certainement vise sur le long terme à placer le Maroc parmi les pays pionniers dans le secteur de la pêche.

2- Vers une nouvelle conversion des ports secondaires

La force de la gouvernance de la gestion des ports au Maroc réside, on l'aura compris, dans la diversité de leurs fonctions. De même, elle est tributaire de son programme de création de nouveaux ports et de leur modernisation. La singularité d'un tel modèle réside dans le fait qu'il est ancré dans un aménagement territorial prenant en compte la régionalisation définie, dès l'avènement de SM le roi Mohamed VI, comme un facteur incontournable de développement empreint de synergie économique durable.

Le littoral du Maroc est, en effet, doté de 37 ports répartis sur les neuf régions côtières que compte le Royaume. La force de cette gouvernance des ports est liée, également, à la diversité des services qu'ils offrent. Toute une panoplie de services est mise en exergue : ports de pêche, ports de passagers, ports de croisière, ports de plaisance.

Ainsi, l'autre point phare de cette gouvernance réside dans sa gestion accordée aux ports secondaires par les pouvoirs publics. Elle a comme effet immédiat de diversifier la productivité logistique. Certains secteurs se sont vus bénéficier d'un intérêt tout particulier :

- Les Ports de pêche : la modernisation aux normes internationales des ports de Dakhla, et de Larache, ou d'El Jadida de manière à augmenter la valeur ajoutée du secteur de la pêche sur le plan national. Ces ports sont connus pour leur spécialisation

traditionnelle laquelle fait du secteur halieutique, un secteur clé pour l'économie marocaine. Les ports de pêche du Royaume, se sont vus imposer des normes de plus en plus drastiques de manière à répondre aux normes internationales.

- Les ports secondaires vont également jouer un rôle remarquable dans la croissance du tourisme et de la plaisance lesquels sont des secteurs nationaux au centre de l'économie et de la croissance marocaine. Il faut, à ce propos, citer ici les ports de Saïdia ou de Marina Smir à proximité de Tétouan, qui se sont spécialisés en tourisme nautique, avec des marinas, des zones de loisirs et d'hébergement, au service d'un tourisme haut de gamme.

Cette politique de la modernisation des ports secondaires au Maroc, inscrite dans le programme 2007-2030, trouve, par ailleurs, son intérêt en ce qu'elle est marquée par l'interconnectivité qui accompagne, dans ce contexte, ce programme maritime par un maillage logistique national, renforçant, ainsi, les liaisons routières et ferroviaires et permettant leur amélioration. A ce propos, l'arrivée du TGV, Marrakech –Agadir en 2030 n'est pas anodine.

Dans une sorte de complémentarité, les ports secondaires participent, de ce fait, à stimuler l'économie marocaine. Ils ne sont plus de simples compléments aux grands ports mais participent d'une décentralisation qui vise une politique publique nationale dont l'objectif est de donner plus d'autonomie aux régions de manière à mettre en valeur leur potentialité ; celle-là même s'affirme comme un facteur de la réussite d'une bonne gouvernance

Conclusion

Il ressort de ce qui précède que le Maroc a su, depuis sa réforme portuaire de 2006, inscrire sa politique maritime à la fois dans la bonne gouvernance et dans la régionalisation. Celle-ci a eu le mérite d'insuffler une collaboration fructueuse entre les autorités publiques et les agences à ambition régionale. Il en résulte que le plan de développement engagé par le Royaume à l'horizon 2030 consolide la compétitivité du système portuaire marocain. Il laisse ainsi la porte ouverte aux modifications possibles au regard d'éventuels changements conjuncturels. Il s'avère, in fine, que cette politique de développement, constitue une preuve tangible de la bonne gouvernance des ports au Maroc.

L'autre point encore fort de cette politique portuaire est qu'elle donne une place prépondérante à une nouvelle conversion des ports secondaires comme étant des espaces maritimes incontournables de synergie économique durable. Ainsi, dans une complémentarité

remarquée les ports secondaires deviennent un levier de croissance pour l'économie marocaine. Ils ne sont plus de simples compléments logistiques aux grands ports, mais participent d'une décentralisation que vise une politique publique mue par le progrès durable.

Bibliographie

ANP. (2019). *NOTE D'INFORMATION EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE*.

https://www.ammc.ma/sites/default/files/NI_ANP_EO_006_2019.pdf

diplomatie, M. (2021, novembre 1). *Infrastructures portuaires : Interview avec l'expert*

Ahmed Loukili. Maroc Diplomatique. <https://maroc-diplomatique.net/infrastructures-portuaires-interview/>

FILLEUL, M., & MANDELLI, D. (2021). *LA STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE, UNE PRÉSENTATION TRÈS ATTENDUE, UNE AMBITION QUI RESTE À*

CONCRÉTISER (n° 520 (2020-2021)). <https://www.senat.fr/rap/r20-520/r20-520-syn.pdf>

Imrani, O. E., & Babounia, A. (2016). Tangier Med Port : What role for the Moroccan Economy and the International Trade? *International Journal of Research in Management, 07*.

MAP. (2021, janvier 18). *Nadia Laraki booste la résilience du secteur portuaire au service de l'économie nationale | Women in Business*.

<https://womeninbusiness.ma/2021/01/18/nadia-laraki-booste-la-resilience-du-secteur-portuaire-au-service-de-leconomie-nationale/>

Master, W. (2023, avril 18). *Bilan d'Activité du Complexe Portuaire Tanger Med en 2022*.

Tanger Med Special Agency. <https://www.tangermed.ma/fr/bilan-dactivite-du-complexe-portuaire-tanger-med-en-2022-2/>

MATIN, L. (2006, décembre 26). *La réforme portuaire sera progressive*. Le Matin.ma.

https://lematin.ma/journal/2006/Ports_La-reforme-portuaire-sera-progressive/72592.html

Oceans, M. &. (2021, août 25). « Tanger Med est un hub logistique mondial »—Fouad Brini.

MARINE & OCÉANS. <https://marine-oceans.com/economie/tanger-med-est-un-hub-logistique-mondial-fouad-brini/>

Roncayolo, M., Verdeil, E., Fabre, P., & Pfister, J. (2014). *L'imaginaire de Marseille, port, ville, pôle*. Ecole Normale Supérieure.