

## **Les ports maritimes marocains et la crise sanitaire de la COVID-19 : Essai d'analyse**

### **Moroccan seaports and the health crisis of COVID-19: An analytical essay**

**LAKHLOUFI Tarek**

Doctorant

FSJES Ain chok de Casablanca

Université Hassan II

Economie internationale et développement économique

Maroc

**Lakhloufi\_tarek@hotmail.fr**

**MOUSSAMIR Abdelhak**

Enseignant, Chercheur

FSJES Mohammedia

Université Hassan II

Economie internationale et développement économique

Maroc

**amoussamir@yahoo.fr**

**Date de soumission :** 09/02/2021

**Date d'acceptation :** 13/03/2021

**Digital Object Identifier (DOI) :** <https://doi.org/10.5281/zenodo.4610553>

**Pour citer cet article :**

LAKHLOUFI T. & MOUSSAMIR A. (2021) « Les ports maritimes marocains et la crise sanitaire de la COVID-19 : Essai d'analyse », Revue Française d'Economie et de Gestion «Volume 2 : Numéro 3» pp : 112-127.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



## Résumé

Pendant des décennies, chaque année les économies du monde n'ont pas cessé de créer un surplus de richesse. Mais en 2020, le monde a traversé une situation historique, les économistes prédisent un effondrement de plusieurs secteurs de l'économie mondiale. En effet, la crise sanitaire de la COVID-19 a bouleversé la scène économique internationale, une série de mesures relatives à la politique commerciale a été mise en place pour faire face aux effets néfastes de ladite crise. Le Maroc a mis en œuvre un ensemble de mesures et de dispositifs afin d'endiguer la propagation de la COVID-19 et de protéger ses principaux secteurs de l'économie. Le secteur portuaire, considéré comme le maillon principal de liaison avec les marchés internationaux, a connu l'instauration de plusieurs mesures et dispositifs pour assurer le bon fonctionnement des ports maritimes du royaume. Ainsi, l'objet de ce présent papier est de mener une étude comparative du trafic portuaire durant les périodes avant et au cours de la crise sanitaire de la COVID-19, afin d'évaluer la capacité de ces ports maritimes à affronter les différents changements accidentels.

**Mots clés:** Ports maritimes ; COVID-19 ; Trafic portuaire ; Mesures de sécurité ; Etude comparative

## Abstract

For decades, every year the world's economies have been creating surplus wealth. But in 2020, the world is in a historic situation, with economists predicting a collapse of several sectors of the global economy. Indeed, the COVID-19 health crisis has shaken the international economic scene, and a series of trade policy measures have been put in place to deal with the adverse effects of this crisis. Morocco has implemented a set of measures and mechanisms to stem the spread of COVID-19 and protect its main sectors of the economy. The port sector, considered as the main link to international markets, has seen the introduction of several measures and mechanisms to ensure the smooth functioning of the Kingdom's seaports. Thus, the purpose of this paper is to carry out a comparative study of the port traffic during the periods before and during the health crisis of COVID-19, in order to assess the capacity of these seaports to face the various accidental changes.

**Keywords:** Seaports ; COVID-19 ; Port traffic ; Security measures ; Comparative study

## Introduction

La pandémie de COVID-19 a profondément perturbé la quasi-totalité des économies du Monde. Une série de mesures a été mise en œuvre pour faire face aux effets négatifs de cette crise sanitaire sur l'activité économique. En effet, tant de secteurs, considérés comme prioritaires dans les différents plans de développement, ont connu des dégradations remarquables, nécessitant des solutions rapides et urgentes afin d'éviter un effondrement de l'économie et de garder la paix sociale.

Cette crise sanitaire est qualifiée par plusieurs institutions internationales comme étant la pire depuis la grande dépression de 1929. Le FMI prévoit une chute de l'activité économique mondiale d'une ampleur inédite depuis la crise des années 30. Quant à la CNUCED, elle envisage une plus forte baisse du commerce de marchandises depuis 2009. Pour l'OMC, le commerce mondial peut enregistrer en 2020 une contraction qui varie entre 13% et 32% en 2020.

La gravité de la pandémie du coronavirus a poussé le Maroc à mettre en place des mesures préventives drastiques en vue de protéger les citoyens. D'abord, il a rapatrié ses ressortissants de Wuhan, qui est l'épicentre d'un début d'épidémie. Ensuite, il a lancé une batterie de mesures, à l'image de l'état d'urgence sanitaire : le confinement, l'arrêt de l'enseignement en présentiel, la restriction de la circulation sur l'ensemble du territoire national, la fermeture des frontières du royaume... par la suite, le royaume a pris des mesures de sécurité dans les principaux secteurs de son économie.

C'est dans cette optique que s'inscrivent les mesures prises dans le domaine portuaire maritime. Le Maroc est conscient du rôle stratégique de ses ports dans la gestion de cette crise sanitaire. C'est pourquoi, il a essayé de les protéger contre cette pandémie afin d'assurer le bon fonctionnement des opérations d'import et d'export par voie maritime. Donc, la question que nous devrions nous poser dans ce contexte : Comment la crise sanitaire de la COVID-19 a pu influencer les ports maritimes marocains ?.

Pour répondre à cette interrogation, nous allons analyser dans un premier lieu l'aspect théorique de nos principales variables à savoir les ports maritimes et l'épidémie de la COVID-19 et dans un dernier lieu, nous allons évaluer l'effet de ladite pandémie sur les ports maritimes du Royaume à travers un essai comparatif.

## 1. La revue de la littérature de l'étude

### 1.1. Aperçu général sur l'évolution historique des ports maritimes

Généralement, les ports maritimes sont des zones attachées à une mer, à un océan ou à une rivière et ils sont essentiellement considérés comme des infrastructures équipées d'installations techniques qui leur permettent, le transfert de marchandises d'un moyen de transport à un autre. Ainsi, ils étaient pour les premiers marins des lieux de refuge bien aménagés, utilisés lorsque les conditions de navigation étaient sévères. Les chercheurs ont traité les ports maritimes sous plusieurs angles, géographique Bired. J. (1971) et (Nachoui M. 2016) et économique Bauchet (1992), Culinane K. et K. Telley (2006) et Goss, R. O. (2002).

Dans ce sens, l'évolution des ports maritimes a pu entraîner trois principales révolutions ISEMAR (2002) qui ont changé d'une manière générale la scène économique internationale, et l'environnement portuaire d'une manière particulière. La première révolution relative à la conteneurisation. L'apparition du conteneur a métamorphosé le système de la manutention dans les ports maritimes, qui était laborieux et endommageait la marchandise et il a obligé les fabricants et les détaillants à maintenir d'importants stocks de pièces et de marchandises dans les entrepôts, ce qui accroît les coûts d'expédition. En 1953, Mc Lean a inventé un nouveau mode d'acheminement de la marchandise, en utilisant des boîtes appelées conteneur. Cette invention est suivie par une étude de l'organisation internationale de normalisation (ISO) sur la conteneurisation en vue d'établir des normes standards ainsi que des lignes directrices mondiales en tant qu'une condition préalable pour les entreprises et les gouvernements qui investissent dans l'industrie des conteneurs compatibles sur le plan international (Bernhofen, D. et al. 2013). Le démarrage du fret dans les conteneurs a amplement bouleversé toutes les branches de l'industrie du transport, en particulier dans le transport maritime.

La deuxième révolution est liée à l'intermodalité et la multimodalité. En effet, ces deux notions sont une source de confusion. Pedersen et al. (2005) avancent que les termes multimodal, intermodal sont souvent utilisés comme synonymes. Malgré sa place importante dans l'environnement de transport, il n'existe pas une définition consensuelle du transport intermodal.

Les ports maritimes se trouvent dans un réseau multimodal où les différents modes de transport sont utilisés dans le processus d'acheminement de la marchandise (Bernhofen, D. et al. 2013). D'une autre manière, les marchandises peuvent être acheminées par des barges, des trains et des camions sans aucune intervention sur la marchandise jusqu'au client final. Dans cette perspective, les conteneurs occupent une place importante dans le transport international

multimodal (Vis al. 2005) ceci est dû à la rapidité d'évacuation des conteneurs, à la grande capacité des porte-conteneurs, et à la performance des terminaux portuaires multimodaux. En effet, il existe plusieurs types de terminaux portuaires, assurant la multimodalité des modes du transport, notamment, le terminal de transport combiné Rail-Route, qui est un terminal équipé d'installations nécessaires pour le transbordement des unités de transport intermodal des trains vers les camions et inversement, un terminal de combiné fleuve-route est destiné au transbordement des conteneurs des unités fluviales vers les camions et vice-versa.

La dernière révolution est liée à l'informatisation et l'automatisation. Elle a un rôle crucial dans le développement du fonctionnement des ports et par conséquent les flux de transport maritime. Les préoccupations majeures de la communauté portuaire résident dans la diminution des délais des opérations portuaires, et l'accroissement de la rapidité d'échanges d'informations entre les parties prenantes. De plus, l'automatisation des installations portuaires s'est avérée une réponse fondamentale à la contrainte du temps, ceci se concrétise par l'automatisation de la grue à conteneurs, en devenant un conglomérat d'éléments sophistiqués à haute valeur ajoutée, comprenant des logiciels spécialisés et le matériel (Abdel-Rahman, E. et al. 2003).

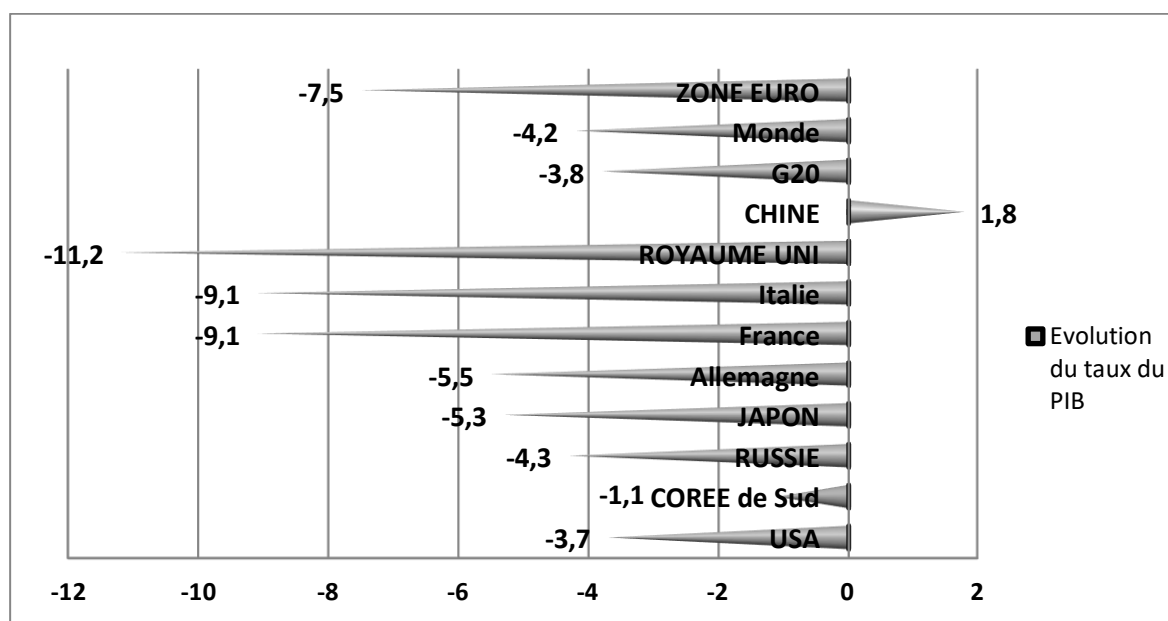
### **1.2. La position de la crise sanitaire de la COVID-19 dans la scène économique internationale**

Depuis la nuit du temps, les maladies ont secoué la vie humaine. En effet, les échanges commerciaux ont intensifié les interactions humaines et animales, ce qui a accéléré la cadence de la prorogation des épidémies Bettcher et al. (2000), telle que la peste, la tuberculose, le paludisme, la lèpre, la grippe (Brodeur et al. 2020). Ces épidémies ont entraîné des effets désastreux sur les secteurs de la santé, l'économie, l'éducation, le tourisme, mais aussi la vie quotidienne de la population (Verma et al. 2020).

En Chine et plus précisément à Wuhan, une épidémie de pneumonies d'allure virale d'étiologie inconnue a vu le jour (ARMOUM H. 2021), elle est baptisée le nouveau coronavirus (COVID- 19). Cette épidémie s'est rapidement propagée dans le monde entier et, le 12 février 2020, 45 179 cas étaient confirmés dans 25 pays, dont 1 116 décès (Hervochon R. et al. 2020) en raison de la combinaison de différents facteurs de caractère naturel, politique et réglementaire et l'interdépendance entre les pays du monde a facilité cette expansion. Ensuite, au 3 avril 2020, il y avait plus d'un million de cas confirmés dans le monde, avec près de 60 000 décès enregistrés. Donc, l'évolution de la pandémie s'est inscrite dans une tendance haussière, malgré les efforts consentis par les gouvernements pour lutter contre la COVID-19 afin de contenir la propagation de la pandémie.

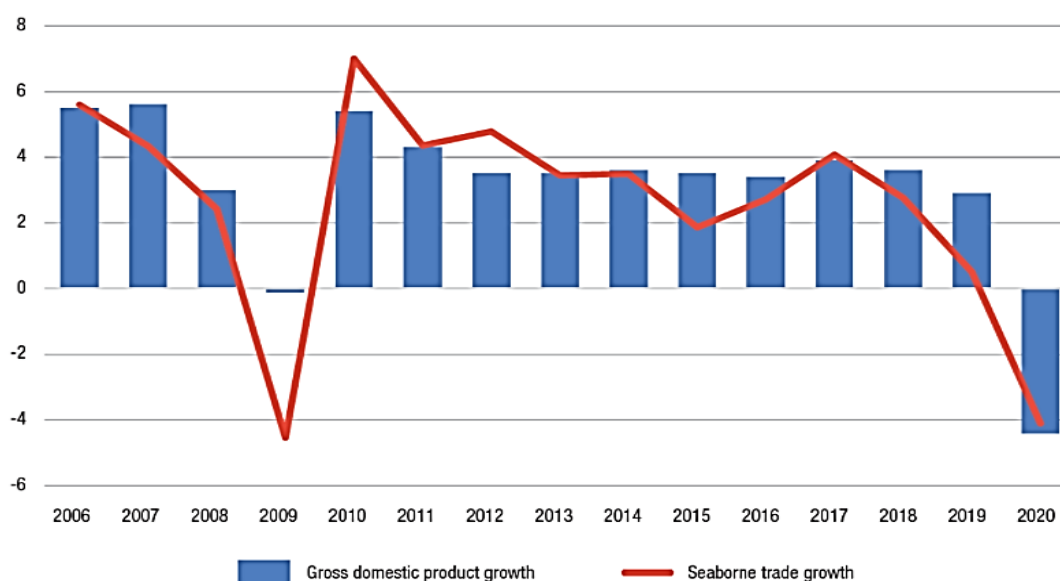
L'épidémie de la COVID-19 a métamorphosé l'économie internationale, elle a entraîné une perturbation des marchés de plusieurs secteurs, notamment le tourisme international, le transport aérien de passagers, le transport par conteneurs, les services des technologies de l'information et de la communication et les transactions financières. Elle a ralenti les progrès de diverses initiatives commerciales internationales à travers le monde. Le graphique ci-dessous élucide l'effet de l'épidémie sur l'économie des principales puissances mondiales :

**Figure 1 : L'effet de l'épidémie sur l'économie des principales puissances mondiales**



Elaboration personnelle, Données STISTA

A la lumière du graphique en dessus, la pandémie de coronavirus a bouleversé l'économie mondiale en influençant négativement l'évolution du PIB des principales économies mondiales à l'exception de la Chine qui a pu enregistrer une hausse de 1.8. De même, les groupements économiques ont connu une baisse de leurs PIB surtout dans la zone euro. Le graphique ci-dessous montre l'évolution du PIB global et du commerce maritime :

**Figure 2 : L'évolution du PIB global et du commerce maritime**

Source: CNUCED

Selon le graphique ci-dessus, nous remarquons que le trafic du commerce maritime s'est inscrit depuis 2017 dans une tendance baissière, qui s'est aggravée avec la crise sanitaire de la COVID-19, en enregistrant un rétrécissement de 4.1 % en 2020. En effet, cette crise a engendré des ruptures au niveau des chaînes d'approvisionnement et a conduit à une paralysie des réseaux de transport maritime international. Cette situation de marasme commercial a touché négativement le PIB global puisque le commerce maritime représente plus de 80 % du commerce international.

Afin d'atténuer les effets néfastes de cette crise sanitaire (Janndi et Moussamir, 2021), les économies du monde ont fait recours aux mesures de politique commerciale liées à la COVID-19, en mettant en place des contrôles à l'exportation de certains produits médicaux, des restrictions à l'exportation de produits agricoles spécifiques afin de garantir la sécurité de leurs approvisionnements alimentaires.

La solution du confinement total ou partiel imposée par les autorités sanitaires a conduit vers l'arrêt graduel de l'activité économique, touchant des éléments primordiaux pour le fonctionnement des pays. Plusieurs économies ont enregistré des taux de croissance négatifs et elles ont trouvé des difficultés ; elles n'ont pas pu même proposer des réponses claires à la question de la reprise de l'activité économique, ce qui pèse lourdement sur :

- Les déficits jumeaux ;
- La politique monétaire ;
- L'emploi ;
- L'inflation ;

- Les inégalités des revenus ;
- Les flux d'investissement ;
- Le commerce international.

Jusqu'à présent, les économies du monde focalisent leurs efforts sur des mesures de relance monétaires et budgétaires contracycliques pour le financement de l'économie, sur des investissements accélérés dans le secteur de la santé, sur l'octroi des aides aux secteurs privés afin d'éviter la rupture de production dans certains secteurs d'activité et la baisse de l'offre qui peut entraîner une inflation à moyen et à long terme sur une orientation massive vers la digitalisation qui devient une solution primordiale pour que la machine de l'économie mondiale continue à fonctionner en cette période de crise sanitaire mondiale (Shkalenko et Fadeeva, 2020). Ladite solution a aidé les PME et les TPE à atténuer les conséquences néfastes de la pandémie en mettant en place des mesures de télétravail.

Plusieurs pays, notamment les membres de l'OMC, ont diminué le nombre de mesures de restriction et de facilitation des échanges. Cela est justifié principalement par la forte baisse de l'ensemble du commerce mondial enregistrée depuis le début de l'épidémie de la COVID-19 (OMC, 2020). Dans ce sens, l'OMC, en tant que seule organisation internationale régissant le commerce international, essaie de proposer une panoplie de mesures de soutien et de dérogation en faveur des pays pauvres, notamment ceux de l'Afrique pour améliorer leur contribution au commerce international afin d'atténuer l'incidence de la pandémie de la COVID-19.

Ladite crise sanitaire a changé le processus de consommation des ménages. En effet, le taux de consommation a connu une dégradation justifiée par la crainte de la menace sur la sécurité alimentaire, les risques de perte d'emploi, la politique de rafistolage adoptée par les Etats pour lutter contre ce virus a créé des incertitudes dans la mesure où les individus préfèrent de minimiser leurs consommations afin de constituer une épargne suffisante pour affronter les aléas inconnus de ladite crise.

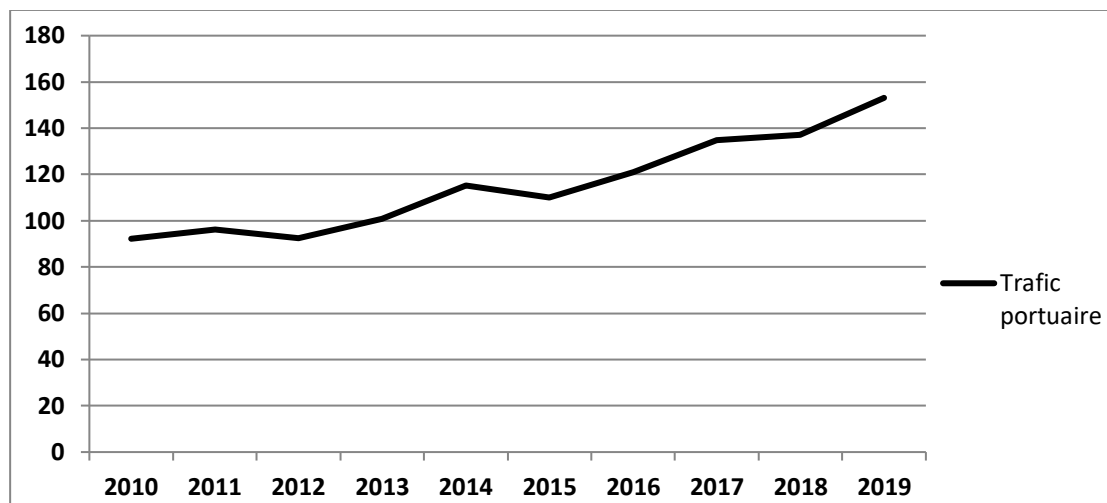
## **2. Le cadre empirique de l'étude**

### **2.1. Les ports maritimes au Maroc**

Le Maroc est un pays quasi insulaire dont 98 % des échanges commerciaux transitent par voie maritime (ALG, 2013), d'où le rôle stratégique du transport maritime dans la multiplication et la diversification des relations commerciales internationales. La position géographique du Maroc lui permet de s'ouvrir de plus en plus sur l'environnement régional et international et se positionner comme étant un hub portuaire, compte tenu de son trafic et de ses échanges par

voie maritime. Le graphique ci-dessous élucide l'évolution du trafic portuaire durant la période 2010 – 2019 :

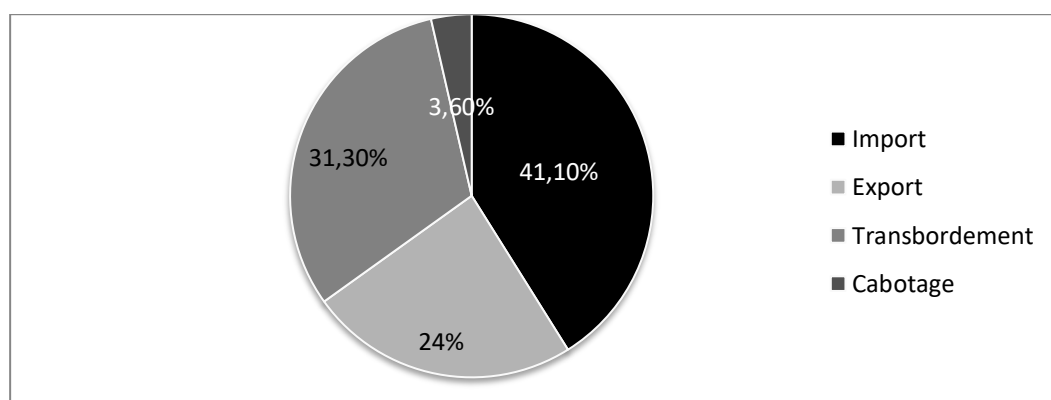
**Figure 3 : L'évolution du trafic portuaire marocain 2010-2019 (en Mt)**



Source : Elaboration personnelle, Données MTLE

Le graphique en dessus montre que le trafic portuaire marocain s'est inscrit dans une tendance d'évolution haussière durant la période allant du 2010 jusqu'au 2019, soutenu par les différentes actions marocaines relatives au développement du secteur portuaire. En effet, la répartition de ce trafic reste marquée par une prédominance des importations qui ont représenté 41,1% du trafic global, suivi par 31,3% pour le transbordement, 24% pour les exportations, et 3,6% pour le cabotage (MTLE, 2019). Le graphique ci-dessous éclaire la répartition du trafic portuaire marocain.

**Figure 4 : La répartition du trafic portuaire marocain en 2019**



Source : Elaboration personnelle, Données MTLE

La répartition en haut est due à l'évolution positive du trafic des céréales (+4,7%), du charbon et coke de pétrole (+12,6%), du soufre (+19,9%) et des produits sidérurgiques (+43,5%). Quant à la part de transbordement, elle a connu un accroissement grâce au volume global record de 47,7 millions de tonnes traité par le complexe portuaire Tanger Med et à l'opérationnalisation du port Tanger Med 2.

Une série de réformes a été mise en œuvre en vue de valoriser le capital physique relatif aux ports maritimes afin de les rendre un meilleur catalyseur de l'économie marocaine (Lakhloufi et Moussamir, 2020) et un meilleur outil d'attractivité des investisseurs étrangers désireux de s'installer sur le continent africain.

Jusqu'à présent, les variables liées aux ports maritimes marocains occupent des places respectueuses au niveau international. En effet, les ports maritimes marocains affichent un score de connectivité maritime très élevé par rapport aux autres pays à économie semblable, réalisant en 2019 un score de 58.19. De même, ils affichent de bonnes performances au niveau de la qualité de l'infrastructure portuaire qui est évaluée par la banque mondiale obtenant une note de 5 sur 7. Ces réalisations sont soutenues par une politique de grands chantiers visant la création et élargissement de l'infrastructure portuaire et annexe, et une stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique (SNDCL) qui ambitionne la satisfaction des besoins logistiques des ports maritimes et une stratégie portuaire envisageant l'amélioration du secteur portuaire dans toute sa globalité (capital physique, capital humain et technologie)

## 2.2. Présentation de l'étude

La réalisation de notre étude est affectée par plusieurs facteurs limitant ainsi le choix de méthode dans des outils qualitatifs puisqu'il ne nécessite pas une base de données élargie, mais aussi le caractère nouveau du phénomène de la COVID-19 qui rend le recours aux outils quantitatifs difficiles, voire complexes. En fait, c'est la raison pour laquelle, nous utilisons les outils qualitatifs notamment la méthode de comparaison puisqu'elle nous permet de réaliser l'objectif de l'étude et de tester les hypothèses de l'étude à savoir :

H1 : Les ports maritimes marocains auraient rempli leurs missions de manutention de la marchandise dans les meilleures conditions.

H2 : Le débit portuaire du Maroc n'est pas touché gravement par la pandémie.

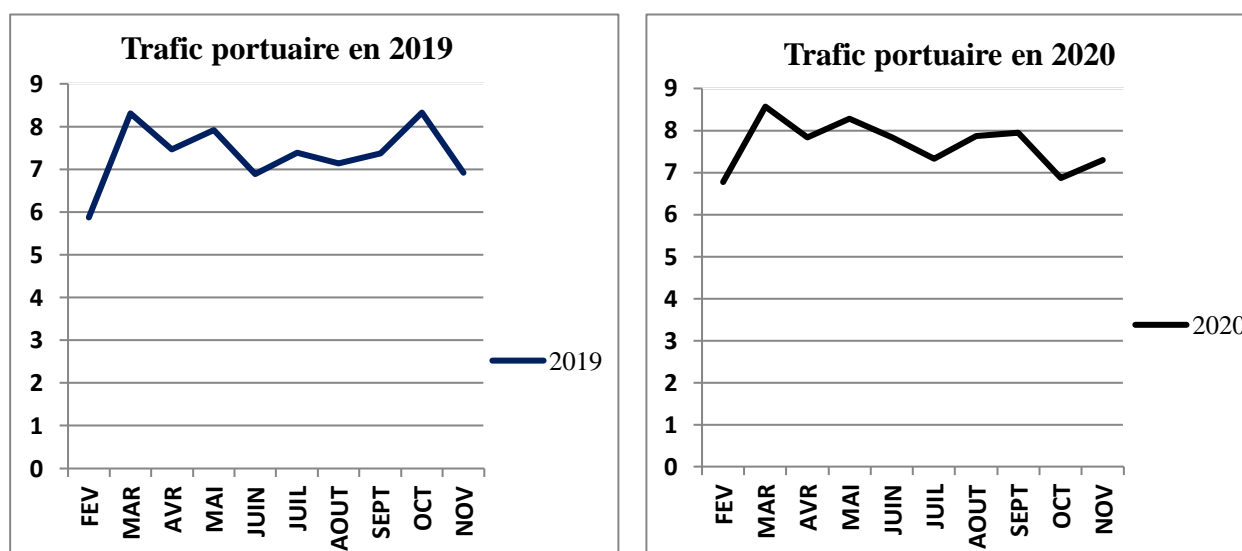
H3 : Les ports marocains ont confirmé leurs places en tant qu'un moyen indispensable à l'approvisionnement.

Les approches de comparaison sont multiples et diverses, chaque chercheur adopte la méthode qui pourrait répondre à ses différentes questions, notamment l'objectif de l'étude, la nature des variables utilisées, le résultat attendu. Dans ce sens, nous jugeons que la méthode analytique de comparaison répond intégralement à notre logique de réflexion relative à la présente étude. Notre processus de comparaison passe dans un premier lieu par la collecte des données du trafic portuaire des ports marocains, qui constitue la variable la plus utilisée pour représenter le port maritime, durant la période du mois février jusqu'au novembre 2019 et de l'année en cours 2020. Dans un deuxième lieu, nous allons interpréter l'évolution du trafic durant ces deux périodes, pour ensuite commencer la comparaison. Dans un dernier lieu, nous essayons de tirer certaines conclusions sur la base de la comparaison de l'évolution du trafic portuaire afin de répondre à la question objet de notre étude.

### 2.3. Analyse et discussion

Le trafic portuaire du Maroc est la variable principale de notre étude, nous allons illustrer par les graphiques ci-dessous l'évolution de cette variable avant et au cours de la pandémie de la COVID-19.

**Figure 5 : L'évolution du trafic portuaire durant les années 2019 et 2020 (en Mt)**

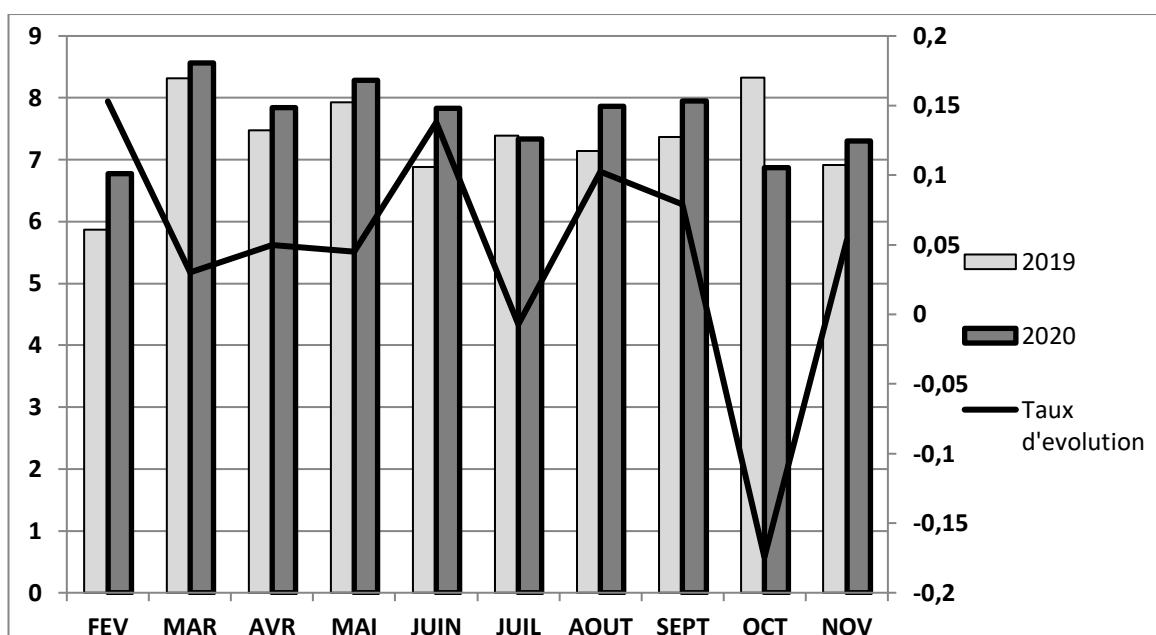


Source : Elaboration personnelle, Données ANP

En 2019, le trafic mensuel du Maroc entre les mois février et novembre s'établit dans un intervalle de 6 Mt à 9Mt, s'inscrivant ainsi dans une tendance d'évolution haussière justifiée par une hausse de 4,8% des importations, due notamment à l'évolution positive du trafic du

charbon et coke, du soufre, des hydrocarbures et des produits sidérurgiques. En revanche, il est à noter que cette période a connu une baisse des exportations des trafics des phosphates et du clinker. De plus, un repli de volumes de Cabotage, induit essentiellement par la baisse du trafic des hydrocarbures du clinker. En 2020, le trafic portuaire a connu une évolution modérée durant les mois en question à l'exception du mois octobre qui affiche une baisse par rapport à l'an 2019 justifié essentiellement pas le repli de trafic des conteneurs, du trafic divers (bois, Produits sidérurgiques, Agrumes et primeurs, produits de la pêche), du trafic des hydrocarbures et celui de l'Acide phosphorique, et le trafic de cocker pétrole. En effet, cette réduction de trafic s'explique par la nouvelle tendance du Maroc vers la réduction des importations tout en encourageant l'économie locale notamment les activités liées aux métiers mondiaux fixés par les autorités compétentes. Afin de mieux comparer le trafic portuaire avant et au cours de la COVID-19, le schéma ci-après remplit l'objectif de la présente étude :

**Figure 6 : Comparaison du trafic portuaire de 2019 et 2020 et le taux d'évolution**



Source : Elaboration personnelle, Données ANP

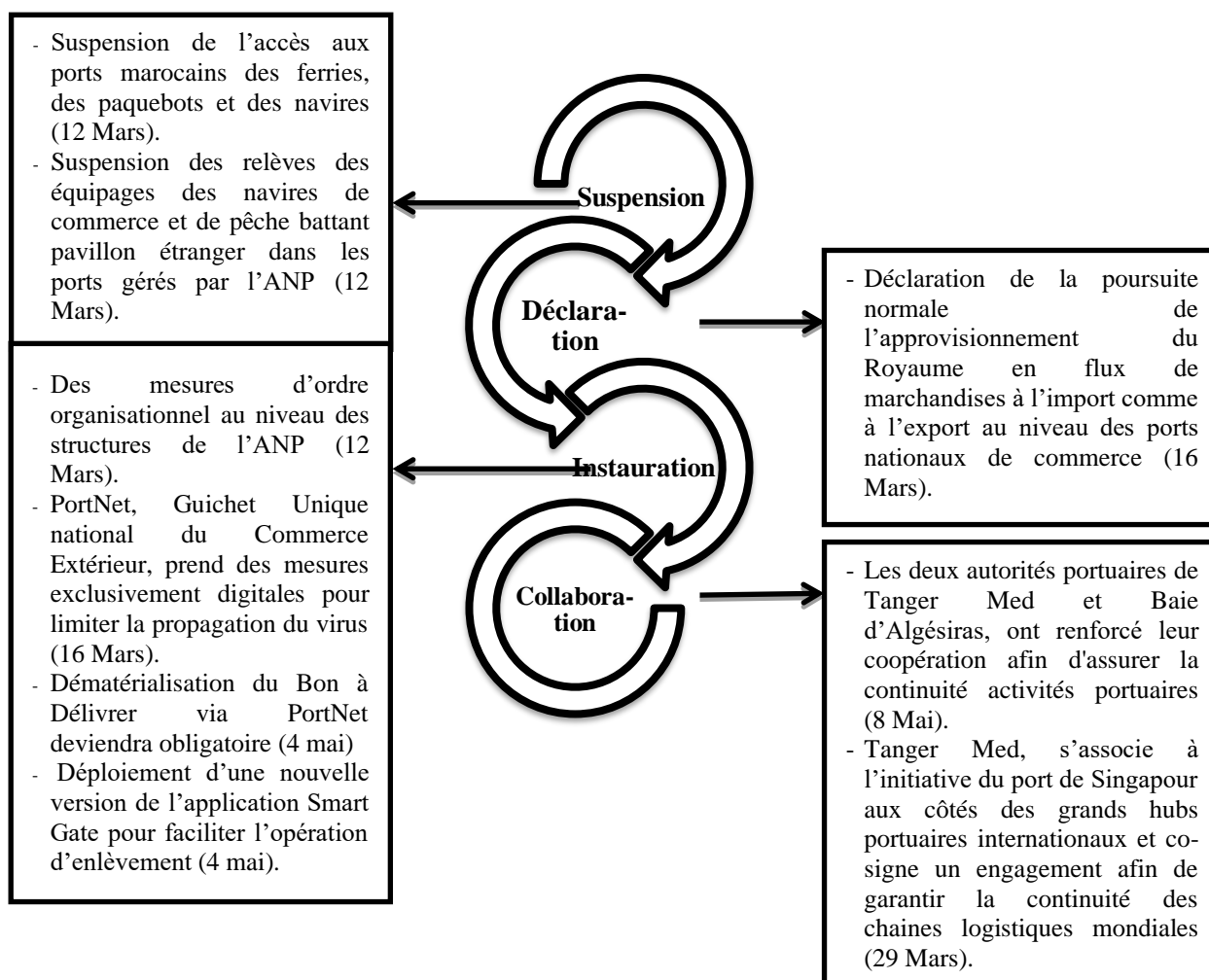
D'après le graphique en haut, nous pouvons remarquer une évolution du trafic portuaire pendant la période de la COVID-19 s'inscrivant ainsi dans une tendance évolutive qui s'enregistre chaque année par les ports à l'exception du mois octobre qui a connu une baisse due la situation de marchés internationaux, pour reprendre son trend positif dans le mois de novembre.

En effet, ces résultats positifs paraissent dans une première lecture un peu étranges, voire exceptionnels. Dans le rapport de la CNUCED (2020) intitulé "COVID-19 and maritime

*transport: Impact and responses*’, on a trouvé que les ports africains ont affiché des tendances mitigées en comparaison avec les ports asiatiques qui ont connu une baisse modérée des niveaux de connectivité, quant aux ports européens, ils ont enregistré des niveaux de connectivité plus faibles pour le transport maritime de ligne. Selon ce rapport, les ports marocains ont pu tirer leur épingle du jeu, et ils ont montré une capacité d’adaptation et résilience considérable pour assurer la continuité de fonctionnement des ports du royaume dans les meilleures conditions.

Le Maroc a pu atteindre ces résultats en mettant en œuvre une série de mesures visant la protection de son infrastructure portuaire d’une part et le meilleur fonctionnement de ses ports maritimes d’autre part. En effet, la figure ci-dessous illustre le modèle appliqué<sup>1</sup> par le Maroc en vue de limiter l’impact de la COVID-19 sur les ports maritimes du royaume :

**Figure 7 : Le modèle appliqué par le Maroc dans les ports maritimes contre la COVID-19**



Source : Elaboration personnelle, Données ANP

<sup>1</sup> Ce modèle n'est pas exhaustif.

A la lumière de la figure ci-dessus, le Maroc a mis en place une série de mesures axée dans un premier temps sur la suspension de toute action pouvant toucher négativement le fonctionnement des ports, dans un deuxième lieu, il a essayé de digitaliser un ensemble d'opérations portuaires pour limiter les déplacements des clients aux ports maritimes.

Dans un troisième lieu, il a assuré des collaborations internationales pour confirmer son rôle de *hub* portuaire mondial et garantir la continuité des chaînes logistiques mondiales. Tout cela est encadré par des déclarations des autorités portuaires afin d'assurer la bonne continuité des activités portuaires et de limiter la propagation des fausses informations pouvant nuire à l'image des ports marocains.

A travers ces mesures, les ports marocains ont pu aider l'économie marocaine à s'approvisionner dans un contexte de crise et de rareté des matières de première nécessité, mais aussi d'ouvrir les frontières à l'extérieur pour les exportations marocaines. En effet, les autorités portuaires ont focalisé davantage leurs actions sur la digitalisation puisqu'elle constitue un outil de développement des ports marocains et un meilleur moyen de modernisation des entreprises exportatrices et importatrices.

### **Conclusion**

Lorsque la pandémie s'est déclarée au Maroc, les autorités compétentes craignent le pire. Elles ont mis en œuvre une série de mesures et de dispositifs relatifs à la lutte contre la propagation de la COVID-19 afin de protéger les citoyens dans un premier lieu et d'assurer la bonne marche de l'économie dans un second lieu.

Comme toute économie du Monde, l'économie marocaine a connu un recul important au niveau de plusieurs variables économiques telles que la croissance économique, la demande étrangère, l'investissement, l'emploi. En revanche, l'activité portuaire marocaine a pu montrer une forte résilience, en affichant des tendances vers la hausse.

De prime abord, cette observation paraît un peu étrange. Ce présent papier a pu confirmer ses hypothèses qui s'articulent autour de la bonne marche des ports maritimes marocains dans la période de la COVID-19. En effet, cela est conforme aux résultats montrés dans le rapport de la CNUCED (2020) intitulé "*COVID-19 and maritime transport: Impact and responses*". L'atteinte de ces résultats repose sur une batterie de mesures stratégiques instaurées dans les ports maritimes du Royaume afin d'assurer leurs missions dans les meilleures conditions et de rendre cette crise sanitaire un défi à relever et non pas un obstacle à la réalisation des objectifs attendus. En revanche, les mesures prises par le royaume ne répondent qu'aux problématiques du court terme, il faut préparer un plan de développement économique pour le moyen et le

long terme, puisque les ports maritimes constituent la locomotive de l'économie marocaine, en répondant aux différents besoins relatifs au commerce extérieur maritime d'une manière générale et de reconfigurer la stratégie portuaire à l'horizon de 2030 d'une manière particulière.

Il est certes que cette étude comparative a permis d'évaluer l'effet de la crise sanitaire de la COVID-19 sur les ports maritimes marocains. Toutefois, la présente étude comporte certaines limites qui peuvent être considérées comme des nouvelles pistes de recherches. La période d'étude est relativement courte, ce qui nous a limités dans le choix des variables. Donc, des recherches supplémentaires sont nécessaires pour évaluer la question de ce travail en introduisant des nouvelles variables telles que le coût de transport maritime, la demande portuaire, la qualité de service portuaire ... afin d'aboutir à des conclusions plus exhaustives.

## BIBLIOGRAPHIE

- Abdel-Rahman E. M., Nayfeh, A. H., & Masoud, Z. N. (2003). Dynamic and Control of Crane: A Review. *Journal of Vibration and Control*, 9, 863-908.
- ALG (2013). Étude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du pavillon National au Maroc, Mission 1: Diagnostic, 1-167.
- ARMOUM, H. (2021). Les effets de la pandémie COVID-19 sur l'économie?. *International Journal of Management Sciences*, 4(1), 362 - 369.
- Bauchet, P. (1992). *Le transport maritime*, Paris, Economica, 145.
- Bernhofen, D. M., Zouheir El-Sahli, & Richard Kneller. (2013). Estimating the effects of containerization on world trade. *Processed*, University of Nottingham, 10.
- Bettcher, D. W., Yach, D., & Guindon, G. E. (2000). Global trade and health: key linkages and future challenges. *Bulletin of the World Health Organization*, 78, 521-534.
- Brodeur, A., Gray, D. M., Islam, A., & Bhuiyan, S. (2020). A Literature Review of the Economics of COVID-19.
- CNUCED (2020). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses, 1-77.
- Culinane K & Wayne K.T. (2006). *Port economics, research in transportation economics* 16.
- FMI (2020). Une crise sans précédent, une reprise incertaine, mise à jour des perspectives de l'économie mondiale, juin, 1-24.
- Goss, R. O. (2002). An early history of maritime economics. *International Journal of Maritime Economics*, 390-404.

- Hervochon Rémi, Atallah Sara, Levivien Sarah, Teissier Natacha, Baujat Bertrand & Tankere Frederic. (2020). Impact de l'épidémie de Coronavirus-19 sur l'activité chirurgicale en ORL. Annales françaises d'Oto-rhino-laryngologie et de Pathologie Cervico-faciale.
- ISEMAR (2002). La révolution du conteneur, note de synthèse n° 49 – novembre 2002, 1.
- James Bird (1971). Seaports and Seaport Terminals, Hutchinson University Library, London, 75.
- Janndi W. & Moussamir A. (2021). La réaction des marchés boursiers à la propagation du COVID-19: Cas du Maroc, Revue Internationale des Sciences de Gestion, 4(1), 579- 593.
- Lakhloufi & Moussamir (2020). Port logistics and economic growth: An empirical investigation of Morocco, revue AME, 2(3), 1-15.
- MTLE (2019). Activités portuaires, trafic global, 1-2.
- Nachoui M. (2016). Les ports marocains: Développement économique et aménagement du territoire. Revue Espace Géographique et Société Marocaine, 14, 41-64.
- OMC (2020). Les faits nouveaux relatifs au commerce, Organe d'examen des politiques commerciales, WT/TPR/OV/W/14, 1-264.
- Pedersen, M. B., Madsen, O. B., & Nielsen, O. A. (2005). Optimization models and solution methods for intermodal transportation (Doctoral dissertation, Technical University of Denmark Danmarks Tekniske Universitet, Department of Transport Institut for Transport, Traffic Modelling Trafik modeller).
- Shkalenko, A. V., & Fadeeva, E. A. (2020). Analysis of the Impact of Digitalization on the Development of Foreign Economic Activity During COVID-19 Pandemic. In 2nd International Scientific and Practical Conference, Modern Management Trends and the Digital Economy: from Regional Development to Global Economic Growth, (MTDE 2020), Atlantis Press.
- Verma, S., & Gustafsson, A. (2020). Investigating the emerging COVID-19 research trends in the field of business and management: A bibliometric analysis approach. Journal of Business Research, 118, 253-261.
- Vis, I.F.A. & Harika, I (2005). Comparison of vehicle types at an automated container terminal, 52-100.