

Séquence 2 : Évolution historique de la gestion portuaire

Objectifs pédagogiques

À l'issue de cette séquence, l'étudiant sera capable de :

- Identifier les différentes générations de ports et leurs caractéristiques ;
- Comprendre les mutations successives de la gestion portuaire dans leur contexte économique et technologique ;
- Relier l'évolution de la politique portuaire à l'évolution des besoins logistiques mondiaux.

I. Les générations de ports

Cette partie présente l'évolution des ports selon une typologie en 4 (ou 5) grandes générations, reflétant les transformations technologiques, économiques et organisationnelles.

1. 1^{re} génération : Le port traditionnel ou commercial (jusqu'aux années 1950)

- Caractéristiques :
 - Manutention manuelle des cargaisons en vrac (coton, café, céréales, etc.)
 - Faible mécanisation, main-d'œuvre abondante
 - Peu de spécialisation (même quai pour divers types de navires)
 - Port centré sur l'interface mer/terre (pas de logistique)
- Mode de gestion : port d'État ou port municipal sous contrôle administratif

Exemple : Le port de Marseille avant la conteneurisation

2. 2e génération : Le port industriel (années 1950–1980)

- Contexte : développement industriel, croissance du commerce international
- Éléments clés :
 - Apparition de terminaux spécialisés (minéraliers, pétroliers)
 - Début de la conteneurisation (années 1960)
 - Meilleure connexion avec le rail et la route
 - Naissance des Zones Industriolo-Portuaires (ZIP)
- Mode de gestion : début de l'autonomie portuaire (port autonome, délégations publiques)

Exemple : Port du Havre, Port Autonome d'Abidjan dans les années 1970

3. 3e génération : Le port logistique et multimodal (années 1980–2000)

- Contexte : mondialisation, explosion du trafic conteneurisé
- Évolutions :
 - Intégration à la chaîne logistique (supply chain)
 - Développement des plateformes logistiques portuaires
 - Coordination avec les ports secs, les entrepôts et les corridors intermodaux
 - Naissance des zones franches logistiques et zones d'activités portuaires
- Mode de gestion : ouverture à des opérateurs privés, début des partenariats public-privé (PPP)

Exemple : Port de Barcelone, Port de Durban

4. 4e génération : Le port intelligent ou « smart port » (2000–aujourd'hui)

- **Contexte** : digitalisation, pression environnementale, concurrence mondiale
- **Caractéristiques** :
 - Automatisation des terminaux (grues robotisées, IA, IoT)
 - Ports connectés, gestion en temps réel
 - Objectifs de durabilité (ports verts, électrification des quais, zéro émission)
 - Gouvernance multipartite (État, autorités locales, secteur privé, société civile)
- Mode de gestion : modèle « landlord » largement adopté (gestion du foncier par l'autorité publique, exploitation confiée au privé)

5. (Optionnel) 5e génération : Port résilient, neutre en carbone et hyperconnecté (en émergence)

. Objectifs :

- Zéro carbone, hydrogène vert, énergies renouvelables
- Hyperautomatisation, cybersécurité renforcée
- Interaction avec la smart city et les réseaux intelligents

II. Chronologie et contexte d'émergence des politiques portuaires

1. Chronologie des grandes périodes

Période	Faits marquants	Type de port
Jusqu'aux années 1950	Ports traditionnels, commerce colonial	Port 1ère génération
1950–1980	Industrialisation, spécialisation	Port 2e génération
1980–2000	Mondialisation, logistique intégrée	Port 3e génération
2000–2020	Smart logistics, automatisation	Port 4e génération
2020–2030	Résilience, neutralité carbone, IA	Port 5e génération (projetée)

2. Facteurs déclencheurs des évolutions

- Innovations technologiques : conteneurisation (1960), informatique, IoT
- Demande mondiale : croissance des échanges, diversification des flux (conteneurs, vrac liquide, passagers)
- Nouveaux paradigmes logistiques : just-in-time, supply chain globale
- Crises et régulations : 11 septembre 2001 (sécurité), COP21 (environnement), COVID-19 (résilience)
- Pressions géopolitiques : routes de la soie maritimes, guerre commerciale, relocalisation

3. Conséquences sur la gestion portuaire

- Passage de la gestion étatique centralisée à des formes hybrides
- Introduction de politiques publiques portuaires intégrées (transports, environnement, aménagement)
- Externalisation des fonctions opérationnelles au privé (modèle landlord)
- Nécessité de planification stratégique à long terme (vision 2030–2050)

Voici trois fiches synthétiques sur les politiques portuaires nationales du Maroc, de la Côte d'Ivoire et de Singapour.

CAS DU MAROC

Politique Portuaire : Une stratégie nationale intégrée et logistique

1. Objectif général

Faire du Maroc un hub logistique régional entre l'Afrique, l'Europe et le Moyen-Orient.

2. Cadre stratégique

- Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030
- Vision Maroc Logistique (pilotée par l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique)
- Développement de corridors logistiques et d'intégration portuaires multimodaux

3. Gouvernance

- Modèle landlord port : l'État détient les infrastructures, les opérateurs privés exploitent
- Autorité portuaire : Agence Nationale des Ports (ANP) et Tanger Med Port Authority (TMPA)
- Implication directe de l'État dans les investissements stratégiques

4. Réalisations majeures

- Tanger Med : port-hub de classe mondiale, entièrement automatisé
- Développement de ports secondaires (Nador West Med, Dakhla Atlantique)
- Digitalisation (Guichet unique PortNet)

5. Priorités actuelles

- Développement durable et port vert (électrification, dépollution)
- Déploiement de la digitalisation portuaire
- Intégration logistique et intermodalité



CAS DE LA CÔTE D'IVOIRE

Politique Portuaire : Modernisation d'un port national stratégique

1. Objectif général

Faire du port d'Abidjan un hub régional moderne, sûr et connecté en Afrique de l'Ouest.

2. Cadre stratégique

- Intégré dans le Plan National de Développement (PND 2021–2025)
- Programme de modernisation et d'extension du Port Autonome d'Abidjan (PAA)
- Partenariats publics-privés dans l'exploitation des terminaux

3. Gouvernance

- Modèle : port autonome (gestion publique avec concessions au privé)
- Autorité portuaire : Port Autonome d'Abidjan (PAA)
- Supervision par le Ministère des Transports

4. Réalisations majeures

- Construction du 2e terminal à conteneurs (Côte d'Ivoire Terminal, APMT/Bolloré)
- Aménagement du terminal RORO et du terminal fruitier
- Dragage du canal de Vridi pour accueillir des navires de grande capacité

5. Priorités actuelles

- Renforcement de la connectivité multimodale (chemin de fer, route, logistique)
- Transition vers des opérations plus écologiques
- Lutte contre la congestion portuaire et développement des ports secs

CAS DE SINGAPOUR

Politique Portuaire : Excellence technologique et domination stratégique

1. Objectif général

Maintenir Singapour comme premier hub maritime mondial et port le plus connecté au monde.

2. Cadre stratégique

- Plan national Smart Nation (intégration des infrastructures dans l'écosystème numérique)
- Stratégie maritime intégrée avec l'économie, la défense et l'innovation

3. Gouvernance

- Port totalement étatisé mais exploité par une entreprise publique performante : PSA International
- Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) : régulateur, planificateur, développeur

4. Réalisations majeures

- Construction de Tuas Mega Port (capacité future de 65 millions d'EVP)
- Automatisation avancée : véhicules autonomes, grues automatisées, IA
- Ports connectés à des zones industrielles de haute technologie (Jurong Island, etc.)

5. Priorités actuelles

- Transition écologique : électrification, biocarburants, carburants alternatifs (ammoniac, hydrogène)
- Cybersécurité portuaire et résilience des chaînes logistiques
- Leadership régional via l'ASEAN et les corridors logistiques