

Le transport maritime au Maroc : le fond et la forme

The maritime transport in Morocco : the bottom and the form

Mohammed MEZENE

Doctorant en économie et gestion

L'institut des études africaines, université Mohamed V-Rabat, Maroc

Laboratoire : Etudes et Recherches sur l'Afrique Contemporaine (ERAC)

Résumé :

Le transport maritime au Maroc a connu à partir de 2007 un processus de libéralisation. C'est à partir de ce moment et aussi en raison d'autres aspects comme l'actuelle situation de surcapacité sur le marché, que s'est produite une réduction des prix des affrètements pour tous les segments et une légère augmentation du nombre de lignes régulières existantes. Néanmoins, pour certains segments du marché, comme les lignes régulières, l'offre s'est concentrée sur très peu d'agents, ce qui peut mettre en danger, à long terme, le commerce extérieur.

Ledit article a pour objectif d'établir un panorama sur les compagnies marocaines de transport maritime qui font face aujourd'hui à une grave crise financière menaçant l'existence du pavillon national. D'où la nécessité de mettre en place une nouvelle stratégie permettant de renforcer la capacité de la compétitivité et le développement durable du pavillon marocain.

mots clés :

Le transport maritime, libéralisation, le prix d'affrètement, le commerce extérieur, Les compagnies marocaines, crise financière, la compétitivité...

Abstract:

The maritime transport in Morocco has experienced from 2007 a process of liberalization. Initially from that time and because of other aspects such as the current overcapacity in the market, that occurred a reduction of the prices of charters for all segments and a slight increase in the number of lines existing regular. Nevertheless, for some market segments, such as regular lines, the offer has focused on very few agents, which can endanger the long-term foreign trade.

The purpose of this article is to establish a panorama of Moroccan shipping companies are now facing a severe financial crisis that threatens the existence of the national flag, hence the need to build a new strategy to strengthen the capacity of competitiveness and sustainable development of the pavilion Moroccan.

Keywords:

Shipping, liberalization, the prices of charters, foreign trade, Moroccan companies, financial crisis...

Introduction :

Dans une ère de mondialisation et d'économie de marché basée sur le commerce international, la logistique fait office de corollaire indispensable. Pour un pays dont l'avantage comparatif est lié à la géographie, la logistique devient un élément important de cet avantage comparatif en vue de répondre à ces nouvelles exigences de performance [Younes ZBIR, 2010].

Le choix de l'ouverture commerciale, entamé par le Maroc au milieu des années 80 a été concrétisé par la signature, dès 1996, de l'accord d'association avec l'Union Européenne et plus récemment de différents accords de libre-échange, notamment avec les Etats-Unis, la Turquie et certains pays arabes. Ces accords offrent des opportunités aux exportateurs marocains en leur permettant un accès privilégié à ces grands marchés qui constituent une aubaine pour la croissance et l'emploi¹.

Aujourd'hui la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre ces pays et fait office de support indéniable aux échanges commerciaux. En effet, $\frac{3}{4}$ du commerce mondial transite par voie de mer et les transports maritimes constituent un maillon stratégique essentiel notamment pour les pays maritimes comme le Maroc.

Le Maroc est ouvert sur deux façades maritimes, disposant de près de 3500 km de côtes et situé au carrefour des principales routes commerciales entre l'Europe, l'Afrique, l'Amérique et le Moyen Orient est par vocation un pays maritime.

Cependant, la maîtrise du transport maritime constitue un des éléments de la maîtrise de production. De ce fait, le Maroc a essayé d'avoir une action sur ce type de transport pour acquérir une certaine maîtrise de l'insertion de son économie dans l'économie mondiale. En particulier la création d'une flotte nationale a représenté une des solutions les plus couramment prônées.

A ce niveau-là, dans quelle mesure peut-on dire que le transport maritime au Maroc vit aujourd'hui une vraie crise ? Et quelles sont les pistes de réforme de ce secteur ?

Pour répondre à cette problématique, le présent travail traite dans sa première partie le diagnostic du transport maritime au Maroc. Cette partie se propose également d'estimer le rôle vital de ce secteur. La seconde partie de la note s'articule autour des principales actions mises en œuvre en vue de moderniser et de réformer le secteur, en l'occurrence celles mises en place dans le cadre de la nouvelle stratégie de la logistique.

¹ Etude de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières sur « *La logistique du commerce au Maroc : Etat de lieux et pistes de développement* », Juillet 2008.

1. Le diagnostic du transport maritime au Maroc :

Dans un environnement de plus en plus compétitif, le Maroc a plus que jamais besoin d'un secteur de transport maritime concurrentiel et dynamique en phase avec les chantiers structurants engagés et les grandes réformes entamées, par notre pays, dans la perspective d'améliorer la compétitivité et la productivité de son tissu économique. Le transport maritime, est indéniablement nécessaire au bon fonctionnement du tissu productif par sa présence au niveau de tous les maillons de la chaîne de valeur, de l'amont à l'aval.

De même, le rôle du secteur de transport est capital dans l'intégration de l'économie nationale dans l'économie mondiale. Toutefois, le transport maritime reste relativement peu développé en raison de sa structure fragmentée, de la vétusté de son parc, de son coût élevé et des insuffisances enregistrées en matière d'organisation et de gestion².

Dans cette partie on va traiter premièrement l'état des lieux du transport maritime au Maroc, puis on a jugé prioritaire de mettre en relief, le rôle vital de ce secteur pour pousser en avant le développement économique du Maroc.

1.1. Etat des lieux du transport maritime au Maroc

Au lendemain de l'indépendance, l'héritage maritime du Maroc se distinguait par un commerce maritime totalement libéralisé, à l'exception du trafic Maroc-France, exploité par une flotte hétéroclite³.

En 1962, le législateur marocain publie un dahir et son décret d'application pour éditer la réservation, au profit du pavillon marocain, du transport de 30% des tonnages exportés et 40% des importations pour le compte de l'Etat et des collectivités publiques.

Ce positionnement que le Maroc a connu jusqu'au milieu des années 70, période durant laquelle, on a assisté à des événements majeurs pour le transport maritime du pays à savoir l'application de mesures d'aides financières à l'investissement maritime et l'adhésion du Maroc à la convention internationale portant de code de conduite des conférences maritimes [Radouane Zahrou, 2000].

Quant au transport maritime, qui assure plus de 95% du transport des échanges extérieurs, il se heurte à un certain nombre d'obstacles relatifs, notamment, aux problèmes du surcoût ainsi

² Etude de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières sur « *Le secteur de transport des marchandises : Contraintes et voies de réformes* » Mars 2013 page 4.

³ C'est-à-dire qui appartient à des armateurs, de nationalité française qui avaient placés leurs navires sous pavillon marocain.

qu'à son mode d'organisation, qui jouent en défaveur de sa productivité. Notons à cet égard, le coût de la traversée du détroit, qui avoisine 500 euros, soit deux à trois fois, plus cher comparativement au coût des distances de traversée comparables [banque mondiale, 2006].

Près de 98% des exportations marocaines se font par voie maritime. La part des opérateurs marocains dans ce volume est d'à peine 7%. «Les compagnies étrangères accaparent plus de 90% du transport de marchandises au Maroc. Soit plus de 70 millions de tonnes générant un chiffre d'affaires de plus de 20 milliards de DH, totalement exonérés d'impôt», précise le Comité central des armateurs marocains. «Les armateurs marocains ne transportent plus une tonne des 5 millions de tonnes de céréales et des 9 millions de tonnes d'hydrocarbures importées chaque année»⁴. Selon lui, le taux de couverture de la balance fret est passé à près de 6% contre 25% dans les années 1980.

Les coûts de transport des marchandises et le temps de transit sont plus élevés au Maroc. Le constat dressé par l'étude du cabinet ALG Transportation Infrastructure & Logistics rejoint celui établi par la Banque mondiale il y a quelques années. En effet, relier Casablanca à Hong-Kong peut être jusqu'à 30% plus cher comparativement à d'autres zones avec des distances similaires, et le temps de transit nécessite deux jours de plus que dans des régions comparables.

A cause du manque de lignes directes, les compagnies maritimes recourent au transbordement. Selon la même étude, cela augmente les taux de fret et la durée du transit entre les ports. Les lignes existantes sont principalement de courte distance, centrées sur la Méditerranée et dépendent de ports de transbordement comme Tanger Med, Algésiras, Valence ou Malte. Dans la «filière» conteneurs, où le potentiel de croissance est important, les opérateurs marocains sont rares ou quasi inexistantes. En revanche, IMTC est la seule compagnie qui propose des lignes maritimes de conteneurs, mais elles ont été suspendues à cause des difficultés financières que traverse l'entreprise. Sur cette filière, la présence marocaine se limite à l'affrètement de navires par d'autres compagnies. Une partie de ces navires est dédiée au trafic de cabotage au Maroc et l'autre réalise des activités de *feeder*ing pour d'autres compagnies, mais sur des lignes qui ne font pas escale au Maroc. Ces bateaux ont néanmoins des coûts opérationnels de 10 à 20% supérieurs à ceux de même type appartenant à des pavillons étrangers.⁵

⁴ Relève, quant à lui, Abdelfattah Bouzoubaa, expert maritime.

⁵ Voir plus d'informations sur : <http://www.leconomiste.com/article/908996>

« La flotte marocaine ne cesse de décliner en termes de tonnage et de part de marché depuis son point culminant atteint dans les années 80⁶. C'est aussi grave qu'alarmant au moment même où le Maroc œuvre à une plus grande libéralisation des échanges, constatant les professionnels du transport maritime comme étant un secteur très important pour l'expansion de l'économie nationale.

1.1.1. Un secteur national en quasi faillite

Si les professionnels se disent soulagés, ils craignent que les erreurs du passé se répètent. La tutelle avait déjà initié en 2005 une étude stratégique et institutionnelle pour le secteur du transport maritime qui a été réalisée par le cabinet anglais Drewry Shipping. Ce dernier avait préconisé la mise à niveau du pavillon marocain avant la libéralisation du secteur. Mais, le gouvernement de l'époque a libéralisé le secteur du transport maritime national «Open Sea» sans tenir compte de ce préalable, dont ses effets fatals ont étouffé l'économie maritime nationale. «Le système maritime du Maroc est dans une récession persistante : la flotte marchande a diminué des deux tiers en vingt ans ; en conséquence, le coût des transports maritimes s'est aggravé jusqu'à atteindre l'équivalent de la facture pétrolière. Si rien n'est fait, le déséquilibre ira en s'accroissant avec perte concomitante d'une source durable d'emplois variés, valorisants et stables».⁷

Après la libéralisation du secteur, le pavillon marocain qui comptait 61 navires en 87 n'en compte en 2005 que 11⁸.

Tableau 1 : les dépenses journalières d'un bateau

Ce que coûte un bateau par jour	
<i>Dépenses annuelles (en DH)</i>	
Assurances corps (valeur assurée)	2.644.110
Protecting club	704.726
Salaires / Charges équipage	5.026.642
Nourriture équipage	1.044.000
Matériel et équipements	916.570
Pièces de rechange	972.270
Entretien / Réparations / Visites	436.990
Provision annuelle pour arrêt technique	2.000.000
Eau douce	35.000
Lubrifiants	715.290
Frais de gestion	600.000
Total	15.095.598
Coût/jour (en DH)	43.130

Source: IMTC

Le navire Toubkal de la compagnie IMTC, par exemple, coûte chaque année plus de 15 millions de DH, tous frais compris.

⁶ Une étude commanditée par le département du Transport et réalisée par le cabinet anglais, «Drewry Shipping Consultants Ltd».

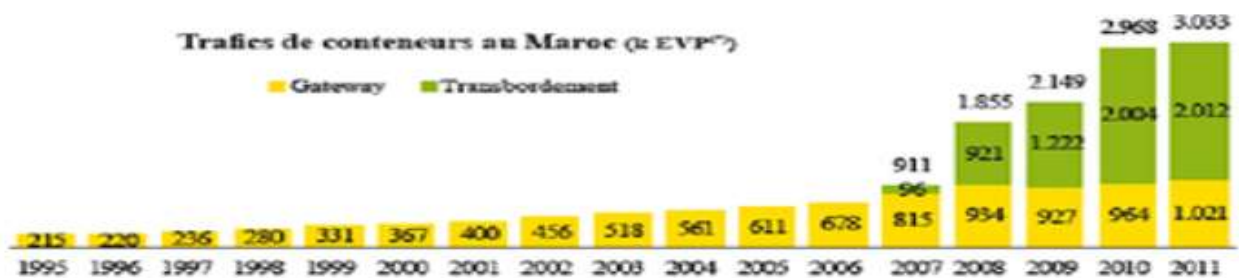
⁷ prévient Najib Cherfaoui, expert en matière portuaire et maritime

⁸ souligne Mohamed Karia président du Comité central des armateurs marocains

Le transport maritime national a déclaré sa date d'expiration. Il ne reste plus qu'un seul armateur battant pavillon marocain, le groupe IMTC qui opère sur quelque 4 lignes. Au total, en comptant deux petits transporteurs de voyageurs et un transporteur de pétrole, la flotte marocaine ne compte plus que près de 17 bateaux, dont 12 appartenant à IMTC, contre environ 70 dans les années 1980 (pour 18 amateurs, dont 2 publics). Le secteur se meurt pour ainsi dire à petit feu.⁹

Face à un nombre considérable de chargeurs, l'on retrouve un nombre réduit de compagnies maritimes : **CMA CGM**, **MSC** et **Maersk** qui concentrent plus de 80% du marché. Une situation qui n'avantage pas toujours la concurrence. Elle pourrait même faciliter les accords entre compagnies sur les taux de fret.¹⁰

Graph 1 : trafics de conteneurs au Maroc



Source : étude sur le secteur du transport maritime et le développement du pavillon national en 2012.

Les dégâts subis par le secteur sont déjà énormes, la faillite des compagnies marocaines, notamment celle de Comarit-Comanav, a entraîné une perte de 5.000 emplois et de 4 milliards de DH de chiffre d'affaires. Si jamais IMTC cesse à son tour ses activités, la dépendance du Maroc des compagnies étrangères sera totale.

1.2. Le rôle vital de transport maritime au Maroc

Les services maritimes ont assuré le transport d'environ 98% au titre du commerce extérieur, les deux pour cent se rapportant au trafic de cabotage¹¹ entre ports marocains et porte essentiellement sur les produits pétroliers.

⁹ Ahlam nazih, « Transport maritime : la débâcle du pavillon marocain », l'économiste, édition N° 3965 du 11/02/2013 consulté le 10/11/2017.

¹⁰ Karim. M, « Transport maritime : les entreprises marocaines quasi inexistantes dans le conteneur », l'économiste, édition N° 4076 du 2013/07/17, consulté 11/12/2017.

¹¹ Le cabotage national est un type de transport maritime interurbain, assurant la liaison entre ports d'un même pays (cabotage national) ou entre pays (cabotage international). Ce qui implique un trajet de cap à cap, tout à fait près des côtes, et ce, par opposition à la navigation maritime au long cours et au bornage.

En effet, dans le cadre de ce type de transport, les armateurs nationaux vont à la conquête de marchés étrangers, autres que le marché marocain et génèrent ainsi de nouvelles sources de devises pour le pays. Un nombre relativement important d'armateurs s'engage progressivement dans ce type de trafic [Radouane Zahrou, 2000].

La Marine Marchande devrait renforcer son rôle de leadership et de catalyseur du développement du secteur maritime en prenant en charge la coordination avec les autres intervenants, comme le Ministère des Finances ou d'autres organismes d'implantation de stratégies et de mesures qui garantissent la compétitivité du secteur.¹²

La Marine Marchande devrait dépasser plus loin l'approche administrative et opter pour une approche plus commerciale, en soutenant avec conviction les agents et en travaillant conjointement avec les opérateurs pour développer le secteur et améliorer la connectivité maritime du Maroc, de surcroît restaurer la confiance dans le transport maritime marocain. La Marine Marchande pourrait ainsi analyser la viabilité des lignes proposées, tout en promouvant la création de nouvelles lignes, en définissant clairement les conditions requises des lignes octroyées et en contrôlant les résultats. En fait, la Marine Marchande doit veiller au maintien d'un cadre de transparence et de sécurité légale qui favorise le développement du secteur.

En outre, les tarifs des services rendus par la Direction de la Marine Marchande au Maroc ne s'avèrent pas plus chers que dans d'autres pays de référence. Néanmoins, selon la disponibilité des inspecteurs, le service s'avère parfois plus cher à cause de la nécessité de réaliser des déplacements et des délais occasionnés. Dans cette optique, il faut envisager la possibilité de sous-traiter ces fonctions en déléguant à des sociétés de classification membres de l'IACS.

Les services de la desserte maritime du Maroc sont fournis par un grand nombre d'armements. La pression de la concurrence s'est intensifiée, entraînant des réductions de taux de fret et des innovations au niveau du service. En effet, les flottes des pays en développement et du Maroc en particulier, constituent le facteur de changement le plus important dans les prochaines années. Leur développement a été considéré par la CNUCED comme le moteur principal pour la balance des paiements de ces pays.¹³

Quoique, le commerce extérieur du Maroc a connu des changements structurels dans le fond et la forme, en effet, les exportations et importations ont commencé à s'accélérer

¹² Etude d'ALG sur « La Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc », Juin 2013.

¹³ Les frets alourdissent la balance des paiements des PED d'un montant estimé de 10% de leurs échanges commerciaux.

exponentiellement, en particulier l'accroissement du commerce de marchandises à valeur ajoutée croissante. Et aussi, l'émergence de nouvelles filières à l'export (automobiles, aéronautiques).

Dans une large mesure, ce phénomène est étroitement lié à l'évolution méthodique de fabrication et de commercialisation chez clients à l'étranger, pour lesquels un transport rapide, sûr et fiable est primordial.

Il y a donc une corrélation étroite entre l'existence des services de transport maritime et les perspectives de développement économique, en raison de la structure de notre commerce extérieur qui est constitué essentiellement des exportations de matières premières et de produits semi-fini, ainsi que d'importation d'articles manufacturés et de produits alimentaires en provenance des pays développés.¹⁴

1.2.1. Le complexe Tanger Med

Le complexe portuaire Tanger Med qui sert de locomotive par sa position stratégique, Tanger Med est une véritable fenêtre sur le Détroit de Gibraltar. Un cinquième du trafic maritime mondial transite par ce passage, soit une moyenne de 100.000 navires par an. Ces derniers peuvent mouiller dans ses eaux sans être déviés de leur trajet, un grand avantage. D'autre part, Tanger Med a permis de relier le Maroc à l'Europe de manière plus efficace en matière de transport de marchandises. Que ce soit via conteneur ou par voie de remorque TIR, les échanges du Maroc avec le vieux continent se passent dans de meilleures conditions. Une offre plus élargie, mais aussi plus de fluidité et une nette réduction des délais, permettant d'aider à l'installation et au développement d'autres industries comme l'automobile avec Renault-Nissan [Ali abjiou, 2014].

Tanger Med est aussi un excellent attracteur pour les investissements. De sorte que, le complexe portuaire a mobilisé près de 7,5 milliards d'euros d'investissements, soit l'équivalent de 82 milliards de DH entre investissements publics et privés depuis le lancement du projet en 2004. Ce montant a financé la construction des infrastructures de base, celui des quais et des zones logistiques et industrielles. Pour le premier port, l'investissement total a atteint les 15 milliards de DH auxquels on doit additionner les investissements issus des exploitants des deux quais à transbordement et celui du quai à hydrocarbures et à véhicules. Il

¹⁴ Idem.

S'y adosse le port roulier et à voyageurs entré en service en 2010 et qui a drainé près de 1,6 milliard de DH d'investissements.

La maîtrise du transport et surtout celui par voie maritime apparaît sans doute comme un objectif pour exporter, une véritable stratégie de compétitivité et un objectif prioritaire pour les exportateurs qui peuvent en connaissant les différents renseignements de base qui faciliteront leurs contacts avec la profession (transport maritime) [Radouane Zahrou, 2000].

L'entreprise marocaine a besoin aujourd'hui d'une série de mesures, qui accompagnent le redéploiement du secteur productif pour relever avec succès le défi de la compétitivité sur les marchés extérieurs. Certaines actions consistant à réduire les couts de facteurs de production doivent être prises immédiatement. (Cout d'énergie, cout d'intermédiation financière, cout du transport aérien et maritime....).¹⁵

De ce fait, il semble indispensable de moderniser le secteur pour le rendre compétitif et performant. Les principales actions à entreprendre doivent s'inscrire dans l'objectif de la révision tarifaire, de la séparation du trafic des passagers de celui des marchandises telle qu'engagée dernièrement entre le port de Tanger Ville et celui de Tanger Med, de l'amélioration de la qualité des prestations de services rendues aux navires et aux marchandises, ainsi que du développement du trafic routier à partir du nouveau port Tanger Med.

2. Les tendances de développement et de réforme du transport maritime au Maroc :

Les importateurs et exportateurs marocains dépendent presque entièrement du transport maritime pour l'accès aux fournisseurs et marchés, l'existence de lignes maritimes performantes n'est plus un luxe. Elle est devenue un impératif, un élément essentiel pour relever et préserver les défis de la compétitivité globale du commerce marocain, principalement des exportations. Pour surmonter ces handicaps, le Maroc s'est engagé, ces dernières années, dans un processus de modernisation du secteur et du développement de ses infrastructures. L'objectif est alors d'introduire la concurrence, de réguler le marché et d'encadrer les petits opérateurs.

¹⁵ Idem.

Dans cette deuxième partie l'accent sera mis d'abord sur les enjeux et les pistes de la réforme du secteur de transport maritime au Maroc. Puis on va étudier plusieurs expériences internationales pour attirer des renseignements qui peuvent participer au développement dudit secteur.

2.1. Les enjeux et les pistes de la réforme du secteur de transport maritime au Maroc :

La libéralisation en 2007 du transport maritime n'a pas atteint les objectifs attendus. Les armateurs marocains sont en train de perdre du terrain face aux opérateurs étrangers. Leur chiffre d'affaires a reculé de 25% entre 2009 et 2010. Il s'est établi à 3,5 milliards de dirhams alors que celui réalisé par les armateurs étrangers est en hausse de 16,4% à plus de 14,66 milliards de dirhams, La politique adoptée depuis 2007 visait la baisse des coûts du transport maritime et la mise à niveau du secteur. Le hic est qu'aucune mesure d'accompagnement de cette libéralisation n'a été mise en place. Pourtant elles ont été identifiées dès le départ, la libéralisation toute seule ne peut assurer la compétitivité de ce secteur dominé au niveau mondial par de grands majors.¹⁶

En dépit de son enjeu stratégique, le secteur du transport maritime est en train de perdre depuis plus d'une décennie son pari essentiel ; celui de relever le défi des échanges extérieurs. En conséquence, l'internationalisation de cette activité qui a accordé à notre pays de méga transporteurs, proposant des offres intégrés dans les bonnes conditions, cette situation a mis le secteur national dans une position déclinante se traduisant par une réduction substantielle de sa flotte et pose beaucoup des défis, entre autres :

2.1.1. Le vieillissement de la flotte :

Malheureusement la flotte nationale a connu une forte diminution ces dernières années. On est ainsi passé d'environ 48 unités en 2000, à moins de 24 unités actuellement, avec une moyenne d'âge de plus 30 ans pour les navires à passagers. Il est à noter que c'est grâce à l'armement national qu'aujourd'hui nous pouvons encore prétendre à une position concurrentielle vis-à-vis des compagnies espagnoles dans le détroit de Gibraltar. Cependant avec une flotte dont quelques unités aboutissent plus de 35 ans d'âge, il faut réfléchir véritablement à la renouveler.

¹⁶ Khadija MASMOUDI, « la crise des armateurs marocains », l'économiste, N° 3600, 22 /11/ 2011 consulté le 03/01/2019.

Au problème du vieillissement de la flotte, s'ajoute la nécessité de remplacer des unités qui deviennent obsolètes suite aux profondes évolutions technologiques qui ont eu lieu au niveau international. Cependant les perspectives de renouvellement de la flotte n'apparaissent pas encourageantes.

2.1.2. La dominance étrangère

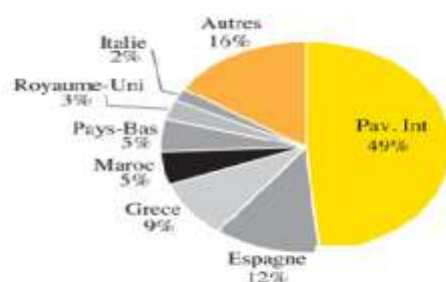
Le secteur du transport maritime international est par essence un secteur qui fait quotidiennement face à la concurrence étrangère. Les armateurs marocains ne travaillent pas uniquement pour des clients nationaux mais aussi avec des clients étrangers.

Le trafic maritime pourrait également être détourné vers des ports étrangers, En 2011, le pavillon national ne représentait plus que 5% de la couverture du trafic de marchandises et de passagers, aucune compagnie nationale n'opère dans le segment des containers¹⁷.

Par ailleurs, il y a lieu de souligner que notre commerce extérieur est déséquilibré et diversifié, aussi bien dans sa composition que dans ses destinations, ce qui nécessite une flotte et une logistique sophistiquées susceptibles de concurrencer celles déployées par les sociétés étrangères.¹⁸

Le marché se concentre entre les mains de quelques chargeurs et présente des perspectives de développement favorables. De même, les opérateurs nationaux doivent faire face à deux défis : la surcapacité et l'organisation des flux à partir de l'étranger. Ce qui limite leurs possibilités de développement sur ce segment.

Graph 2 : Répartition des navires par nationalité



Source : ALG Transportation Infrastructure & Logistics.

¹⁷ Etude d'ALG sur « Étude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc » en Juin 2013.

¹⁸ Idem.

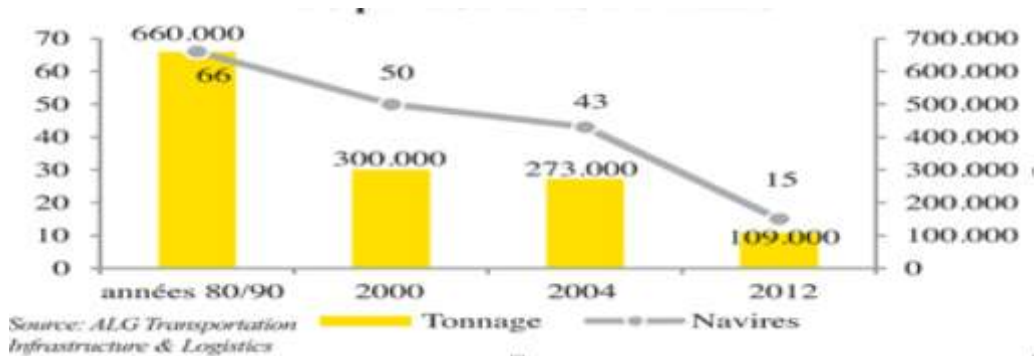
2.1.3. Le manque de compétitivité

Il est dû aux charges lourdes auxquelles les armateurs nationaux doivent les assumer et qui ne leur permettent pas de proposer des prix défiants. En effet, toute concurrence au niveau du marché international du fret dont ils subissent les multiples variations.

- i. Les couts d'exploitation élevés :
- ii. La dépendance du fret :
- iii. Une organisation déficiente :

Dans ce sillage, le Maroc a ouvert son trafic maritime international à tout le monde, les armateurs marocains ne peuvent quant à eux accéder à des marchés comme ceux de l'union européen, principal partenaire économique du Royaume.

Graph 3 : le pavillon national laminé



Les handicaps sont multiples et complexes. Ils sont d'ordre institutionnel, organisationnel et structurel. Les entreprises ont des structures non adaptées à la logique logistique (structures pyramidales, cloisonnement des fonctions, rétention de l'information, etc.).

En somme, les enjeux du transport maritime au Maroc sont développés peu à peu entre autres on trouve, L'enjeu environnemental, L'enjeu fiscal, Les formalités douanières.¹⁹ Ainsi bien que, le déséquilibre entre importations et exportations, Législation maritime ancienne et désordonnée, Petits agents (transitaires, courtiers...) nationaux de faible emprise géographique coexistant sur le terrain avec multinationales de la logistique, manque de concurrence d'opérateurs portuaires (sauf à Tanger Med et à Casablanca), Basse fluidité du passage portuaire de marchandises et Manque de mesures de soutien pour l'investissement naval...

¹⁹ Une étude faite par le Professeur Mustapha EL KHAYAT, Président de l'Association Marocaine pour la logistique (AMLOG) sur « La logistique et transport de marchandises au Maroc : État des lieux et enjeux ».

2.2. Les pistes de la réforme du transport maritime au Maroc :

Les compagnies marocaines de transport maritime font face aujourd'hui à une grave crise financière qui menace l'existence du pavillon national d'où la nécessité de mettre en place une nouvelle stratégie permettant de renforcer la capacité de la compétitivité et le développement durable du pavillon marocain Conscient de ces enjeux.²⁰

Cela suppose, bien sûr, la définition d'une nouvelle vision stratégique du secteur, l'élaboration et la mise en œuvre d'une nouvelle politique maritime volontariste et réaliste de la part des pouvoirs publics et aussi la mise à jour du code de commerce maritime.

Dans cette perspective, il faut mettre l'accent sur la nécessité de l'instauration d'une batterie de mesures réglementaires adoptées en matière de sécurité maritime. Tout en plaidant pour une meilleure capitalisation des ressources humaines et une gouvernance maîtrisée dans le domaine, et également, plaider pour une mutualisation des efforts de l'ensemble des intervenants en défendant une stratégie nationale de transport maritime intégrée et cohérente en phase avec la stratégie nationale portuaire ainsi que toutes les politiques publiques dans le domaine.²¹

Parmi les mesures de soutien au secteur, il faut souligner les suivantes :

2.2.1. Le Code des investissements, qui stimule l'acquisition de nouveaux navires ainsi que la participation de l'État en tant qu'armateur dans plusieurs compagnies.

2.2.2. L'adoption du Code de Conduite des conférences maritimes, qui servait le système de régulation des prix du marché et de distribution des trafics des entreprises marocaines avec leurs partenaires internationaux auxquelles avaient à l'époque un contrôle très rigoureux du fret.

Le secteur du transport maritime qui assure 95% des opérations de fret et de transport des voyageurs à l'international, a besoin d'une restructuration de sa flotte à travers notamment des **partenariats public-privé**.

Les axes de mise à niveau identifiés la future politique pour le secteur du transport maritime doit répondre à deux objectifs. D'abord, mettre en place un système efficace, à faible coût et

²⁰ <http://www.equipement.gov.ma/maritime/Etudes/Marine-Marchande/Pages/Etude-strategie-transport-maritime.aspx> consulté le 10/01/2019.

²¹ <http://www.maghrebemergent.com/actualite/breves...> consulté le 10/01/2019.

pérenne. Ensuite, réaliser une mise à niveau de la compétitivité des opérateurs marocains pour leur permettre de prospérer dans un marché compétitif.²²

L'existence d'opérateurs nationaux constitue la seule garantie pour produire la concurrence nécessaire à la baisse des taux de fret, mais il faut qu'ils bénéficient des mêmes avantages comparatifs que leurs concurrents étrangers.

2.2.3. La réforme fiscale :

Pour le Comité central des armateurs marocains, le problème est surtout d'ordre fiscal. En un mot, les opérateurs marocains demandent de bénéficier des mêmes avantages que les armateurs étrangers, qui réalisent l'essentiel du chiffre d'affaires, et qui sont totalement exonérés. «Ces armateurs payent à l'Etat du pavillon une taxe au tonnage uniquement. Ils ne sont soumis ni à l'impôt sur les bénéfices ni à la TVA ni aux autres impôts et taxes. Les marins qu'ils emploient ne sont pas non plus soumis à l'impôt sur le revenu», souligne l'association professionnelle.

Ladite mesure apparaît favorable pour la mise en place d'une taxe au tonnage. Autrement dit, les entreprises ne devraient plus être imposées en fonction des bénéfices ou des pertes qu'elles réalisent, mais en fonction du tonnage des navires qu'elles exploitent indépendamment de leur résultat d'exploitation.

Les opérateurs proposent aussi la suppression de la retenue à la source de 10% sur les redevances versées par les affréteurs marocains aux armateurs étrangers. Ils sont également favorables à l'adoption d'un nouveau code de commerce, la création d'un pavillon BIS et la mise en place d'une législation incitative à l'investissement.

2.2.4 Aides à l'investissement maritime

A partir des 1973, le Maroc a voulu tirer profit de l'expansion économique internationale et des disponibilités financières pour réaliser un vaste programme de relance des secteurs productifs. Il a édicté des mesures de promotion pour les secteurs du tourisme, de l'agriculture, de l'industrie et également pour la marine marchande.

Les aides financières et fiscales, octroyées à cette époque au secteur maritime, ont permis la création d'une flotte marchande nationale remarquable, puisque le nombre de compagnies de navigation est passé de 4 à 20 et la flotte de 12 à 60 navires entre 1973 et 1980. La capacité du

²² L'ex-ministre de l'Équipement et du Transport, Karim Ghellab.



transport national a été multipliée par dix et la diversité des navires acquis a permis une participation à l'acheminement, de grandes variétés de cargaisons ; les marchandises, les engins tractés, les produits périssables et frigorifiques, les vrac solides et liquides....[Radouane Zahrou, 2010]. Selon les opérateurs, la tutelle n'a, à aujourd'hui, pris aucune mesure dans le sens de la préservation du secteur.

Le secteur est établi à 3,5 milliards de dirhams alors que celui réalisé par les armateurs étrangers est en hausse de 16,4% à plus de 14,66 milliards de dirhams.²³ «Vu la crise économique et financière persistante depuis fin 2008 et l'absence de soutien de la part de l'Etat, le secteur risque la crise cardiaque», souligne l'association professionnelle. Ce qui se traduirait par la perte de près de 5.000 emplois directs.

En outre, l'étude de Drewry Shipping Consultants attire l'attention sur le fait que les investissements se limitent essentiellement à des navires aux tonnages de seconde main. Autant donc d'handicaps qui pénalisent le secteur du transport maritime et amenuisent de sa compétitivité. L'effort du gouvernement pour faire face à cette situation sera conséquent, surtout dans la perspective du port Tanger Med.

A propos de ports, on signale que deux développements importants sont en cours. Il s'agit, d'abord, de la réforme de l'Office d'exploitation des ports (ODEP) que le gouvernement prévoit de séparer en deux entités : l'Agence nationale des ports (ANP) qui servirait d'autorité portuaire et un opérateur commercial, la Société d'exploitation des ports.

L'un des principaux axes de la réforme consiste à ouvrir les activités portuaires à la concurrence pour le plus grand bénéfice des compagnies maritimes. Et c'est le régime de la concession qui sera appliqué pour les nouveaux terminaux portuaires destinés à l'exploitation par le secteur privé. Les effets escomptés de la réforme sont la baisse des coûts de manutention, l'amélioration de la productivité et des cadences, et enfin le choix du terminal pour le déchargement des marchandises à l'intérieur des ports et entre les ports.²⁴

²³ Selon le Comité central des armateurs marocains (CCAM).

²⁴ Relise Kamal, «Équipement et transport : locomotive du développement » publié dans La Gazette du Maroc le 03/03/2003. Consulté le 10/10/2018.

Pour réussir dans un contexte d'intégration internationale la réforme sera mise en œuvre progressivement et les entreprises marocaines de transport maritime devraient améliorer leur niveau de compétitivité pour s'adapter à un marché caractérisé par la globalisation :²⁵

- Reformulation et adaptation du cadre professionnel du transport maritime à la concurrence internationale.
- Modernisation et regroupement de la réglementation et des lois maritimes, en accord avec l'approche nationale de libéralisation et d'adaptation au contexte international.
- Définition et implantation de mesures permettant de créer des conditions favorables et stables pour attirer les investissements dans le secteur maritime.
- Création d'un nouveau cadre fiscal spécifiquement conçu pour le secteur maritime, qui prenne en compte la situation actuelle et qui soit complémentaire pour l'attraction des investissements.
- Soutien aux entreprises du secteur

Toutefois, le volet le plus important reste celui du renforcement de la bonne gouvernance du secteur et bien évidemment la mise en place d'un nouveau cadre juridique régissant les systèmes et moyens de paiement. Ce que cherche à confirmer la nouvelle vision du ministère.

2.2.5. La vision 2030 : les piliers d'une réforme ordonnée, nécessaire et obligatoire

La feuille de route 2030 pour le développement du transport maritime s'articule autour de mesures à mettre en place à court, moyen et long terme.

Cette vision est dotée d'une enveloppe budgétaire record de 80 milliards de DH. Elle intègre, le lancement de 5 nouveaux ports dont Nador West Med et la mise en place de programmes de réaménagement de plusieurs autres points de mouillage. S'articule autour de mesures à mettre en place à court, moyen et long terme²⁶ :

- 2015-2018 : Mise à niveau du cadre institutionnel ;
- 2017-2023 : Dynamisation commerciale ;
- 2020-2030 : Consolidation des métiers maritimes nationaux.

²⁵ Etude d'ALG sur « La Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc », Juin 2013.

²⁶ Hassan el Arif, « transport maritime comment refouler la flotte » l'économiste, édition N° 4477 du 2015/03/06 consulté le 30/11/2018.



Globalement, l'incidence globale des mouvements annuels de marchandises par mer à destination ou en provenance de Maroc reste modeste. La petite taille du marché marocain du commerce maritime et sa faible croissance ont joué un rôle. Il est difficile de maintenir des services de ligne régulière dans un marché où les possibilités de génération et d'attraction des cargaisons sont faibles et fortuites. D'où la prédominance des services de tramping dans le cadre desquels les navires font uniquement escale lorsque d'importants volumes de marchandises sont prêts à être enlevés. Dans le cas des marchandises en vrac, le type de desserte revêt une importance moins critique, car le facteur temps est rarement une source de préoccupation pour ce type de cargaison. La situation est différente en ce qui concerne les divers types de marchandises générales, notamment les produits manufacturés dont la compétitivité dépend largement d'un transport régulier et rapide, avec un minimum d'avaries et à faibles couts.²⁷

Ladite refonte, ne pourrait être faite qu'à la lumière des leçons tirées à partir des études de benchmarking des pays qui ont traversés plusieurs voies en arrivant à un secteur très développé.

2.2. Benchmark et best-practices en développement de flotte

L'objectif est de réaliser un benchmark des mesures prises par différents pays comparables au Maroc qui ont réussi à consolider leur pavillon par rapport aux pavillons étrangers (flag-out). Pour ce faire, nous effectuerons une analyse de la situation préalable dans laquelle se trouvaient ces pays, des mesures prises et des effets produits afin d'examiner dans quelle mesure les dispositions engagées par ces pays peuvent servir de référence au Maroc pour le développement du pavillon national.

L'étude qui a été faite par le cabinet ALG a nous identifié 27 pays avec des pavillons et/ou des intérêts maritimes qui peuvent servir de comparaison ou de référence pour le Maroc de par leur situation géographique, économique ou de par leur type de flux commerciaux. Parmi ces pays, on a finalement sélectionné **l'Espagne, le Portugal et le Chili** pour leur similarité proche avec le Maroc, Ces pays ont été passés par un processus de libéralisation du transport maritime et ils ont réussi à maintenir, de même, à augmenter leur activité dans le secteur.

²⁷ L'association marocaine des exportateurs rapporte que plusieurs membres auraient perdu des contrats avec leurs clients européens de longue date pour la fourniture de produits manufacturés, du fait qu'ils ne pouvaient pas garantir des conditions fiables de transport maritime. Des efforts sont donc requis pour mieux prendre en charge et acheminer les exportations et les importations du pays en assurant la régularité des mouvements de marchandises et en réalisant des économies d'échelle dans la manutention et le transport.

Chacun de ces pays présente une particularité dans le développement de sa flotte et le transport maritime. Ils peuvent donc être une référence pour que le Maroc atteigne ses objectifs :

- **Espagne** : un niveau élevé de flotte nationale a été maintenu en créant un registre bis. De plus, l'activité d'armateur a légèrement augmenté en raison du renforcement du transport maritime lié à l'intégration dans l'UE et au processus de globalisation. Néanmoins, on constate que le registre bis n'est pas encore compétitif par rapport à d'autres registres ouverts, c'est pourquoi avec la crise le flag-out a été repris.
- **Portugal** : Une flotte avec un registre bis très compétitif a été développée. Il a réussi à attirer vers ce pavillon des armateurs étrangers, essentiellement des pays des environs.
- **Chili** : il n'existe pas de registre bis, mais une activité d'armateur a été générée avec la sortie à l'extérieur de compagnies maritimes nationales qui ont profité du processus de libéralisation, dans tous les domaines, qu'a connu le pays. Dans ce cas, il faut souligner le nombre réduit de flotte appartenant aux compagnies maritimes elles-mêmes et les accords avec d'autres compagnies.

Le dénominateur commun de ces trois exemples étudiés est la libéralisation du secteur et la mise à profit des opportunités offerte par la globalisation dans le transport maritime et l'environnement géostratégique.

Les mesures habituelles prises par ces pays (excepté le Chili) et ayant le plus de répercussions sur le développement de leur pavillon et de leurs compagnies maritimes peuvent être regroupées en quatre axes : mesures d'incitation fiscales, mesures d'incitation pour l'investissement, conditions requises pour le personnel et sujétions légales. Dans le cas du Chili, où ces mesures ne sont pas appliquées, il existe néanmoins une forte protection du cabotage, toujours en cours de discussion.

Pour résumer, après avoir réalisé le *benchmarking* de ces pays et savoir quel a été l'impact des mesures prises, nous obtenons les conclusions générales qui suivent et qui peuvent être appliquées au cas marocain :

- Le phénomène de flag-out s'étend à tous les pays n'ayant pas de pavillons de libre immatriculation, et il est plus important dans les pays les plus développés ;
- Les registres bis sont une façon assez efficace de maintenir un pavillon national fort et de concurrencer les pavillons de libre immatriculation ;

- Il existe de nombreuses mesures qui peuvent aider et favoriser le développement du pavillon national, néanmoins, leur efficacité dépend de la coordination, de la structuration et de la façon de les mettre en place ;
- L'équipage est un facteur clé de décision pour l'enregistrement des navires. Le coût salarial, les bénéfices au niveau des cotisations et le nombre d'employés à bord et assignés au navire conditionnent la décision ;
- La libéralisation du secteur maritime est un fait dans les pays ayant le plus d'intérêts maritimes, de même que l'intégration dans le processus de globalisation ;
- Il n'y a que dans le domaine du cabotage qu'il existe encore des réserves de façon plus ou moins claire dans de nombreux pays maritimes ;
- Le tonnage taxe est un système efficace pour retenir et même pour attirer des armateurs. Elle est utilisée comme alternative à l'impôt sur les sociétés et en combinaison avec d'autres systèmes elle promeut l'achat et la vente de navires neufs et d'occasion ;
- L'intégration horizontale et verticale des compagnies maritimes, leur alliance avec d'autres compagnies et la flexibilité pour réaliser des affrètements de navires sont des aspects essentiels pour le succès des compagnies maritimes d'un pays.

Les transporteurs maritimes nationaux restent en effet très liés au monde extérieur et aux évolutions techniques et commerciales internationales.

Si le Maroc tente d'assurer la mise en place d'une flotte conforme aux exigences mondiales, du point de vue de la sécurité maritime, de la technologie de pointe et de la réglementation sociale, l'organisation de notre armement conçue à l'origine en fonction des besoins du marché interne ne permet pas une réelle implantation internationale.

Conclusion :

Le transport maritime des marchandises revêt une importance cruciale dans la mesure où il profite d'un littoral de 3500 km pour assurer le transit de plus de 95% du commerce extérieur à travers 30 ports.

Le secteur du transport, notamment dans sa composante marchandise, revêt une importance majeure dans la dynamique économique. Son importance découle de sa contribution au fonctionnement des marchés, des produits et des facteurs de productions, d'une part, et de son apport en matière de l'amélioration des grandeurs macroéconomiques d'autre part. Bref, le coût élevé du transport alourdit la facture des entreprises et, par conséquent, celle des consommateurs, affecte la compétitivité des entreprises nationales à l'étranger et réduit l'attractivité du pays pour les IDE.

Or, le développement de compagnies de transport maritimes à la mesure des défis nationaux de concurrence et de compétitivité pourra contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs attendus, surtout, en matière de positionnement commercial régional et international²⁸.

En un mot, les aspects clés pour l'amélioration de la connectivité maritime du pays sont, par conséquent, l'augmentation de l'offre de compagnies maritimes pour les lignes régulières et le développement de lignes de moyenne et longue distance. Sont également des éléments clés l'augmentation de la concurrence entre les ports, la compétence intra-portuaire ou l'amélioration de certaines infrastructures qui limitent le type de bateau pouvant être utilisé. En outre, les temps de passage portuaire peuvent être améliorés, en renforçant le système Port net.

²⁸ Etude de Direction des Etudes et des Prévisions Financières sur « Le secteur de transport des marchandises : Contraintes et opportunités », mars 2013.

Références Bibliographiques :

1. ALG (2013), « *Étude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc* ».
2. Aloui ben el Hassan. « *la coopération entre union européenne et les pays de Maghreb* », Edition Nathan 1994.
3. Association Marocaine pour la logistique (AMLOG). "*Logistique et transport de marchandises au Maroc : État des lieux et enjeux*".
4. Banque mondiale et Ministère de l'Équipement et du Transport(2006), "*La Logistique du Commerce et la Compétitivité du Maroc*".
5. Belafakih. A, « *la stratégie de promotion des exportations au Maroc* », RABAT, 1991.
6. Belkeiri.M, «*les exportations marocaines* », Strasbourg 1986.
7. Belkahia. M, «*L'industrie naval au Maroc : bilan et perspectives* », 1985.
8. Bouchet. P, « *Le transport maritime* », Economica 1992.
9. Chaguer. A, « *précis de droit maritime marocain* », édition Afrique orient 1998.
10. Direction des Etudes et des Prévisions Financières 2013), « *Le secteur de transport des marchandises : Contraintes et voies de réformes* ».
11. Direction des Etudes et des Prévisions Financières (2008), « *La logistique du commerce au Maroc : Etat de lieux et pistes de développement* ».
12. Ezzaki. T, « *l'investissement d'infrastructure et ses implications en matière de politique de développement- le cas du Maroc* » CASABLANCA 1979.
13. Ezzaki. T, « *le rôle de l'investissement d'infrastructure des transports dans la transformation de l'environnement économiques et le développement régional : Essais sur le rôle de l'investissement public d'infrastructure des transports dans la location industrielle* », Casablanca, 1986.
14. Kharbouch A, O.M.A Sadat, "*Evaluation de l'impact macroéconomique de la réforme du secteur de transport à l'aide d'un modèle à deux secteurs*", Rabat, 2010.
15. Invest In Med ETUDE N°4 (2009), "*Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée*".
16. Ministère de l'Équipement et des Transports (2010), "*Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique*".
17. Rajwar. L, « *les transports maritime et les pays en voie de développement* », Emile Bruylant 1972.
18. Verlaque. C, « *Géographie du transport maritime* », Dain Editeur, Paris 1974.