

Note Sectorielle



Transport maritime au Maroc, contrainte ou opportunité pour la compétitivité de l'Economie Nationale ?

Décembre 2005

Analyse & Recherche



Sommaire

Abréviations	3
Executive Summary	4
État des lieux du secteur du transport maritime	5
De multiples intervenants	7
Maroc : des ports plutôt spécialisés	8
Un cadre juridique à mettre à niveau	10
Une tutelle étatique pesante	11
Marché national du transport maritime	13
Un rôle vital pour l'économie nationale	14
Un trafic en expansion sous la houlette du commerce extérieur	15
Un trafic commercial prépondérant	16
Un pavillon malgré tout conforme aux normes de sécurité internationale	18
... Mais des tarifs toujours non compétitifs	18
Analyse financière des principaux armateurs nationaux	20
COMANAV	22
IMTC	23
COMARIT	24
Perspectives	25
Une libéralisation internationale à pas forcés	26
Une mise à niveau impérative pour le secteur au Maroc	27



Abréviations

AGCS	Accord Général sur le Commerce des Services
BIT	Bureau International du Travail
CDG	Caisse de Dépôts et de Gestion
DMM	Direction de la Marine Marchande
DP	Direction des Ports
DPCM	Direction des Ports de Casablanca et de Mohammédia
DPDPM	Direction des Ports et du Domaine Public Maritime
EUR	Euro
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade / Accord Général sur les Tarifs Douaniers et de Commerce
Km	Kilomètre
M	Million
MAD	Dirham Marocain
Md	Milliard
Mt	Million de tonnes
ND	Non disponible
NS	Non significatif
ODEP	Office D'Exploitation des Ports
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMPIC	Office Marocain de la Propriété Intellectuelle et Commerciale
ONU	Organisation des Nations Unies
RAPC	Régie d'Acconage du Port de Casablanca
SCRA	Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen
TMSA	Agence Spéciale Tanger-Méditerranée
Tx	Tonneaux
USD	Dollar Américain



Executive Summary

Locomotive indéniable de la croissance commerciale, le transport maritime s'impose en tant qu'outil privilégié du développement du commerce international.

Cet état de fait, conjugué à l'internationalisation de ce secteur, se matérialise depuis quelques années par des changements concernant la propriété et la gestion des bateaux, l'établissement de nouveaux registres et l'évolution technologique.

La main-mise des pays industrialisés sur ce secteur n'est plus à démontrer, tant il est vrai qu'ils génèrent les deux tiers du transit maritime international. Toutefois, du fait de la forte dynamique de l'économie chinoise, l'Asie tend à drainer progressivement une partie significative des échanges intercontinentaux.

Faible contributeur à l'industrie mondiale du transport maritime, le Maroc a assisté au développement de ce secteur au départ dans le but d'assurer l'exportation des produits marocains à l'étranger, notamment des phosphates. Par la suite, et en raison de l'accroissement des besoins d'échanges de l'économie locale, le système portuaire marocain est devenu le point de passage de la quasi-totalité du commerce extérieur national.

Cinquante ans après son indépendance, le Maroc compte 11 ports maritimes dont la plupart se caractérise par leur spécialisation. Les pouvoirs publics ont jusqu'à présent pris en charge intégralement le financement des ports et leur gestion. Toutefois, pour le nouveau port de Tanger, en cours de construction sur la côte méditerranéenne, l'Etat a retenu un nouveau schéma, davantage orienté vers la gestion privée.

L'ensemble des ports en service a généré en 2004 des transactions commerciales avec l'étranger de l'ordre de MAD 192 Md pour un volume global de près de 62 millions de tonnes.

Dans ce contexte, la flotte marocaine, composée de 43 navires, a transporté 8,2 Mt en 2004, établissant le taux de participation du pavillon national aux échanges extérieurs du Maroc à moins de 13,5% pour un chiffre d'affaires cumulé de MAD 3,3 Md.

Cette faible contribution de la flotte nationale s'explique par l'absence de taille critique pour la majorité des intervenants domestiques face à des groupes internationaux de grande envergure.

Conscients des faiblesses du secteur et des menaces qui peuvent affecter l'économie nationale, les pouvoirs publics sont en cours de réalisation d'une étude stratégique afin de recadrer la politique de développement sectoriel avec les impératifs plus généraux du Maroc. À ce titre, toute mise à niveau doit s'attacher à inscrire le développement portuaire dans une logique de ports *Hub* et à forcer la modernisation de la flotte nationale à travers la réintroduction de mesures fiscales incitatives.



Partie I

État des lieux du secteur du transport maritime

DE MULTIPLES INTERVENANTS

DES PORTS PLUTÔT SPÉCIALISÉS

UN CADRE JURIDIQUE À METTRE À NIVEAU

UNE TUTELLE ÉTATIQUE PESANTE

État des lieux du secteur du transport maritime

La mobilité et l'échange tant commercial que sous forme de troc sont des caractères permanents de l'Humanité depuis la nuit des temps. Déjà au 14^{ème} siècle, les prémices de la mondialisation avaient commencé par l'intermédiaire des navigateurs à la recherche d'épices, de soies ou d'autres produits. À la fin du 19^{ème} siècle, le monde est devenu une planète parcourue sans grand danger grâce au développement des différentes techniques maritimes. Depuis, la conteneurisation est venue révolutionner le transport maritime au point de minimiser les risques d'antan, de rentabiliser le commerce mondial et de remodeler l'architecture des ports.

En outre, suite aux Accords de Marrakech en 1994, l'Organisation Mondiale du Commerce -OMC- a accéléré le mouvement de libéralisation des pays membres, promouvant *de facto* la globalisation des peuples. Ce développement s'est accompagné d'une dépendance croissante des économies à l'égard de la Maritimisation qui reste la voie de passage obligée pour le commerce des pondéreux.

Incontestablement moteur de la croissance commerciale, le transport maritime apparaît dès lors comme le vecteur par excellence du commerce international qui facilite et contribue à la mondialisation.

En effet, plus des trois quarts du commerce mondial utilisent le transport maritime (et plus modestement le fluvial). L'internationalisation accrue de cette industrie, conjuguée à l'évolution technologique a abouti, au cours des dernières années, à des mutations profondes au niveau de la propriété et de la gestion des bateaux ainsi qu'en ce qui concerne l'établissement de nouveaux registres (pavillons de complaisance, pavillons *off-shore*, etc).

Au 1^{er} janvier 2003, la flotte marchande mondiale, composée de près de 86 000 bateaux d'au moins cent tonnes de jauge brut, a transporté 844,2 millions de tonnes *deadweight* -dwt⁻¹, en accroissement de 2,3% comparativement à 2002. Les deux tiers de ce transit maritime sont générés par les pays développés. Toutefois, la proportion détenue par les pays en développement s'est renforcée en 2003 de 7,7%, sous l'effet de l'accroissement de la flotte asiatique. À cet effet, il convient de souligner la dynamisation de l'économie chinoise qui dope les industries maritimes et par voie de conséquence les échanges intercontinentaux. De ce fait, sous l'impulsion de l'expansion des exportations chinoises², la région accueille actuellement les plus grands ports mondiaux, dont Hong Kong, Shanghaï et Ningbo qui totalisent à eux seuls un trafic de 709,3 Mt. Par ailleurs, Singapour et Rotterdam se positionnent en tête du palmarès du Top cinq, affichant des transbordements respectifs de 347 Mt et de 320 Mt.

*Transport maritime :
un secteur tourné
vers les échanges
mondiaux*

1 1 dwt équivaut à 1,016047 tonnes métriques.

2 Pour rappel, la Chine est membre de l'OMC depuis le 11 décembre 2001.



Par tonnage, les flottes les plus importantes sont enregistrées au Panama, au Libéria, en Grèce, à Chypre et aux Bahamas. Dans une moindre mesure, la Norvège, le Japon, Malte, la Chine, la Russie et les Etats-Unis d'Amérique disposent de flottes d'envergure.

Au niveau mondial, ce secteur emploie environ 1,2 millions de marins dont les deux tiers sont originaires d'Asie.

Les activités qui ont le plus contribué au développement du transport maritime sont le transport du gaz naturel liquéfié, le trafic conteneurisé et accessoirement le transport de passagers (notamment les croisières).

Même pénalisé par la flambée du prix du pétrole, le taux de fret³ n'a pas excessivement augmenté durant ces dernières années, tirant profit de la dynamique du commerce mondial.

Dans ces conditions, le transport maritime suscite à nouveau un grand intérêt auprès des investisseurs internationaux, assistant à des opérations de fusions et d'absorptions d'envergure telles que :

- Le rachat de P&O NEDLLOYD par le leader mondial du secteur, le danois AP MOELLER MAERSK ;
- L'acquisition du français DELMAS par le Groupe CMA-CGM ;
- Les rapprochements en cours de tractations entre le canadien CP SHIPS et l'allemand HAPAG LLOYD et entre les australiens PATRICK et TOLL HOLDINGS.

De multiples intervenants

La marine marchande englobe toutes les lignes métiers se rapportant au transport de marchandises ou de personnes par voie maritime. Le transport maritime est le plus ancien mode d'acheminement des marchandises et des personnes, et est par nature international ; sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.

De son côté, que le transport de personnes via la Mer a largement perdu de son importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale. Toutefois, il subsiste de manière significative dans deux créneaux : les traversées courtes et les croisières. En revanche, la livraison des marchandises sollicite davantage la Maritimisation.

À terre, l'organisation du secteur est répartie entre armateurs, affréteurs, dockers et entrepôts. Ces fonctions nécessitent l'instauration de services portuaires dont les plus importants sont :

- Le **stevedoring** qui désigne la manutention de la marchandise au bord du navire une fois que celui-ci est amarré ;
- L'**aconage** qui couvre le transport des marchandises du quai aux magasins, et vice-versa ;

3 Prix payé pour le transport par bateau des marchandises.



Développement des ports marocains : vecteur d'expansion du commerce extérieur

Engorgement du port de Casablanca qui accueille plus de 22 Mt de marchandises

- Et, le **pointage** assurant le contrôle de la qualité et de la quantité de la marchandise.

Au Maroc, ces services sont assurés, selon chaque port, par l'Office D'Exploitation des Ports -ODEP- ou par des sociétés privées.

Maroc : des ports plutôt spécialisés

Point de passage de la quasi-totalité du commerce extérieur, le système portuaire marocain joue un rôle de premier plan dans la politique de développement économique du pays.

En effet, un port se voit allouer au moins trois missions :

- D'abord, le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs ;
- Ensuite, la promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci) ;
- Et enfin, la contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et social s'y rapportant.

Grâce aux efforts considérables consentis durant les années 80 pour (i) construire de nouveaux ports à Agadir, à Jorf Lasfar et par la suite à Tanger -Tanger Med- et (ii) agrandir les ports existants, le Maroc dispose aujourd'hui d'un ensemble portuaire plus complet et mieux équilibré. Ainsi, le Royaume totalise 11 ports maritimes⁴ répartis sur les côtes Atlantique et Méditerranéenne.

En outre, ces infrastructures se caractérisent par leur spécialisation. En effet, le port de Mohammédia est essentiellement dédié à l'import des hydrocarbures, tandis que ceux de Jorf Lasfar, Safi et Laâyoune assurent l'export du phosphate. Avec 22,4 Mt, le port de Casablanca incarne la plate-forme la plus engorgée en matière de trafic maritime. En 2004, elle a accueilli 32,0% des importations⁵ et 41,9% des exportations⁶. Parallèlement, l'essentiel du trafic passager transite par les ports de Nador et de Tanger ; alors que celui de Dakhla est principalement destiné à la pêche.

L'Etat a été l'artisan des changements survenus, qu'il s'agisse de la programmation, du financement, de l'exécution du financement ou encore de la fourniture des services portuaires. De ce fait, les ports marocains restent fortement ancrés dans l'économie publique.

L'impact du développement des transports maritimes sur l'évolution des ports :

La spécialisation, la tendance au gigantisme pour l'acheminement des vracs et l'*unitisation*⁷ des charges pour le transport des marchandises générales ont eu de nombreuses conséquences pour les ports qui ont dû s'adapter pour aménager des installations conformes à ces transbordements.

4 Hormis Tanger Med dont la mise en exploitation est prévue pour 2007.

5 Lesquelles sont essentiellement constituées de marchandises.

6 Principalement du phosphate.

7 L'acte de subdiviser une cargaison en unités standardisées.



Le renforcement des échanges commerciaux et l'évolution technologique promeuvent le gigantisme des infrastructures portuaires

Secteur sous tutelle du Ministère de l'Équipement et des Transports

Toutefois, l'importance des infrastructures et la performance des équipements ne suffisent pas pour conférer à ces ports le dynamisme nécessaire leur permettant de remplir efficacement leurs rôles dans les échanges commerciaux internationaux.

En effet, au-delà de la nécessité d'assurer aux ports une capacité dimensionnée pour accueillir l'ensemble des trafics, il est crucial de réduire les distances économiques qui séparent le marché national des marchés partenaires du Maroc. Il est par conséquent primordial de diminuer le coût de transport de la tonne de marchandises à destination de cette zone.

À titre d'exemple, le transport en direction de l'Europe d'une tonne de marchandises constituées de produits textiles, de cuir ou encore de la pêche⁸ coûte 10 fois plus chère à partir de Casablanca qu'au départ de Singapour. De ce fait, bien que les produits marocains puissent présenter un avantage comparatif, le manque de compétitivité de la manutention portuaire grève fortement l'exportation des produits nationaux.

Organisation du secteur portuaire marocain :

L'organisation actuelle du secteur découle principalement des dispositions adoptées en 1984-1985 par la Loi 6-84 et les décrets 2-86 et 8-44, lesquels ont créé l'Office D'Exploitation des Ports. Elle comprend les organes suivants :

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS : Au Maroc, l'État intervient dans le domaine public portuaire par l'intermédiaire d'une administration portuaire chargée principalement des investissements afférents aux grands ouvrages. Placée sous l'égide du Ministère de l'Équipement et des Transports, elle met en œuvre la politique du Gouvernement selon les objectifs du secteur (croissance économique, réduction des inégalités régionales, création d'emplois, etc.). Le Ministère intègre dans son giron la **DIRECTION DES PORTS -DP-** et la **DIRECTION DES PORTS DE CASABLANCA ET DE MOHAMMEDIA -DPCM-**;

OFFICE D'EXPLOITATION DES PORTS -ODEP- : Héritier de l'ancienne Régie d'Acconage du Port de Casablanca -RAPC-, l'office exerce une mission de gestion et d'exploitation du domaine portuaire national. Doté d'une autonomie de gestion qui lui confère un grand pouvoir d'initiative (notamment au niveau de son budget), l'ODEP œuvre pour l'extension du rôle commercial des différentes plates-formes portuaires réparties sur l'ensemble du territoire marocain. Ainsi, l'ODEP assure deux missions auprès de tous les ports du Royaume :

- La gestion et à la maintenance des ports (maintenance de terres-pleins, des voies de circulation, des voies ferrées et des différents réseaux, construction et maintenance des bâtiments, des magasins et des ouvrages d'accostage, gestion des gares maritimes, des cales de halage, des bassins d'armement, du domaine public, etc.);

8 Qui représentent en valeur plus de la moitié de nos exportations.



Tanger-Med : premier port au Maroc géré en régime concessionnaire

OMI : Organisme international dictant les mesures de sécurité cadrant le secteur du transport maritime

- Les activités dites commerciales qui englobent la manutention, le magasinage des marchandises, le pilotage, le remorquage, l'amarrage, l'avitaillement en eau des navires, le pesage et la location du matériel.

ENTREPRISES PORTUAIRES AUXILIAIRES, dont certaines sont des filiales d'entreprises publiques : *A priori*, aucune place n'est explicitement réservée au privé, mis à part (i) la concession déjà faite à des compagnies telles la Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance -SCRA-, (ii) le pilotage à Casablanca et (iii) le stevedoring effectué par certains armements eux-mêmes. La Loi 6-84 a respecté le droit des entreprises privées existantes sans les remettre en cause, tout en élargissant la contribution de l'ODEP aux nouveaux ports ;

AGENCE SPECIALE TANGER-MEDITERRANEE -TMSA- : Créée le 10 septembre 2002, TMSA est une Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance disposant des prérogatives publiques nécessaires à la réalisation et à la gestion du projet " Tanger-Méditerranée ", lequel ambitionne de développer économiquement et socialement la région Nord du Maroc. Ce plan prévoit la construction d'un port en eaux profondes pour un investissement global de USD 1 Md. À la croisée de deux grandes routes maritimes, il a vocation de concurrencer les *main ports* de l'Ouest de la Méditerranée notamment Algésiras et Marseille. TMSA assure ainsi la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'ensemble des opérations y afférentes (construction et aménagement du port, agencement des zones franches, promotion commerciale du port Tanger-Med et des zones d'activité, puis prise en charge de l'administration du domaine public de la zone et de l'autorité portuaire). Cette agence est le premier concessionnaire -privé- auquel ont été attribué des tâches relevant de la Direction des ports.

Un cadre juridique à mettre à niveau

Le transport maritime est une activité internationale qui requiert des mesures de renforcement de la sécurité des opérations maritimes établies à l'échelle mondiale, plutôt que pour chaque pays séparément et unilatéralement. En 1948, une conférence convoquée par l'Organisation des Nations Unies -ONU- adopta la Convention portant création de l'Organisation Internationale Maritime -OMI-.

Depuis 1958, date de son entrée en vigueur, l'OMI a adopté une quarantaine de conventions et protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations ayant trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et d'autres questions connexes. Cette émanation de l'ONU dicte ainsi la réglementation internationale qui est, ensuite, intégrée dans la législation des pays.

Au niveau national, le texte fondant l'action juridique de la Marine Marchande est (i) le Code de Commerce Maritime du 31 mars 1919 tel que



La Marine marchande marocaine régie par :

- le Code de Commerce Maritime
- et les textes pris pour son application

Le transport maritime sous l'emprise de l'Etat avec la DMM et deux importants armateurs (COMANAV et MARPHOCEAN)

modifié et complété et (ii) les textes pris pour son application. Toutefois, un projet de nouveau code a été élaboré et est en cours d'adoption. Ce dernier porte sur la navigation maritime, l'armement et le transport maritime, les gens de mer, les événements de mer, les assurances et ventes maritimes, la protection de l'environnement et la navigation de plaisance.

Les autorités maritimes appliquent actuellement l'ensemble des conventions internationales, adoptées par l'OMI et le BIT en matière de sécurité et sûreté maritimes. Ces conventions ont été publiées mais n'ont pas été transposées dans la législation marocaine. Ainsi, en ce qui concerne l'état du pavillon et du port et sur la base du Code de Commerce Maritime et du Code Disciplinaire et pénal de la Marine Marchande marocaine établi en 1919, la Direction de la Marine Marchande marocaine applique le droit international.

Une tutelle étatique pesante

En application du décret n° 2-94-858 de 1995, la Direction de la Marine Marchande est le principal opérateur du secteur du trafic maritime :

LA DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE -DMM- est l'organe de régulation du transport maritime puisqu'elle est en charge de l'inspection de la flotte nationale, de la délivrance des certificats de navigation, du respect des normes internationales par les navires battant pavillon marocain et de la sûreté maritime. De plus, la DMM attribue les lignes maritimes, tout en se conformant aux accords bilatéraux entre le Maroc et les pays partenaires, lesquels fixent un contingent de lignes pour chacune des deux parties ;

SOCIETES D'ARMEMENT : La flotte marocaine opère à travers 16 armements dont cinq principaux exploitent 80% du tonnage. Le plus important d'entre eux est COMANAV. Outre les navires en affrètement, cette armada est constituée de 43 bateaux de jauge supérieure à 500 tonneaux dont 10 navires rouliers à passagers :

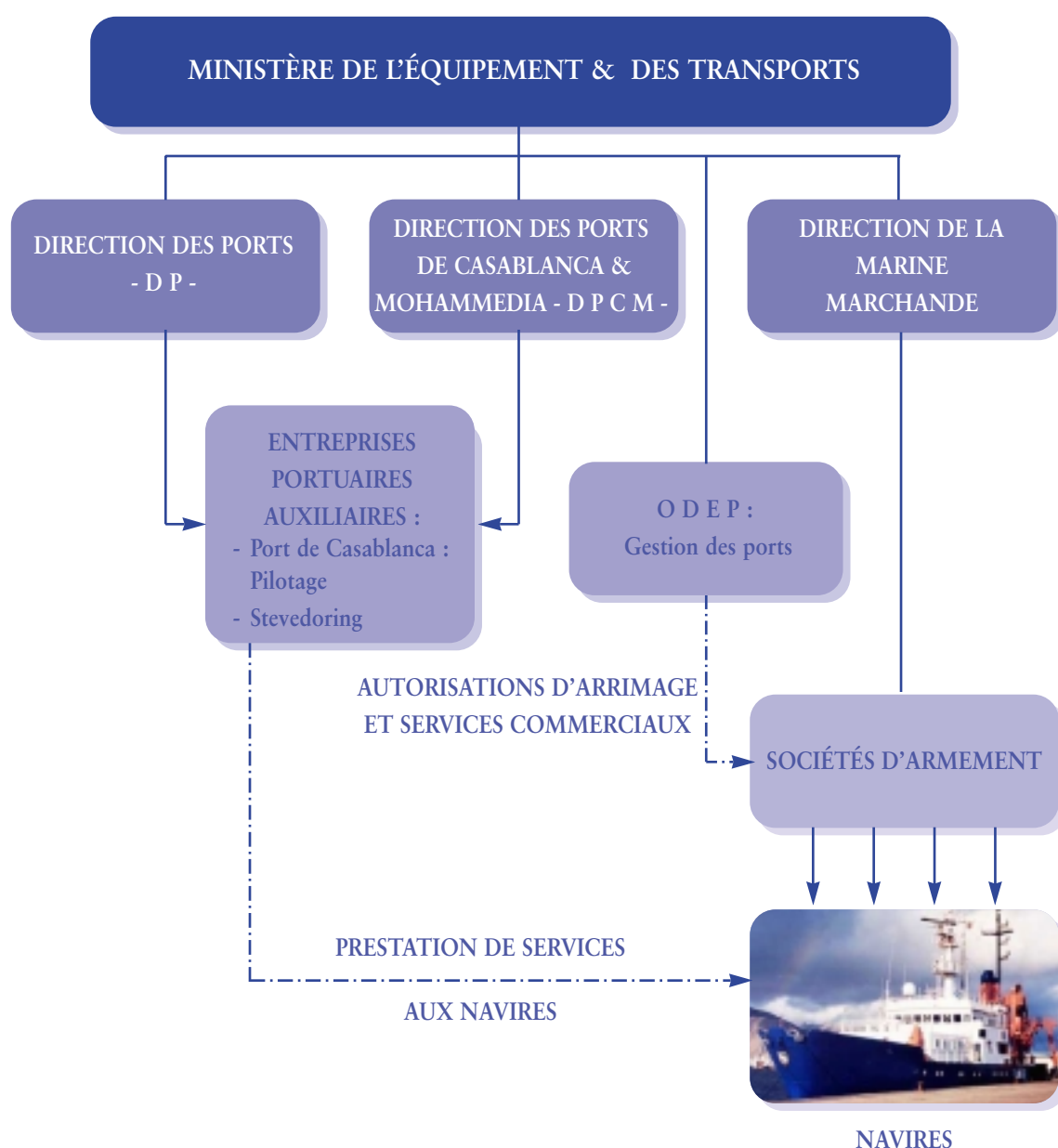
État de la flotte de commerce immatriculée en 2005

Compagnies	Navires						
	Rouliers	Porte-Conteneurs	General Cargo	Car Ferry	Polythermes	Chimiquiers	Pétroliers
COMANAV (y compris LIMADET)	2	3	-	5	-	-	-
IMTC	3	5	-	2	-	-	-
COMARIT	-	-	-	5	-	-	-
MARPHOCEAN	-	-	-	-	-	4	-
PETROCAB	-	-	-	-	-	-	2
AUTRES	-	5	1	2	3	-	1

Source : DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

Le secteur des transports maritimes se trouve donc fortement encadré par l'Etat qui assure (i) la régulation au travers de la DMM et (ii) une partie importante du transport via deux compagnies maritimes publiques: MARPHOCEAN, affiliée à l'OFFICE CHERIFIEN DES PHOSPHATES et COMANAV, société semi-publique actuellement sur la liste des privatisables.

Schéma simplifié de l'organisation du secteur des transports maritimes au Maroc





Partie II

Marché national du transport maritime

UN RÔLE VITAL POUR L'ÉCONOMIE NATIONALE

UN TRAFIC EN EXPANSION SOUS LA HOULETTE
DU COMMERCE EXTÉRIEUR

UN TRAFIC COMMERCIAL PRÉPONDÉRANT

UN PAVILLON MALGRÉ TOUT CONFORME AUX
NORMES DE SÉCURITÉ INTERNATIONALE ...

...MAIS DES TARIFS TOUJOURS NON COMPÉTITIFS

Marché national du transport maritime

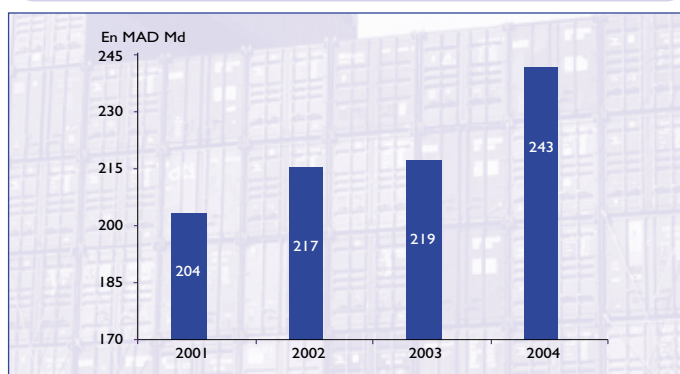
Un rôle vital pour l'économie nationale

Bordé de 3 500 km de côtes et possédant deux façades maritimes, le Royaume est largement tributaire du trafic maritime dans la mesure où il assure 95% de ses échanges extérieurs.

Les échanges extérieurs nationaux dépendent du transport maritime à hauteur de 95%

À l'issue de l'exercice 2004, les transactions commerciales avec l'étranger ont totalisé MAD 243 Md, en hausse annuelle moyenne de 6,0% depuis l'année 2001.

Évolution des transactions commerciales

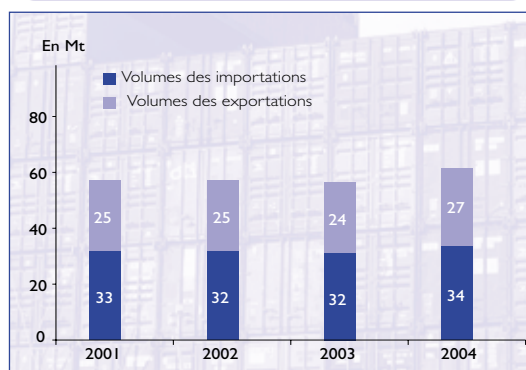


Source: DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

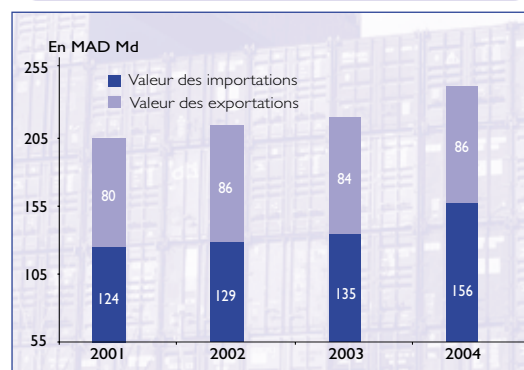
En 2004, le volume des échanges commerciaux ayant transité par les ports marocains s'est élevé à 61,5 millions de tonnes contre 57,5 millions de tonnes trois années auparavant. Cette évolution positive est attribuable à l'accroissement aussi bien des importations que des exportations qui enregistrent, sur la période 2001-2004, des TCAM respectifs de +1,6% et +3,1%.

En valeur, ces mêmes flux se sont accrus de 5,9%, passant de MAD 204,3 Md à fin 2001 à MAD 242,7 Md en 2004. Cette progression est la conséquence directe d'une augmentation de plus de 8% de la valeur des marchandises importées.

Évolution des volumes échangés



Évolution des échanges extérieurs en valeur



Source: DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE



Faible contribution de l'armement marocain dans le total échangé

Pour sa part, le tonnage transporté par l'armement marocain, au titre de l'année 2004, s'est accru de 10,4%, passant de 6 095 858 tonnes en 2001 à 8 200 492 tonnes. Cette progression est due essentiellement à la hausse du trafic assuré par le service *feeder*⁹ dans le cadre de la ligne régulière. À noter également que 70% de ces échanges sont réalisés avec le continent européen.

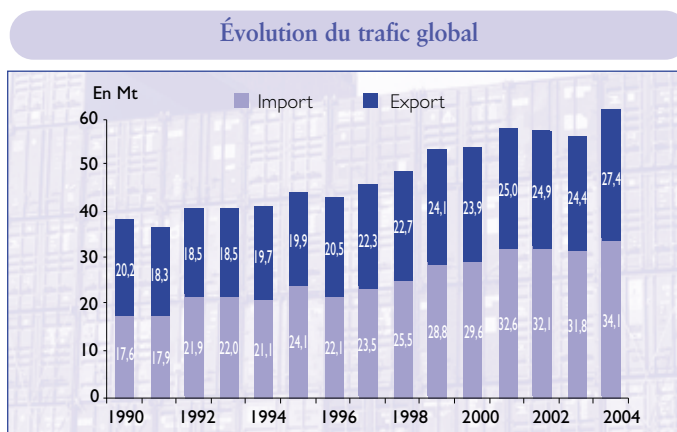
Ainsi, le taux de participation de l'armement national au transport des échanges extérieurs du pays se fixe à 13,3% en 2004 contre 13,8% en 2003, 12,0% en 2002 et 10,5% en 2001.

Par ailleurs, le chiffre d'affaires généré par la flotte marocaine s'élève à plus de MAD 3,3 Md en 2004, fixant à 17,2% sa contribution à la couverture de la balance des paiements.

Un trafic en expansion sous la houlette du commerce extérieur

Le trafic global ayant transité par les ports marocains en 2004 se monte à près de 62 millions de tonnes -Mt-, en progression de 9,6% par rapport à 2003. Il s'inscrit dans un trend haussier depuis 1990 signant un taux de croissance annuel moyen de 3,8%.

Un trafic maritime tributaire essentiellement des importations



Source : DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

En valeur, les importations sont prédominantes dans la structure du transport maritime. À fin 2004, leur part représente, en effet, 55,5% contre 46,6% en 1990. La dépendance de plus en plus forte du Maroc des produits énergétiques¹⁰ en est à l'origine.

Parallèlement, la proportion des produits exportés tend à se réduire : de 53,4% en 1990, elle se fixe à 44,5% en 2004, reflétant globalement les pertes de part de marché à l'export de l'économie nationale.

⁹ Navire de petit tonnage permettant l'éclatement sur différents ports d'une cargaison apportée sur un port principal par un gros navire faisant peu d'escales, et inversement la collecte de marchandises vers le port principal.

¹⁰ Pour rappel, le taux de dépendance énergétique du Maroc s'est établi en 2004 à 95% et la facture énergétique nette s'est élevée à MAD 26,0 Md.

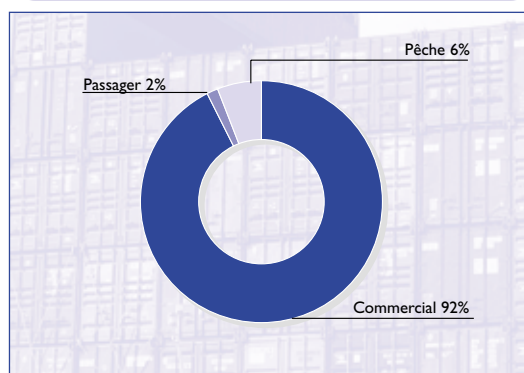


Un trafic commercial prépondérant

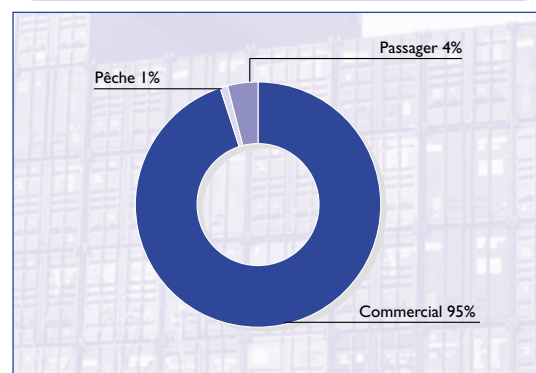
À plus de 56 Mt, le trafic commercial polarise, à fin 2003, 92,6% de l'ensemble du trafic portuaire. Cette tendance se consolide au 31 mai 2004 puisqu'il accapare 95,1% de l'achalandage.

En parallèle, la pêche et le trafic des passagers représentent des proportions respectives de 1,5% à 0,9 Mt et 5,9% à 3,59 millions de passagers dans le total échangé.

Trafic global portuaire par nature - Année 2003



Trafic global portuaire par nature - A fin mai 2004

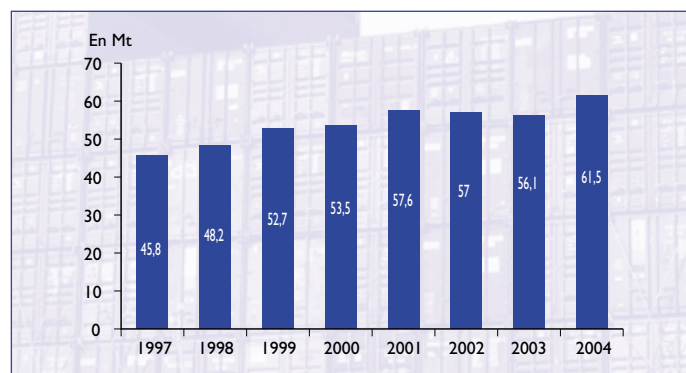


Source : MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Poids important du trafic commercial au détriment de la pêche et du transit des passagers

Preuve de l'ouverture croissante de l'économie marocaine sur le commerce international, le trafic commercial tend à se dynamiser : de 45,8 Mt en 1997 il s'est élevé à 56,1 Mt en 2003 et à 61,5 Mt à fin 2004, marquant ainsi un TCAM de 22,5%.

Évolution du trafic commercial



Source : MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS



Le vrac draine plus de 78% du transport des marchandises

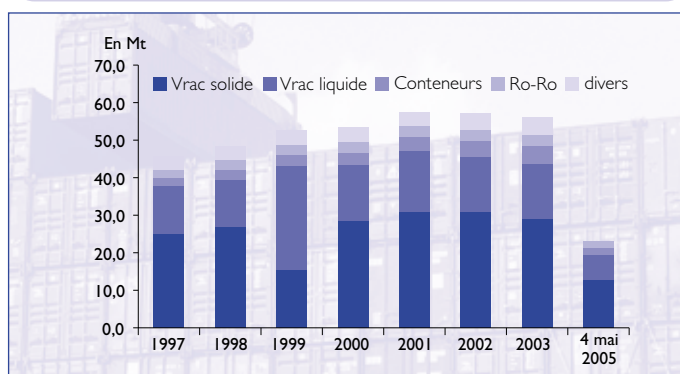
Le trafic des passagers s'éprouve du rayonnement des low-costs

Une flotte nationale en déclin suite à la suppression des avantages fiscaux et des subventions étatiques dont bénéficiaient les armateurs

Par type de conditionnement, le vrac solide semble le mode le plus utilisé pour le transport des marchandises. Avec près de 29 Mt en 2003, il polarise 51,6% des échanges. À fin mai 2004, le vrac solide a drainé 12,9 Mt sur un total de 25,0 Mt. Vient ensuite le vrac liquide qui occupe la seconde place, affichant un achalandage de 14,8 Mt en 2003 et de 6,5 Mt au 31 mai 2004, soit respectivement 26,4% et 26,0% du trafic commercial global.

Pour sa part, le trafic conteneurs s'est élevé en 2003 à 4,6 Mt, en progression de 10,9% par rapport à 2002. Ce trafic est partagé essentiellement entre les ports de Casablanca (87,8%), Tanger (4,8%) et Agadir (7,4%).

Évolution du trafic commercial par type de conditionnement



Source : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Malgré le développement des lignes longues distances sur le détroit, le trafic passagers, concentré principalement sur les ports de Tanger et de Nador, marque, quant à lui, une quasi-stagnation à 3,6 millions de passagers en 2003. Accueillant essentiellement des MRE, le transport passagers fait face actuellement à la concurrence accrue exercée par les compagnies aériennes low-cost.

En ce qui concerne les marchandises, l'armement marocain a transporté à fin 2004 plus de 8 Mt contre 7,8 Mt à fin 2003, sous l'impulsion du service feeder. Faible, le taux de participation du pavillon national dans les échanges extérieurs passe ainsi de 13,8% à 13,3% en 2004, générant un chiffre d'affaires de MAD 3,3 Md, en accroissement de 2% par rapport à 2003.

Signalons que sous l'effet des encouragements accordés au début des années 70 par le Code des Investissements, le secteur des transports maritimes au Maroc a connu un développement sans précédent que retranscrit l'élargissement de la flotte nationale. Celle-ci est passée, en effet, de 20 navires en 1973 à 66 au début des années 80.

Après la suppression de ces mesures incitatives, le secteur a entamé une phase de déclin se matérialisant par la réduction de la flotte à 43 navires.



*Une compétitivité
des produits locaux
grevée par la cherté
des coûts de manu-
tention au niveau
des ports marocains*

De plus, la flotte souffre actuellement d'un vieillissement important entraînant un manque de compétitivité qui accentue sa dépendance à l'égard des fluctuations internationales du taux de fret et la met en porte à faux avec la réglementation internationale. À noter, à cet effet, que la moyenne d'âge des navires marocains s'établit en 2005 à 20,6 années, contre 13,7 ans pour la flotte mondiale.

Cette situation est aggravée par des pratiques non conformes aux normes internationales au niveau de la réparation et de l'entretien. De ce fait, 80% de la flotte nationale est déclarée, au contrôle, en porte à faux par les autorités portuaires étrangères.

Un pavillon malgré tout conforme aux normes de sécurité internationale ...

Depuis le 11 septembre 2001, de nouvelles mesures de sécurité ont été introduites à travers les normes ISPS¹¹. À cette fin, les pouvoirs publics ont créé une commission nationale composée de représentants du Ministère de l'Équipement et du Transport, du Ministère de la Justice, de la Sûreté Nationale et de la Douane. Cette commission nationale a donné lieu à deux sous-comités, l'un planchant sur les questions de sûreté des ports (sous la direction de la DPDPM) et l'autre s'attellant à la problématique de la sûreté des navires (sous l'égide de la Direction de la Marine Marchande). Après plusieurs réunions avec les armateurs, un plan de sûreté a été approuvé et mis en application. Ainsi, à partir du 1^{er} juillet 2004, la flotte marocaine est conforme aux normes ISPS.

L'application de ces normes implique pour les pouvoirs publics un rehaussement du contrôle du pavillon national (dans le cadre du plan de sécurité des navires) et davantage de rigueur dans le contrôle des ports et des flottes étrangères qui y accostent. L'application du plan de sûreté des ports¹², en cours de mise en œuvre, se heurte à l'inefficacité des mesures de contrôle des clandestins. Cet état de fait constitue donc la première menace pour les navires battant pavillon marocain, d'autant plus que les charges de l'armateur risquent d'être plombées par une amende de EUR 600 par clandestin découvert et par une taxe de MAD 80 par conteneur scanné.

... Mais des tarifs toujours non compétitifs

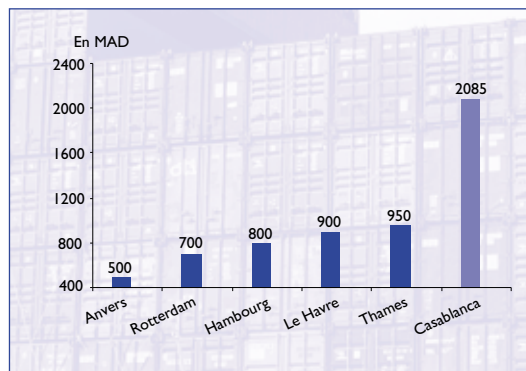
La compétitivité d'un port est généralement tributaire de ses performances techniques, elles-mêmes liées à ses infrastructures et ressources humaines, mais aussi, et surtout, de sa politique tarifaire.

11 International Ship and Port Facility Security.

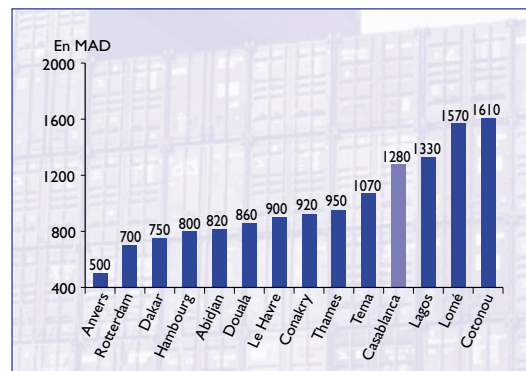
12 Ce plan nécessite la mise en place d'un système de contrôle par caméra, scanner, etc.



Comparaison internationale des coûts de manutention des conteneurs 40 pieds



Comparaison internationale des coûts de manutention des conteneurs 20 pieds



Source : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

La comparaison internationale des coûts de manutention des conteneurs 20 pieds et 40 pieds met en exergue la cherté du port de Casablanca. En effet, le port marocain propose une manutention de MAD 1280 pour les 20 pieds, contre MAD 820 et MAD 750 pour ses homologues ivoiriens et sénégalais. Dans le même sillage, la manutention des 40 pieds nécessite au Maroc un coût de MAD 2085, contre MAD 500 et MAD 700 pour les ports d'Anvers et de Rotterdam.

Handicapés par leur taille dans un secteur fortement capitalistique, les compagnies de transport maritime marocaines restent également désavantagées par la hausse des cours des hydrocarbures et par les tarifs d'assurance exorbitants face à de grands groupes internationaux disposant d'une importante capacité de négociation avec les fournisseurs de pétrole et les assureurs.

Enfin, la qualité des ressources humaines est toujours mise à l'index, la productivité du marin marocain étant l'une des plus faibles au monde en dépit de conditions de travail (notamment au niveau du salaire) bien meilleures que celles dont bénéficient leurs homologues philippins, chinois ou grecs.

Partie III

Analyse financière des principaux armateurs nationaux

COMANAV

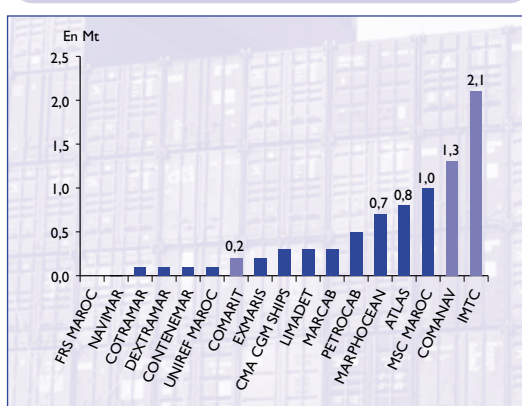
IMTC

COMARIT

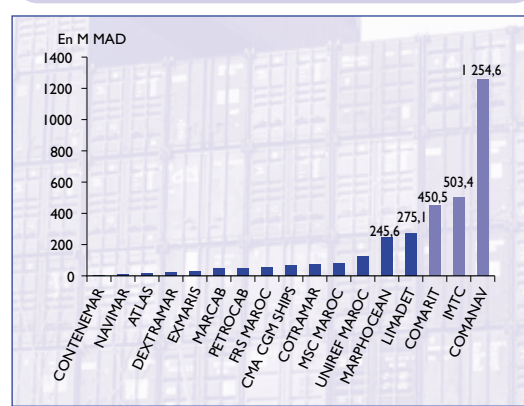
Analyse financière des principaux armateurs nationaux

Au Maroc, 16 compagnies de transport maritime sont recensées actives sous le pavillon national. À fin 2004, elles dégagent un flux d'affaires global de l'ordre de MAD 3,3 Md, correspondant à 8,2 Mt transportées. Trois armateurs accaparent plus des deux tiers du trafic acheminé par les sociétés marocaines : COMANAV, IMTC et COMARIT.

Activité de l'armement marocain en tonnage au titre de l'exercice 2004



Activité de l'armement marocain en terme de chiffre d'affaires au titre de l'exercice 2004



Source : DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

À la lecture des Etats financiers des trois premières entreprises du secteur, il ressort :

- Une faible rentabilité des opérateurs du secteur en raison du double poids des dotations d'amortissement (suite à des acquisitions de navires généralement d'occasion), des intérêts financiers et des charges locatives ;
- Un niveau d'endettement élevé en raison de l'importance des investissements à réaliser pour moderniser la flotte face à l'insuffisance des fonds propres.



COMANAV

En difficultés financières à la fin des années 1990, COMANAV a amorcé un plan de redressement orienté par une vision stratégique de développement et de structuration financière claire. Cette stratégie a été accompagnée par une recapitalisation de la société à travers notamment (i) une conversion d'une partie des dettes bancaires en participation capitalistique (BMCE Bank) et (ii) un apport en numéraires de la part de la CDG¹⁴.

M MAD	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires	946,9	1 157,9	1 290,1
Var %		22,3%	11,4%
Résultat d'exploitation	61,7	63,1	60,8
Var %		2,2%	-3,6%
Marge opérationnelle	6,5%	5,4%	4,7%
Résultat financier	-53,1	-31,8	-25,7
Var %		-40,2%	-19,3%
Taux d'endettement net ¹³	180,9%	93,9%	99,5%
Résultat net	-197,2	36,2	45,4
Var %		NS	25,3%
Marge nette	NS	3,1%	3,5%

Source : OMPIC

Au chapitre bilantiel, la compagnie laisse apparaître à fin 2004 :

- Une structure financière atypique marquée par un fonds de roulement négatif. Les pertes antérieures cumulées absorbent une partie importante des fonds propres ;
- Un taux d'endettement de 99,5%, en hausse de plus de cinq points par rapport à 2003. À ce niveau, la société dispose d'une marge de manœuvre réduite pour pouvoir financer ses investissements futurs.

En termes d'activité, la COMANAV génère en 2004 un chiffre d'affaires de MAD 1,3 Md, affichant depuis 2002 un taux de croissance annuel moyen de près de 17%. En revanche, plombé essentiellement par la hausse des prix des combustibles et les charges d'affrètement, le résultat d'exploitation ressort en 2004 en repli de 3,6% à M MAD 60,8 comparativement à M MAD 63,1 une année auparavant. De ce fait, la marge d'exploitation de l'armateur historique se détériore de 1,8 points, passant de 6,5% en 2002 à 4,7% en 2004.

De son côté, le déficit du résultat financier se contient à M MAD 25,7 en 2004 comparé à plus du double deux années auparavant. Cette situation s'explique, pour l'essentiel, par la baisse de 53,4% des charges d'intérêts.

Au final, et couvrant un résultat non courant de M MAD 16,7, la COMANAV laisse apparaître un résultat net en appréciation de plus du quart à M MAD 45,3 en 2004 comparé à M MAD 36,2.

En intégrant les comptes des filiales¹⁵, le Groupe COMANAV a dégagé en 2004 un chiffre d'affaires agrégé de MAD 1,8 Md. Le résultat net du Groupe s'est établi en 2004 à M MAD 60,5.

¹³ Taux d'endettement net = Dettes de financement / Financement Permanent

¹⁴ Ces opérations intervenues en 2002 font suite à l'injection par l'Etat en 2001 de M MAD 150 pour financer le plan social de la société. À noter, par ailleurs, qu'en 2005 la COMANAV a à nouveau augmenté son capital de M MAD 200 par apport en numéraire.

¹⁵ LIMADET, MANUCO, MARBAR, ACOMAR, ATLAS NAVIGATION, COMAJORF, UDEMAC, MANUJORF et DEFMAR.



IMTC

En position de challenger au niveau national, l'INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION -IMTC- soutient un ambitieux programme d'investissement pour renforcer sa flotte en privilégiant le financement par leasing.

Au niveau bilantiel, ce choix permet à la compagnie d'afficher une structure financière équilibrée que retrace la stabilisation du taux d'endettement à 76,4% en 2004.

M MAD	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires	540,3	618,3	734,6
Var %		14,4%	18,8%
Résultat d'exploitation	26,9	22,8	8,7
Var %		-15,1%	-61,8%
Marge opérationnelle	5,0%	3,7%	1,2%
Résultat financier	-22,2	-19,7	-20,6
Var %		NS	NS
Taux d'endettement net	75,9%	77,4%	76,4%
Résultat net	3,2	3,7	4,7
Var %		17,3%	27,6%
Marge nette	0,6%	0,6%	0,6%

Source : OMPIC

Sur le plan opérationnel, IMTC dégage en 2004 un chiffre d'affaires de M MAD 734,6, en accroissement de 18,8% par rapport à 2003 et de près de 36% comparé au niveau enregistré deux années auparavant. Cette évolution reflète le renforcement de la flotte de l'armateur par l'acquisition, au cours de l'année 2004, d'un nouveau porte-conteneur cellularisé pour un montant global de M MAD 125.

En revanche, l'expansion de l'activité n'a pas profité à l'amélioration de la capacité bénéficiaire opérationnelle. En effet, le résultat d'exploitation marque un repli de 61,8% à M MAD 8,7 en 2004, contre M MAD 22,8 à fin 2003. Cette dégradation est essentiellement imputable à l'alourdissement (i) de 18,5% à M MAD 450,1 des achats consommés de matières&fournitures et (ii) de 54,3% à M MAD 173,5 des autres charges externes, suite notamment au financement par crédit-bail des nouveaux navires. Toutefois, il convient de souligner le retrait des dotations d'exploitation de 10,4% à M MAD 45,2. Ce constat traduit la nouvelle politique de financement de la société qui préconise vraisemblablement le financement par leasing. De ce fait, la marge opérationnelle est passée de 5,0% en 2002 à 3,7% en 2003 et à 1,2% au 31 décembre 2004.

Pour sa part, soutenu par l'allègement de M MAD 3 des charges d'intérêts, le déficit financier se contracte de 8,5% sur la période 2002-2004, pour s'établir à M MAD -21,8 au titre du dernier exercice clos. Le recours au financement crédit-bail est pour l'essentiel à l'origine de cette amélioration.



De son côté, dopé par les autres produits non courants, le résultat non récurrent s'élève à M MAD 19,4 en 2004, contre M MAD 0,6 deux exercices plus tôt.

Au final, le résultat net signe un taux de croissance annuel moyen de +22,4% sur la période sous revue, se hissant à M MAD 4,7. La marge nette ressort ainsi en légère amélioration de 5,9 points de base à 0,64%.

COMARIT

À l'issue de l'année 2003, la COMPAGNIE MARITIME MAROCO - NORVEGIENNE -COMARIT- affiche un flux d'affaires de M MAD 652,5, en appréciation de 29,7% comparé au niveau enregistré en 2002. En revanche, cette évolution de l'activité ne profite pas à l'amélioration de la capacité bénéficiaire opérationnelle. En effet, plombé par des alourdissements respectifs de 35,4%, de 77,4%, de 32,5% et de 98,3% des achats consommés de matières et fournitures, des autres charges externes, des charges du personnel et des dotations d'exploitation, le résultat opérationnel ressort en repli de près de 95%, passant de M MAD 55,9 en 2002 à moins de M MAD 3 au titre de l'exercice 2003. De ce fait, la marge d'exploitation de la société se contracte de 10,7 points à 0,5% durant la période 2002-2003.

Dans le même sillage, grevé essentiellement par l'accroissement de M MAD 10,6 des charges d'intérêts, le résultat financier creuse son déficit de M MAD 11,4 comparativement à l'exercice 2002, s'établissant à M MAD -12,8 en 2003.

De son côté, le résultat non courant se hisse de M MAD 13,4 en 2003, se fixant à M MAD 0,5. La diminution de près de 88% des dotations non courantes est principalement à l'origine de cette évolution.

Compte tenu de ce qui précède, la COMARIT a accusé en 2003 un déficit de M MAD 10,7, en dégradation de M MAD 47,3 comparativement à une année auparavant.

Par ailleurs, au 31 décembre 2003, le financement permanent de la société affiche un gearing de 45,8%, contre seulement 4,1% une année auparavant.

M MAD	2001	2002	2003 ¹⁶
Chiffre d'affaires	442,9	503,3	652,5
Var %		13,6%	29,7%
Résultat d'exploitation	47,1	55,9	3,0
Var %		18,8%	-94,7%
Marge opérationnelle	10,6%	11,1%	0,5%
Résultat financier	0,4	-1,4	-12,8
Var %		NS	NS
Taux d'endettement net	0,0%	4,1%	45,8%
Résultat net	31,5	36,9	-10,4
Var %		17,0%	NS
Marge nette	7,1%	7,3%	NS

Source : OMPIC

16 Les données 2004 ne sont pas disponibles.



Partie IV

Perspectives

UNE LIBÉRALISATION INTERNATIONALE À PAS FORCÉS

UNE MISE À NIVEAU IMPÉRATIVE POUR LE SECTEUR AU MAROC



Perspectives

Pour longtemps encore, l'acheminement des marchandises continuera à privilégier prioritairement la voie maritime pour les transports intercontinentaux. Cette affirmation se réfère à un raisonnement aussi simple que prosaïque : c'est la solution la plus rationnelle de par son coût et de par les possibilités de chargement qu'elle offre pour les opérateurs industriels et commerciaux. Même les pays qui n'ont pas d'accès à la mer se trouvent dans l'obligation de choisir des ports d'attache dans les pays voisins.

Cet état de fait érige le transport maritime en secteur vital pour le développement économique de tout pays à travers la facilitation de ses échanges extérieurs avec les fournisseurs et les clients de son économie.

De facto, sa compétitivité reste étroitement liée à la performance de son dispositif portuaire et au professionnalisme des armateurs qui y opèrent.

Il en découle une exacerbation de la compétition entre les différents ports situés dans une même région ou même dans un même pays pour (i) attirer le maximum de trafic de marchandises et accessoirement de passagers, (ii) détenir le statut de port *hinterland*¹⁷ et (iii) se muer en des *hub* régionaux. De même, les armateurs se livrent bataille sur les ports de taille internationale pour s'y approprier des parts de marché importantes.

Une libéralisation internationale à pas forcés

Les différentes négociations engagées depuis plus de cinquante ans sous l'égide du GATT, et plus récemment de l'OMC, ont eu pour objectif d'encourager les échanges internationaux de marchandises. La conclusion d'accords de nature multilatérale, notamment l'Accord Général sur le Commerce des Services -AGCS-, a permis de libéraliser de façon progressive plusieurs compartiments de ce secteur et, par voie de conséquence, d'ouvrir la voie à une réelle expansion du commerce international.

Ce mouvement de libéralisation a créé de nouveaux besoins et devrait accélérer encore davantage le processus de privatisation des ports, notamment en promouvant le modèle de gestion déléguée.

Idem pour les opérateurs du transport maritime international, lesquels n'arrivent plus à satisfaire les demandes de leurs clients, allongeant de plusieurs mois les délais d'attente.

Cet engorgement ne devrait pas se relâcher dans les années à venir du moment qu'il restera alimenté par la progression du commerce international dont le rythme d'évolution pourrait être le double de celui de la croissance économique mondiale.

Pour y remédier, les armateurs internationaux sont en cours de réalisation d'importantes extensions de capacités, sachant qu'en application des normes ISPS, plusieurs cargos seraient interdits de navigation à l'horizon 2007.

OMC, AGCS,
Accords de libre-échange, autant de traités faisant la promotion du modèle de gestion déléguée des ports et a fortiori du mouvement de libéralisation du secteur

¹⁷ Port desservant l'arrière pays ou même des Etats voisins qui n'ont pas accès à la mer.



Les acquisitions de nouveaux navires par les armateurs ont redynamisé les différents chantiers navals à travers le monde. Cette tendance qui tire profit du boom chinois devrait perdurer encore pour plusieurs années. Ainsi, au cours des quatre prochaines années, et tenant compte des commandes passées entre 2002 et 2005, le nombre de cargos en service devrait augmenter de 56%.

Toutefois, cette situation pourrait à partir de fin 2008 infléchir la tendance actuelle de croissance que connaît le secteur, notamment si d'autres pays et régions en développement ne prennent pas le relais de la Chine dont le dynamisme économique pourrait se tasser.

De même, le développement récent du transport de porte à porte et de logistique fait surgir de nouvelles problématiques liées à la réglementation des activités de transport maritime ainsi que de celles relevant de la gestion des ports. Eu égard au niveau de libéralisation du secteur des transports en haute mer, les principaux écueils relevés concernent particulièrement les aspects terrestres de la chaîne de transport : le transport multimodal et le traitement des dépôts intérieurs de dédouanement et des terminaux. Ces évolutions astreignent les instances internationales et les différents Gouvernements à entamer à nouveau des négociations pour s'accorder sur les réponses réglementaires et organisationnelles à préconiser afin de garantir au secteur un développement équilibré.

Une mise à niveau impérative pour le secteur au Maroc

En dépit de ses deux façades maritimes, le Maroc n'a toujours pas réussi à réinstaurer la culture maritime perdue à la fin de la période de la piraterie au 17^{ème} siècle.

Pourtant, le développement économique du pays en dépend étroitement en raison du degré croissant de son ouverture sur le commerce international. A ce titre, et pour mettre à profit les accords de libre-échange conclus avec plusieurs pays et régions économiques à savoir l'Union Européenne, les pays arabes, les Etats-Unis d'Amérique et la Turquie, le Maroc a pour ambition de s'ériger en un carrefour de premier plan des échanges entre ses différents partenaires ceci à travers sa promotion en plate-forme régionale aussi bien industrielle que commerciale et logistique.

De même, vu les attentes placées dans la relance du secteur touristique, lequel se fixe pour objectif de recevoir dix millions de touristes à l'horizon 2010, une attention particulière doit être allouée au développement du trafic passagers hors MRE à partir des principaux pays émetteurs que sont la France et l'Espagne.

Par ailleurs, le temps et le respect du délai sont deux facteurs déterminants exerçant une influence essentielle sur l'image et la qualité de la relation de l'exportateur auprès de ses clients. Or, le respect des délais dépend en grande partie du choix du mode de transport, et des services logistiques de



Mise à niveau essentielle en matières :

- de formation
- d'investissements pour la modernisation de la flotte nationale
- de respect des délais de livraisons
- de développement d'une flotte de complément visant les passagers hors MRE

l'entreprise. Transport et logistique apparaissent ainsi comme de véritables leviers de compétitivité. La position du Maroc sur le marché international se joue en grande partie sur l'état du secteur du transport maritime, sur la capacité de la flotte nationale à desservir tous les marchés du monde dans les délais convenus et enfin sur la qualité des ports du Royaume et des moyens d'acheminement. C'est à ce niveau que s'éprouve la compétitivité du Maroc en matière de transport international et par voie de conséquence en matière de commerce international.

De plus, l'armement marocain est astreint par les nouvelles contraintes de la réglementation internationale sur la sécurité des navires qui interdisent les mélanges de cargaisons sur les bateaux citernes. Cependant, les perspectives de renouvellement de la flotte ne s'annoncent pas encourageantes. Délaissées par les pouvoirs publics, les compagnies maritimes ne sont plus en mesure de dégager le *cash-flow* nécessaire à l'autofinancement de leurs flottes ni à amortir leurs investissements.

Conscients de ces enjeux, les pouvoirs publics ont entamé la réalisation d'une étude stratégique visant à repérer les dysfonctionnements du secteur et à tracer les voies de développement futur. Le rapprochement du Maroc de ses principaux marchés dans des conditions économiques optimales s'y érige en tant qu'objectif majeur.

Pour ce, toute politique de mise à niveau doit s'articuler autour de plusieurs réformes :

- La libéralisation progressive du secteur à travers la suppression des attributions bilatérales de lignes régulières. En effet, avec le lancement du port Tanger Med, le transport des marchandises se ferait essentiellement via le mode de transbordement et accessoirement celui d'escales. En revanche, l'ouverture du marché du transport des passagers se ferait à doses homéopathiques ; les pouvoirs publics émettant le souhait de figer le système actuel tout en y apportant efficacité et transparence ;
- Le développement portuaire à inscrire dans une logique de ports *Hub* afin de désengorger les points de transits traditionnels (Casablanca & Mohammédia) en tenant compte de la forte sensibilité du trafic aux coûts de passage des navires et des cargaisons ;
- La modernisation de la flotte nationale, menacée actuellement par la vétusté des navires qui la compose ainsi que par le manque de professionnalisme des marins marocains. La faible culture maritime et l'insuffisance patente des formations locales fragilisent encore davantage les chances du Maroc de se frayer une place dans le monde du transport maritime international. Par conséquent, l'enseignement maritime doit être revu et adapté aux nouvelles pratiques et technologies en vigueur.
- L'octroi aux armateurs locaux la possibilité de contracter des polices d'assurance auprès de compagnies étrangères aux tarifs compétitifs.

Eu égard à la taille des investissements privés nécessaires pour le renforcement du pavillon, l'Etat devrait à nouveau instaurer des mesures fiscales incitatives pour encourager les opérateurs à s'engager dans ce genre d'opérations.



BMCE CAPITAL[®]

Tour BMCE, Rond Point Hassan II - Casablanca - Maroc

Tél. : 212 (0) 22 49 89 76, Fax : 212 (0) 22 26 98 60

www.bmcecapital.com

Analyse & Recherche

Fadwa HOUSNI	- Responsable Analyse & Recherche	f.housni@bmcek.co.ma
Mariam TAHIRI	- Analyste Financier Senior	me.tahiri@bmcek.co.ma
Ilham SALAMA	- Analyste Financier Senior	i.salama@bmcek.co.ma
Hicham SAÂDANI	- Analyste Financier Senior	h.saadani@bmcek.co.ma
Hanae MOUSSA	- Analyste Financier	h.moussa@bmcek.co.ma
Rachid NAANANI	- Analyste Financier	r.naanani@bmcek.co.ma

Les informations, estimations et commentaires contenus dans cette étude sont établis à partir de sources que nous tenons pour fiables. Néanmoins, nous ne garantissons ni leur exactitude ni leur adéquation. Ils reflètent notre opinion à la date de parution. Toute reproduction partielle ou totale ne peut être réalisée qu'avec l'accord écrit de BMCE CAPITAL.