

Mémoire de Fin d'Etudes
Option " Administration et Gestion des Entreprises
Touristiques et Hôtelières "

Thème " Opportunités et Menaces du
Transport Maritime Marocain
(cas de la COMANAV)

Préparé Par :

M^{elle} SANHAJI Lamia
M^{elle} BESSASRA Assia

Sous la Direction de :

Mr. EL HADI Aït Lahcen

Promotion : 1997 - 1999

Mémoire de Fin d'Etudes
Option " Administration et Gestion des Entreprises
Touristiques et Hôtelières "

Thème " Opportunités et Menaces du
Transport Maritime Marocain
(cas de la COMANAV)

Préparé Par :

M^{elle} SANHAJI Lamia

M^{elle} BESSASRA Assia

Sous la Direction de :

Mr. EL HADI Aït Lahcen

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

DEUXIEME CYCLE

OPTION : Administration et Gestion des Entreprises Touristiques et Hôtelières.

SUJET : OPPORTUNITES ET
MENACES DU TRANSPORT
MARITIME MAROCAIN
CAS DE LA COMANAV



Présenté par :

- MELLE BESSASRA ASSIA
- MELLE SANHAJI LAMIA

Sous la Direction de :

MR HADI AIT LAHCEN

PROMOTION 97-99

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier vivement Monsieur HADI AIT LAHCEN, notre directeur de recherche pour ses conseils et l'aide qu'il nous a fournie tout au long de l'élaboration du présent travail.

Qu'il trouve ici l'expression de notre profonde gratitude.

Nous remercions également Madame SOUAD HASSOUN, notre directrice pour son aide et sa compréhension.

Nos remerciements s'adressent également à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration du présent mémoire :

- Mr BELHOUICINE MAHMOUD
- Mr FILALI
- Mr IBNOU NOUCIR responsable à l'ODEP de Casablanca
- Mr LAFTIT directeur de l'ODEP à Tanger
- Mme ATIKI chef de division commerciale et administrative
- Mr ZOUBEIR chef du personnel à la LIMADET
- Mr BENATAYA directeur des études à l'ISITT

Enfin, nos remerciements s'adressent à l'ensemble du corps professoral et administratif de l'ISITT.

DEDICACES

A ma très cher Maman ALOUAOUI MINA, tu es pour moi la plus merveilleuse des mères, je te suis reconnaissante pour ton amour sincère, tes sacrifices et ton dévouement.

Tu trouveras ici les fruits de tous les efforts ainsi que ma gratitude, mon estime et ma considération.

Je t'aime Maman.

A ma tante HAFIDA, pour ton amour et ta gentillesse infinie et mon cousin ZAKI

A ma tante TOURIA, son époux FALL ALYOUNE qui m'ont apporté soutien, compréhension et affection, et mes cousins JIHANE et YOUSSEF.

A ma grand-mère que dieu te garde et t'entoure de sa grande miséricorde.

A mon oncle ISLAH MOHAMED, son époux NAZHA en témoignage de votre aide précieuse et votre présence irremplaçable, aucun mots ne me suffira pour vous remercier. Ainsi qu'à mes cousins YOUSSEF, OTHMANE, FADWA, la sœur que je n'ai jamais eu, SOFIA et HAMZA.

A mon oncle ALOUAOUI SIDI MOHAMED, son épouse NAJYA pour votre présence, gentillesse et votre soutien, et mes cousins SALWA, HANANE et YASSINE.

A mon oncle ALOUAOUI ABDELLATIF, son épouse NAIMA pour votre soutien moral et votre affection, et mes cousins IMANE, pour ton amitié, AHMED et HIBA.

A mon oncle ALOUAOUI ABDERRAZAK, son épouse FATIHA pour votre amabilité et votre gentillesse, et mes cousins MARIA, MEHDI, MAJDOULINE et MAROUANE.

A mes amis RAJA, BADIA, LAMIA et SONANTI, pour nos meilleures années passées ensemble et d'autres, futures, plus belles encore.

A tous ceux qui me sont chers.

Je dédie ce modeste travail

ASSIA

DEDICACES

Je tiens à dédier ce modeste travail, en mémoire d'affection et d'amour, qui se sont tissés entre moi et les personnes qui me sont chères.

A mon cher papa SAN#AJI ABDELLATIF, les mots ne sont pas assez forts pour que je puisse exprimer et témoigner ma reconnaissance pour tous les sacrifices et concessions à mon égard.

Je t'aime Papa.

A ma chère maman FICALI LEILA, pour l'amour qu'elle m'accorde et la patience dont elle a toujours fait preuve, pour me soutenir dans tous les moments difficiles, qu'elle trouve ici les fruits de tous ses efforts et ses sacrifices.

Je t'aime Maman.

A mon cher et unique frère #AMIDOU, ainsi qu'à son épouse FATIMA. En témoignage de l'amour fraternel qui nous unit.

A ma chère sœur DOUNIA, ainsi qu'à son époux SI MO#AMED LARAKI, pour l'amour et le respect que j'éprouve pour vous.

A mon adorable sœur LOUBNA, pour ta gentillesse et tes caprices.

Je t'aime Loubna

A mes ravissantes nièces SABRINA et LINA que je chéris énormément.

A toute ma grande famille, et surtout:

A mes grand parents, pour votre aide et votre soutien inestimable, ce travail est une marque de considération et d'estime pour vous.

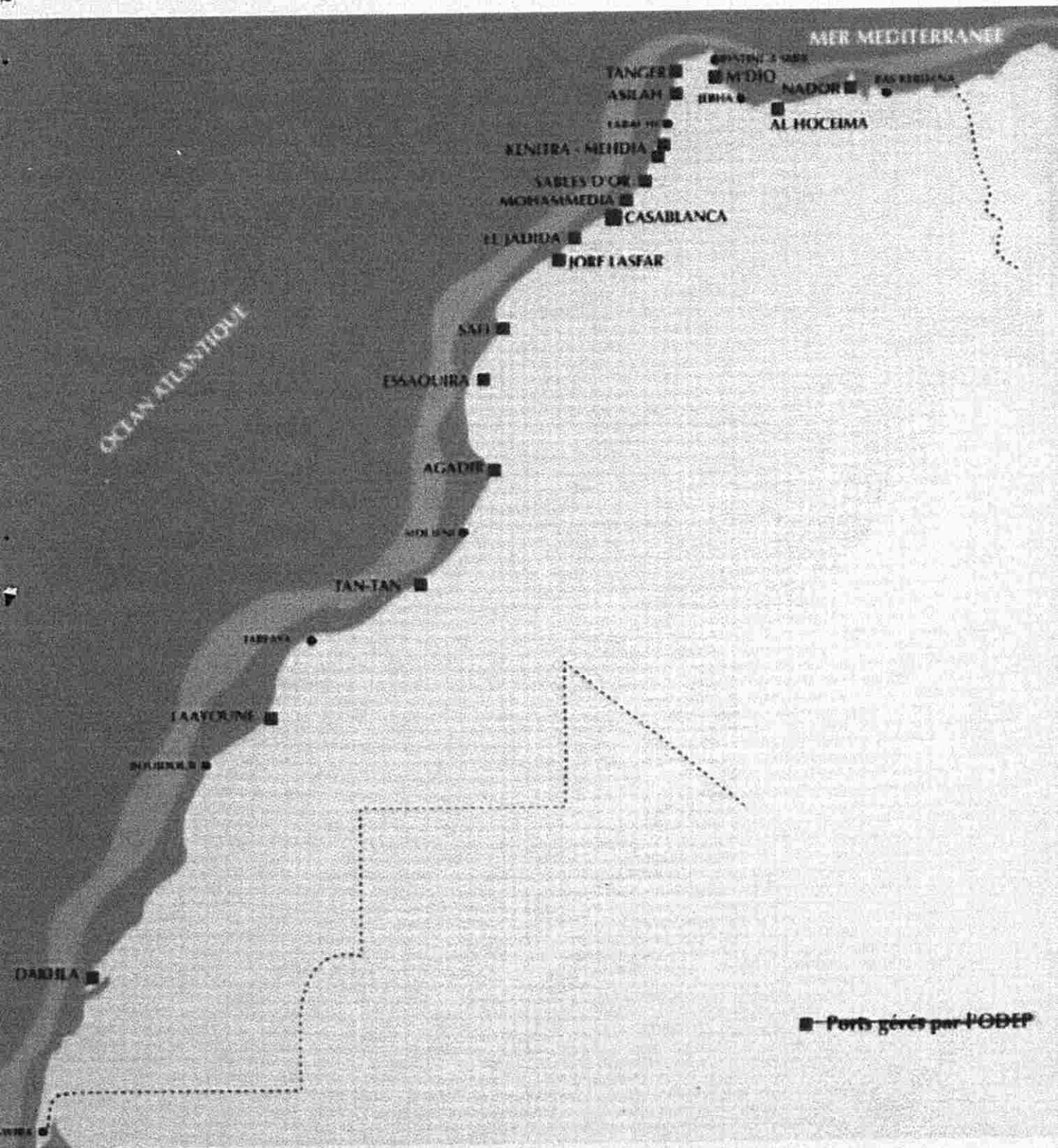
A la famille BETHOUICINE

Aucune dédicace ne pourrait exprimer mon amour et ma vive gratitude envers « tante ASSIA » et « oncle MUSTAPHA »

A mes amies SARANTI, SAMIA et BADIAA, en témoignage de l'amitié que nous partageons et dont je garde que de bons souvenirs.

A toutes les personnes que j'aime

LAMIA.



■ Ports gérés par l'OBEP

<i>Introduction générale</i>	1
<i>Introduction</i>	2
Chapitre I - l'évolution du transport maritime :	3
I - Histoire des transports	3
II- L'évolution du transport maritime marocain	4
1- Après l'indépendance :.....	4
2- le code des investissements maritimes de 1973 :.....	4
3- Le plan de développement 1973-1982.....	4
4- Le secteur maritime marocain durant 1982-1993.....	5
5- La situation maritime entre 1993-1997 :.....	5
6- Plan quinquennal et transport maritime :.....	5
Chapitre II- présentation générale de la COMANAV :	7
I -Généralités :	7
1- Historique :.....	7
2- Les Objectifs de la Compagnie :.....	7
3 - La flotte COMANAV :.....	8
4- Réseau d'agences :.....	9
5- Filiales et participation :.....	10
II- Les activités de la COMANAV :	10
1- Transport maritime de marchandises :.....	10
2- Transport maritime de passagers :.....	11
III - La structure organisationnelle de la COMANAV	12
1 - Réorganisation des structures de la Compagnie :.....	12
2- Gestion des ressources humaines.....	13
IV - La stratégie visée par la COMANAV :	16
1 - Produits et marchés :.....	16
2- COMANAV et concurrence :.....	16x ⁷
Conclusion	21
Introduction de la deuxième partie	22
Chapitre I - L'impact du transport maritime sur le commerce extérieur :	23
Introduction	23
I-Contexte général :	23
1- Fonctions des ports maritimes :.....	24
2 - le rôle des ports dans le développement du commerce extérieur :.....	24
II - Le port de Casablanca :	25
III - L'Office d'Exploitation des Ports (ODEP) :	26
1- Création :.....	26
2- Missions :.....	26
3-Attributions générales :.....	26
IV- Transport International et Promotion des Exportations (Ex de la COMANAV) :	27
1- Vrac sec :.....	27
2- Vrac Liquide.....	28
3- Transports agrumes et primeurs :.....	29
4- Trafic de conteneurs :.....	29
5 - Trafic Roulier :.....	29
V- La balance des paiements :	30
1- Définitions :.....	30
2- Présentation des résultats de la balance des paiements.....	31

3-COMMENTAIRE :	32
VI – La Facilitation du Trafic Maritime International :	32
<i>Chapitre II – Impact du transport maritime sur le Tourisme :</i>	<i>35</i>
Introduction	35
I- Tourisme et transport maritime : le rôle de la COMANAV.....	36
1- Prix :	37
2-Communication :	37
II- La demande.....	38
1- Caractéristiques :	38
2- Saisonnalité :	38
III – Les croisières :	40
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE :	41
<i>Introduction 3^{ème} partie</i>	<i>42</i>
<i>Chapitre I : Transport maritime et pollution :</i>	<i>43</i>
I - Contexte général :	43
Introduction :	43
II - Les actions menées par L'ODEP :	44
1- Les produits hydrocarbures :	44
2- L'assainissement :	45
3- La pollution par les vracs solides :	45
4- Les marchandises dangereuses :	45
III- Les conventions relatives à la prévention de la pollution accidentelle :	45
<i>Chapitre II – La coopération dans le cadre de la protection de l'environnement marin : ...</i>	<i>47</i>
Introduction	47
I- Contexte International :	47
1- L'Agenda 21 et l'environnement marin :	47
2- Le programme d'action mondial sur la protection de l'environnement marin :	47
II- Contexte national :	48
1- Cadre législatif environnemental se référant à la gestion des zones côtières et marines et autres actions de soutien :	48
2- Cadre institutionnel, résultats et performances :	49
<i>Chapitre III – L'Agenda 21 et les principes internationaux de valorisation des zones côtières. :</i>	<i>51</i>
Introduction	51
I- Les principes de planification :	51
1- Les principes relatifs à l'acquisition des connaissances :	51
2- Les principes relatifs à la prise de décision :	52
II – Les principes de gestion :	53
1- Les principes de protection :	53
2- Les principes de mise en valeur :	53
III – Perspectives d'avenir pour le littoral Méditerranéen :	53
Conclusion de la troisième partie	55
<i>Conclusion générale</i>	<i>56</i>
VOCABULAIRE :	57

Introduction générale

Les océans ont toujours joué le rôle de gardiens des grands équilibres sur la planète terre. Ils collectent et dispensent les faveurs célestes avec une grande générosité mais, aussi une grande sagesse.

Puisant dans l'atmosphère carbone et oxygène, ils lancent le cycle de vie. Mais la machine peut se dérégler, et l'homme se trouverait de plus en plus confronté à des risques jusqu'ici occultés dans la conscience collective.

Le Maroc est un pays maritime par excellence, privilégié par sa situation géographique à la croisée des mers, et par la longueur de ses côtes, par la superficie de son «territoire» maritime et par la richesse et la biodiversité de ses eaux territoriales qui représente une importante réserve potentielle de ressources.

Ce capital à haut potentiel énergétique fortement lié à la vie économique et social peut être détruit avant d'être valorisé, s'il est l'objet d'une surexploitation abusive ou alors, constituer les bases d'une nouvelle forme de développement s'il est bien appréhendé, dans son contexte géographique et environnemental.

C'est dans cette perspective que le Maroc a œuvré pour mettre en place un système qui tend à une plus grande autonomie industrielle et commerciale, et permettra notamment d'exporter ou d'importer sous pavillon marocain, les marchandises qui étaient auparavant transportées sous pavillon étranger.

Ainsi, il parut nécessaire et primordial de doter l'empire marocain, des premiers éléments d'une flotte marchandise de haute mer. C'est ainsi que fut fondée la Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV) en 1946, l'objet de notre étude. Celle - ci est considérée comme l'armateur pilote du transport maritime.

Depuis sa création, la COMANAV n'a cessé de se développer. Sa flotte qui se limitait au début au transport de marchandises, s'est élargie par la suite pour atteindre le transport de passagers, visant par là l'expansion du commerce Extérieur par voie maritime, ainsi que l'épanouissement du tourisme dans notre pays. Certes, le transport maritime contribue amplement au développement de l'économie marocaine, et ceci est ressenti à travers les recettes enregistrées par cette activité.

Pendant, le transport maritime a une face cachée, qui consiste en la dégradation de l'environnement marin, soumis à une pollution causée par les hydrocarbures, accidents de bateaux..

Ainsi, à travers ce travail, notre but consistera à analyser le transport maritime suivant deux visions :

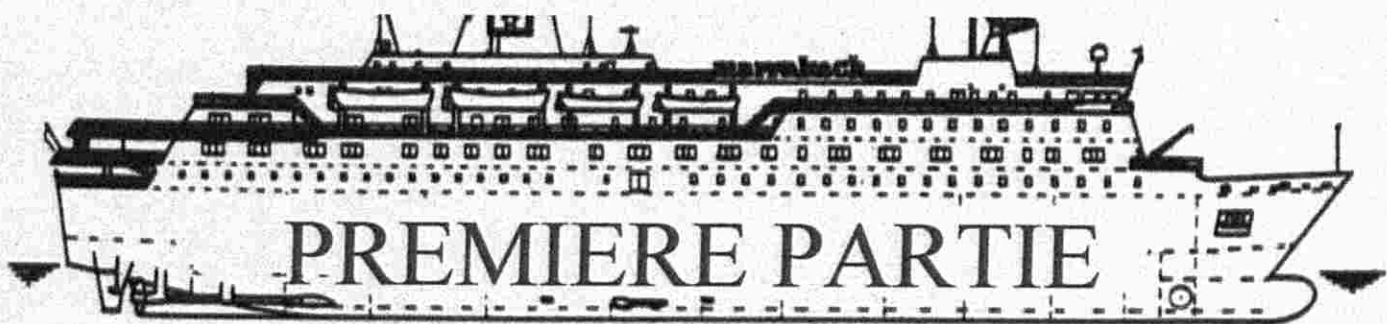
- L'une positive, faisant référence à la contribution du transport maritime au développement de l'économie. A ce niveau, l'élément qu'on a jugé le plus approprié pour illustrer ce développement concerne la Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV).
- Une seconde négative qui démontre que le transport maritime entraîne tout en offrant des opportunités, des menaces parfois irréversibles qui détruisent l'environnement marin et peuvent même nuire à la vie de l'homme.

Notre travail sera articulé en trois grandes parties :

Première partie : l'évolution du transport maritime marocain (exemple la COMANAV), (deux chapitres).

Deuxième partie : l'impact positif du transport maritime (exemple la COMANAV), (deux chapitres).

Troisième partie : l'impact négatif du transport maritime (deux chapitres).



Introduction

Situé au carrefour des voies maritimes internationales, le Maroc bénéficie d'une position privilégiée qui reflète pleinement son rôle de charnière entre l'Europe et l'Afrique, et de trait d'union entre l'occident et l'orient.

Le Maroc riverain du détroit de Gibraltar dispose de façade maritimes sur l'océan atlantique et la mer Méditerranée, ce qui lui confère une vocation maritime naturelle à l'échelon international.

Ces atouts maritimes ont pris une signification particulière, consécutivement avec le développement qui a marqué la marine marchande nationale. Ce secteur constitue le vecteur essentiel des échanges du royaume avec le monde extérieur.

Ainsi, les statistiques élaborées par l'Office d'Exploitation des Ports « ODEP » affichent que 98 % des tonnages du commerce international empruntent la voie maritime.

Notre cas d'étude qui traite la Compagnie Marocaine de Navigation « COMANAV », démontre que celle-ci oriente son activité vers la marine marchande, plus que le transport des passagers.

Les axes de développement de ce secteur s'articulent notamment autour d'une triple préoccupation.

- La refonte du code maritime en tant qu'outil de travail pour le monde maritime.
- La consolidation et le renforcement de la flotte marchande nationale à même de servir de façon optimale le commerce Extérieur.
- Et, enfin le redéploiement de la formation professionnelle maritime pour faire face aux besoins croissants de l'armement marocain en personnel qualifié.

Fidèle par ailleurs à une tradition d'ouverture, le Maroc demeure attentif à toute forme de coopération maritime bilatérale, c'est à dire qui se rapporte à deux côtés, qui est fondée sur la recherche de convergence d'intérêts, et qui de même s'associe à toute collaboration harmonieuse avec les organismes internationaux à vocation maritime.

Ainsi, à travers cette première partie, on va traiter les points suivants :

- L'évolution du secteur maritime marocain.
- Présentation générale de la compagnie Marocaine de navigation « COMANAV ».

Hors pour parvenir à suivre à la loupe l'évolution du secteur maritime marocain, il faut être doté de certaines notions de base concernant le secteur maritime dans son contexte global, et assimiler les mutations résorbées progressivement, et favorisées par les efforts humains dans le domaine technologique et scientifique.

D'où la nécessité de s'introduire dans l'histoire des transports en général, et de cibler le transport maritime en particulier.

Chapitre I - l'évolution du transport maritime :

I - Histoire des transports

Les transports constituent sans doute une des plus anciennes techniques inventées par l'homme. Ils remontent à des temps plus reculés que la construction des cabanes.

Les plus anciens moyens de transport par eau sont sûrement les embarcations très primitives de tous les premiers hommes. Puis vers le XX millénaire apparaissent des canots creusés dans des troncs d'arbres et, un peu plus tard, des radeaux. Ceux d'aujourd'hui sont construits sur les mêmes principes que ceux de cette époque.

Dans l'antiquité, les voies navigables, parmi lesquelles figuraient déjà quelques canots servaient à transporter des hommes et leur matériel sur des distances considérables. A une époque beaucoup plus récente, l'Europe occidentale fut sillonnée d'un réseau de canots d'une importance vitale à un moment où les routes étaient tout à fait insuffisantes.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les voies d'eau constituèrent l'instrument idéal pour le transport, lent mais économique, d'un volume sans cesse croissant de produits manufacturés.

En 1844, les navires ont bien changé, depuis le jour où le premier vapeur à coque de fer propulsé par une hélice « le Great Britain » traversa l'atlantique, celui - ci montra malgré son échec commercial qu'un navire en fer pouvait transporter avec plus de sécurité une charge plus forte qu'une coque en bois.

Dès l'avènement du moteur à vapeur, la marine marchande s'est divisée en trois catégories : transport des passagers, transport des marchandises (cargos) et bâtiments de service.

Les plus gros bateaux pour transporter les passagers furent les paquebots du XX^e siècle, qui battirent des records sur l'atlantique nord.

La concurrence des transports aériens, rapides et bon marché, a éliminé les grands paquebots qui survivent en effectuant des croisières de luxe pour touristes fortunés.

Les car-ferries et les transports de passagers sur de courtes distances ont mieux résisté à la concurrence de l'avion. Les améliorations techniques permettent l'embarquement et le débarquement direct des véhicules, ce qui accélère la rotation, et réduit le personnel.

Le paquebot qui fut longtemps le plus grand navire de commerce a été dépassé vers 1960 par le pétrolier. La demande en ce domaine a augmenté en même temps que la consommation mondiale de produits pétroliers.

Le cargo reste l'élément essentiel du commerce mondial, mais il a beaucoup évolué lui aussi.

Le progrès le plus intéressant reste celui du porte-conteneurs, sur lequel des grues spéciales embarquent les marchandises emballées dans des conteneurs étanches (imperméables). Les avantages essentiels sont la réduction du séjour au port, ainsi que des risques de dégradation ou de vol, et la facilité de transport des conteneurs par un réseau routier et ferroviaire intégré. Mais, les porte-conteneurs ne peuvent effectuer que des liaisons fixes entre terminaux spécialement équipés.

De nos jours, l'accroissement de la production des navires est favorisé par l'évolution technique. Alors qu'autrefois, la construction sur cale autour d'une quille centrale impliquaient des retards en cas de mauvais temps, aujourd'hui les navires sont construits par sections, sans abris et progressent peu à peu sur la cale.

Parallèlement au développement qu'a connu le secteur de transport par mer, s'est déployée une certaine considération pour les compagnies de navigation exploitant les lignes maritimes.

Les deux plus importantes Compagnies de Navigation sont la Compagnie Générale Transatlantique, et la Compagnie des Messageries Maritimes, qui ont reçu par la loi du 28

février 1948, la qualité de sociétés d'économie mixte. Soumises en principe, au même régime que les sociétés anonymes, elles ont pour principal actionnaire l'Etat, qui détient la majorité des parts et nomme après décret les directeurs, administrateurs..

Après cet aperçu complet sur le transport maritime dans son contexte global, et son champs international il devient plus intéressant de restreindre le cadre d'étude, à un cas plus concret s'attachant à l'exemple marocain.

II- L'évolution du transport maritime marocain.

1- Après l'indépendance :

- 1958 – 1959.
- l'Etat Marocain est devenu le principal actionnaire de la compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), qui prit la relève de la compagnie Franco – Chérifienne de Navigation.

Le transport des échanges Extérieurs marocains s'est distingué par :

- la prédominance des Compagnies occidentales.
- L'interdiction pour la COMANAV de participer aux échanges.
- 1962 :
- l'Etat marocain s'est exprimé en faveur du transport sous pavillon national.
- Cette tentative s'est heurtée aux intérêts occidentaux, du fait que la quasi -totalité des transactions internationales marocaines s'effectuaient à l'étranger.
- 1973 :

A cette époque, le Maroc comptait à peine quatre Compagnies de Navigation nationales, tandis que la participation des compagnies maritimes étrangères restait très forte.

2- le code des investissements maritimes de 1973 :

le secteur des transports maritimes à l'instar de tous les secteurs économiques nationaux, a connu son effervescence avec le plan quinquennal 1973/1977.

Ce code d'investissements maritimes a permis l'évolution de la flotte de commerce marocaine qui est passée de 20 à 60 navires, et de Compagnies maritimes qui sont passées de 4 à 16.

La Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV) a pratiqué à son tour une politique d'investissements par l'acquisition de 18 navires.

3- Le plan de développement 1973-1982.

Ce plan de développement a été conçu pour définir les priorités à retenir dans la préparation du plan de développement des transports maritimes marocain 1978-1982.

Les transports maritimes nationaux avaient pour vocation essentielle le transport de marchandises et de passagers.

En 1979, l'âge moyen des navires a baissé à 4 ans contre 13ans en 1973.

La COMANAV a entrepris des investissements dans le cadre du partenariat notamment avec L'OCP (Office Chérifien des phosphates) et la SAMIR.

4- Le secteur maritime marocain durant 1982-1993

A cette époque, la situation du secteur maritime était un indicateur déterminant du degré de développement des pays.

Cette période fût marquée par d'importantes modifications au niveau des structures du transport maritime et de l'aspect technique de son organisation grâce à l'introduction du « conteneur ».

En 1987, le bilan du pavillon national en général, et de la COMANAV en particulier était très positif.

La flotte marocaine a appris à faire face au commerce maritime mondial en offrant un service de qualité à des prix compétitifs.

5- La situation maritime entre 1993-1997 :

La mauvaise gestion et le climat social inadéquat au niveau de l'exploitation portuaire se sont répercutés négativement sur la qualité des services rendus.

En 1996, la flotte marocaine ne satisfait plus que de 12 % des besoins du commerce extérieur marocain.

- L'armement marocain est en perte de vitesse. Une baisse des tonnages transportés et par conséquent du chiffre d'affaires a été enregistré en 1997.
- l'année 1997 a été caractérisé par l'acquisition de deux navires, un porte – conteneurs (1685 tonnes) et un navire roulier (6580 tonnes).
- L'armement marocain reste toujours victime de la concurrence étrangère.
- Outre cette concurrence étrangère, la flotte marocaine souffre des difficultés inhérentes à sa propre structure, caractérisée par un sureffectif en personnel.

6- Plan quinquennal et transport maritime :

Parmi les grandes orientations du plan quinquennal, il est prévu qu'un nouveau code remplace à partir de septembre 1998, l'ancienne législation pour le transport maritime.

Afin d'améliorer l'organisation de ce secteur, différents textes législatifs sont envisagés qui seront accompagnés des mesures pratiques, dont l'informatisation des institutions maritimes.

Actuellement, la flotte comprend 50 bateaux :

- 8 car – ferries.
- 7 cargos généraux.
- 8 navires rouliers.
- 10 porte – conteneurs.
- 8 navires polythermes.
- 3 pétroliers.
- 6 chimiques phosphoriques.

L'avenir des agents maritimes à la veille du plan quinquennal 1999-2003 fait défaut à un certain nombre de considérations.

Il n'envisage pas, pour le secteur maritime, les subventions qui avaient permis à la flotte marocaine de s'étoffer dans les années 1970 à 1980.

Le code d'investissements maritimes prévoyait alors une subvention et des primes à l'investisseur qui avoisinaient les 30 %.

Si bien que la flotte constituée de 6 navires en 1973, en possédait une soixantaine en 1986, et le nombre de compagnies maritimes est passé de 5 à 22.

Ce code d'investissements a été supprimé en 1984, et à la suite de cette mesure , beaucoup d'armateurs ont disparu.

Aujourd'hui, la flotte qui a vieilli, ne comprend plus que 44 navires. De plus le financement de l'achat du navire n'est en aucun cas facilité par le système d'hypothèque en cours qui fait que l'immatriculation définitive du navire n'est pas une garantie suffisante.

L'armateur doit donc déposer des garanties personnelles, c'est pourquoi le projet du plan quinquennal prévoit des solutions afin d'encourager le leasing.

Autre difficulté, « le pavillon économique » qui permet de ne pas payer de taxes n'existe pas au Maroc. Or le pavillon économique étranger revient 30 à 40% moins cher que le pavillon marocain.

Chapitre II- présentation générale de la COMANAV :

I -Généralités :

1- Historique :

Vu la situation géographique stratégique qu'occupe le Maroc, la Méditerranée au Nord et l'Atlantique à l'Ouest, ainsi que sa proximité de l'Europe, et en tant que terre de transit entre l'Afrique et l'Europe, le Maroc se trouve favorable à une intégration au réseau mondial des flux maritimes internationaux.

C'est dans cette perspective que le Maroc a donc œuvré pour mettre en place un système qui tend à une plus grande autonomie industrielle et commerciale et permettra notamment d'exporter ou d'importer sous pavillon marocain, les marchandises et les passagers qui étaient transportés auparavant sous pavillons étrangers surtout protectorats

Ainsi, il parut nécessaire et normal de doter l'empire marocain des premiers éléments d'une flotte marchande de haute mer.

C'est ainsi que fût fondée à Casablanca, le 05 août 1946, une compagnie mixte entre le Maroc et la France « Compagnie Franco – Chérifienne de Navigation » (CFCN).

Mais celle -ci n'a pas pu accorder au secteur l'importance qu'il mérite pour pouvoir jouer le rôle moteur de l'économie marocaine.

Ce n'est qu'en 1959, que la Compagnie Marocaine de Navigation prit la relève de la CFCN, son capital actuel est de 224,5 millions de DHS, ce qui a permis d'assister au développement du pavillon marocain, lequel va permettre au pays de prendre une part effective aux courants d'échanges maritimes internationaux

2- Les Objectifs de la Compagnie :

Depuis plus d'un demi-siècle, la COMANAV sillonne toutes les mers du monde avec une seule et unique vocation : celle d'un transporteur maritime toujours à l'écoute de ses clients.

Consciente des nouveaux enjeux du commerce international, la COMANAV poursuit sa politique de développement. En mer, elle passe par l'extension de son réseau de dessertes et par l'augmentation de la capacité de sa flotte, sur terre, elle renforce la puissance de sa logistique pour répondre au plus près aux impératifs des activités du commerce extérieur marocain.

Forte de cette volonté, la COMANAV affirme plus que jamais un professionnalisme qui la désigne comme un transporteur maritime de tout premier plan.

Aujourd'hui, la COMANAV occupe une place de choix dans le secteur des transports maritimes du Maroc.

Evoluant dans un contexte maritime caractérisé par une forte concurrence nationale et internationale, la COMANAV s'est donnée comme priorité de répondre au mieux aux attentes de sa clientèle, en mettant à sa disposition une structure logistique moderne et évolutive, ainsi qu'une chaîne complète pour assurer le « porte – à – porte ».

La COMANAV a ainsi un double objectif : le développement et la diversification de ses activités maritimes d'une part, et la restructuration et le rajeunissement de sa flotte d'autre part, associés au redéploiement des dessertes et à leur extension pour de nouveaux horizons. Pour atteindre cet objectif, la COMANAV s'appuie sur une flotte diversifiée et rajeunie, enrichie et renforcée périodiquement par des unités affrétées pour le transport de produits

homogènes selon les besoins de sa clientèle, sa logistique terrestre est étoffée en parc camions, conteneurs, mafis¹, remorques et élévateurs.

3 - La flotte COMANAV :

La COMANAV possède une flotte composée de 18 navires permettant de transporter toutes sortes de marchandises vers différents pays, ainsi que les passagers vers le sud de la France et Algésiras.

- **Navires COMANAV :**

Il s'agit des navires propres à la Compagnie.

- **Navires affrétés en time – charter :**

Ce sont des navires affrétés par la COMANAV pour plusieurs voyages variant de trois à douze mois.

- **Navires affrétés au voyage :**

Ce sont des navires affrétés selon un contrat dit charte – partie stipulant des conditions d'affrètement entre armateurs et affréteurs.

- Charte – partie au voyage : est l'acte qui énonce les engagements des parties. Dans ce cadre, si la charte règle bien les conditions du transport, elle ne prouve pas que la cargaison (marchandise) prévue ait été mise à bord du navire affrété (loué). Cette preuve, c'est le connaissement qui la fournit. Ce connaissement peut être utilisé soit en tant que reçu faisant preuve des quantités prises en charge par le navire, soit comme un document représentatif de la marchandise formant titre de crédit contre le navire et en le cédant à un tiers qui le représentera à bord pour se faire livrer le chargement.

- **Navires Consignes :**

L'agence COMAGENCY gère ces navires pour leur consignation lors d'un voyage au plus.

Ces différents types de navires sont adaptés chacun à un mode de transport qui sont :

- le conteneurisé.
- le Roll-on / Roll-off.
- le conventionnel.
- le réfrigéré.
- le car-ferry.

¹ mafis : un engin avec lequel on soulève les conteneurs.

4- Réseau d'agences :

Afin de se rapprocher davantage de sa clientèle, la COMANAV a développé un réseau d'agences à travers tous les ports touchés par son activité :

10 agences sont ainsi implantées dans tous les ports de commerce marocain :

- Nador
- Tanger
- Casablanca
- Mohammedia
- Jorf lasfar
- Safi
- Agadir
- Kenitra
- Laayoune
- Dakhla

Parmi ces agences figure seulement deux qui s'occupent de la manche méditerranéenne, celle de Nador et de Tanger. Ceux-ci s'expliquent par le fait que ces deux villes sont les plus proches de l'Europe surtout l'Espagne et le sud de la France, on trouve que le car-ferry « Marrakech » dessert la ligne Tanger / Sète (France) et le car ferry « El Mansour » dessert la ligne Tanger / Algésiras (Espagne). Quant à Nador, la COMANAV affrète chaque année des car-ferries qui font Nador/Almería (Espagne) ou Nador / Sète durant la période estivale. Donc, ces lignes sont conçues spécialement pour le transport des passagers.

Les autres agences de la manche Atlantique s'occupent du transport des marchandises, puisque tout au long de l'atlantique, il y a une diversité d'activités qui rentrent dans l'évolution de l'économie nationale telles que : la pêche, le phosphate, les agrumes primeurs...qui doivent être exportés par voie maritime, en particulier du port de Casablanca.

Ces agences peuvent aussi vendre les billets aux passagers qui doivent se rendre soit à Tanger soit à Nador pour embarquer.

Pour mieux harmoniser ses activités avec l'Europe, la COMANAV a installé trois délégations en Europe occidentale :

- Paris
- Marseille
- Hambourg

Aussi et dans chaque port outre mer, la COMANAV est représentée par un agent maritime.

Par le biais de ses agences, la COMANAV offre les services annexes du transport maritime, notamment :

- l'agence maritime.
- la mise à disposition des conteneurs.
- le groupage des marchandises.
- le transport.
- le transit
- le transbordement²
- le stevedoring³...

² transbordement : feeder, alimenter les ports avec des opérations maritimes.

³ Stevedoring : compagnie de manutention travaillant en collaboration avec la COMANAV

Les agences de consignation disposent des moyens nécessaires en hommes compétents et matériels adéquats, pour offrir à la clientèle de la COMANAV, un service meilleur avec un maximum d'efficacité.

Grâce à l'éventail diversifié de leurs services, ces agences sont en mesure d'assurer toutes les prestations que nécessite l'exploitation d'une ligne maritime.

Elles assurent en particulier la gestion d'un parc important en conteneurs, sa manutention, son stockage, ainsi que le transport des conteneurs.

L'activité de consignation dans les différents ports marocains permet à la COMANAV d'assurer la représentation d'environ 1200 navires par an, dont 50 % pour le compte d'armements étrangers.

5- Filiales et participation :

A partir de 1973, la COMANAV tient le cadre de sa nouvelle gestion, elle la fixe comme un objectif d'intervention dans lequel, elle évolue jusqu'alors en tant que Compagnie de Navigation et, en jouant pleinement son rôle en tant qu'armateur pilote.

La COMANAV a été amené à diversifier ses activités en créant plusieurs sociétés filiales spécialisées en vue de promouvoir les échanges commerciaux extérieurs :

- **MANUCO⁴** : exerce l'activité de manutention à bord des navires au port de Casablanca.
- **ACOMAR⁵** : effectue la consignation des navires surtout des armateurs des pays de l'Europe de l'Est.
- **DEFMAR⁶** : représentation des mutuelles de protection.
- **SMDM** : représentation des mutuelles et d'assurances.
- **MARPHOCEAN⁷** : transporteurs d'acides phosphoriques et des produits chimiques.
- **COMANAV-VOYAGES** : créée en 1977, elle commercialise des billets de passages elle développe son activité dans le domaine du tourisme.

II- Les activités de la COMANAV :

La Compagnie Marocaine de Navigation « COMANAV » est une société de services qui assure le transport maritime de marchandises, de passagers et de services complémentaires (agence de consignations, affrètement, manutention, transport terrestre..).

1- Transport maritime de marchandises :

La COMANAV exploite dans ce cadre un certain nombre de lignes régulières avec une trentaine de ports en Europe, et certains pays arabes. Elle assure une part non négligeable des échanges extérieurs du Maroc. De ce fait, le transport maritime de marchandises reste l'activité principale de la COMANAV.

⁴ MANUCO : manutention, consignation.

⁵ ACOMAR : agence compagnie maritime.

⁶ DEFMAR : défense maritime.

⁷ MARPHOCEAN : Maroc phosphore océan.

Les produits transportés dans ce trafic se répartissent en 4 familles :

- le vrac sec.
- le vrac liquide.
- les agrumes primeurs et produits périssables.
- les marchandises diverses.

➤ **Le vrac :**

- **céréales :** Le Maroc importe entre 15 et 22 millions de quintaux de céréales par an, transportés par les grands chargeurs internationaux de céréales.
- **Souffre :** 1 à 2 millions de souffre par an, importé pour fabriquer l'acide phosphorique.
- **Pétrole :** chaque année, le Maroc importe environ 5 millions de tonnes
- **Phosphates :** 10 à 12 millions de tonnes par an.
- **Huiles végétales :** environ 200.000 tonnes d'oléagineux sont transportés annuellement par les navires marocains.
- **Agrumes primeurs :** le Maroc exporte près de 600 000 tonnes d'agrumes chaque année.

➤ **Conteneurs :**

Le trafic conteneurisé a connu une croissance très rapide. Il est marqué par le déséquilibre entre les importations et les exportations. Pour accompagner son développement, l'office d'exploitation des ports « ODEP » a mis en service en 1996, un nouveau terminal dans le port de Casablanca.

➤ **Roulier :**

Le trafic roulier concerne les remorques du transport international roulier « TIR », et les Roll On / Roll Off « RO-RO ».

A l'essor de ce trafic, les remorques revenaient le plus souvent à vide, jusqu'à ce que le textile permette de fournir du frète en retour.

Aujourd'hui, le problème se pose dans l'autre sens, avec le retour à vide des camions frigorifiques qui amènent des primeurs en Europe.

2- Transport maritime de passagers :

Si la vocation première de la COMANAV est le transport de marchandises, elle participe également au transport maritime de passagers en procédant, dès l'année 1975 à l'ouverture d'une ligne maritime reliant le sud de la France à Tanger, pour favoriser la circulation des résidents marocains à l'étranger, en offrant un moyen de transport rapide et fiable à cette communauté marocaine, par le biais d'une nouvelle direction appelée : Direction car – ferry.

Pour faire face à la demande croissante, en particulier en haute saison, la COMANAV offre à sa clientèle un moyen de transport plus confortable, avec une capacité d'accueil importante.

Ainsi, elle participe à la promotion touristique de notre pays, à travers une meilleure rentabilité de la ligne.

Forte de son expérience en matière de transport de passagers, la COMANAV a procédé dès l'année 1987, à l'ouverture d'une seconde ligne de passagers, reliant Nador au sud de la France. Cette initiative a permis à la COMANAV pendant la période de l'été d'assurer au départ de Sète une desserte toutes les 48 heures à destination de Tanger ou de Nador. Les performances réalisées par la direction car-ferry sont très encourageantes avec une moyenne de 113 rotations par année.

III – La structure organisationnelle de la COMANAV

1 – Réorganisation des structures de la Compagnie :

La réorganisation des structures de la Compagnie obéit à une politique d'ensemble, et s'appuie sur une base participative par étapes, après avoir donné priorité aux activités les plus sensibles.

La politique de restructuration est le résultat d'un besoin constaté à travers les multiples études et analyses effectuées sur le plan interne.

Elle vise l'atteinte des objectifs suivants :

- ◆ Accroître l'efficacité et la rentabilité des activités de la Compagnie.
- ◆ Assurer le développement de l'armement.
- ◆ Renforcer le système de contrôle interne.
- ◆ Veiller à une meilleure valorisation des potentialités de la Compagnie, notamment en matière d'optimisation des ressources humaines.
- ◆ Assurer le développement des synergies entre les différentes directions et entités de la Compagnie.

Aussi, et en vue de mettre en œuvre une gestion rigoureuse et rationnelle de tous les pôles de management de la Compagnie (humain, technique, financier, commercial..), une organisation appropriée pour la manche cohérente et efficace des services et des sous-ensembles de la Compagnie a été opérée en vue de :

- ◆ Identifier et donner une forme adéquate à toutes les structures internes de la Compagnie, en précisant la vocation et la mission de chacune d'elles tout en délimitant les responsabilités des gestionnaires.
- ◆ Rationaliser et réguler en fonction de l'activité les flux et circuits de l'information produite à l'intérieur ou générée à l'extérieur, en vue de cerner à tout moment les résultats et les performances de la Compagnie d'une part, et de déclencher au besoin, les mesures correctives appropriées d'autre part.

Ainsi, les actions de réorganisation entreprises ont été déclenchées dans le respect des principes suivants :

- ◆ Décentralisation et modernisation des structures et méthodes de travail en s'appuyant sur l'émergence d'un nouvel état d'esprit ouvert au dialogue, sensible à la transparence et avide de communication.
- ◆ Séparation des fonctions incompatibles, qui ne peuvent être cumulées ensemble.
- ◆ Description des tâches et activités suivant leur caractère opérationnel consistant à analyser les problèmes d'organisation ou de gestion ou encore fonctionnel ayant un rapport avec une fonction donnée.
- ◆ Classification des relations hiérarchiques et de structures.
- ◆ Délimitation des responsabilités dans le cadre d'un management participatif basé sur la responsabilisation de tous (les dirigeants et les exécutants) autour d'objectifs précis et communs à l'ensemble (image de marque, qualité de service, etc...) tout en créant les conditions idéales d'appartenance (qualité des conditions de travail, rémunération, avantages sociaux, etc...).
- ◆ Amélioration du système d'information par la création d'un climat social serein et plus enclin au dialogue.
- ◆ Mise en place de manuels de procédures adéquates réglementant l'exécution des différentes tâches et opérations.

En définitive, l'ensemble des mesures prises a permis de constater l'amélioration de la rigueur

Dans la gestion, une lutte permanente contre les déséquilibres de dépenses, un meilleur contrôle de l'activité, un meilleur recouvrement, une meilleure maîtrise du chiffre d'affaires, un équipement du personnel par la responsabilisation et l'évaluation de ses propres performances, visant à améliorer globalement les résultats de la Compagnie.

2- Gestion des ressources humaines.

La COMANAV a deux préoccupations essentielles :

- **Les clients** : ce sont eux qui paient, mais aussi et surtout ce sont eux qui aideront ou non au redressement attendu. Ils constituent pour la COMANAV le baromètre des actions entreprises. C'est pour cela, que les frontières qui peuvent avoir lieu entre cette Compagnie et son client doivent être brisées, en réclamant sa contribution à toute action à mettre en place.
- **Le personnel** : C'est tout naturellement sur les hommes et les femmes de l'entreprise que reposent les actions à mener. Ils constituent la première ressource de l'entreprise, le moteur de l'organisation, et aussi sa courroie de transmission indispensable. Vu l'importance dont fait preuve la ressource humaine dans une organisation, il devient primordial d'aborder à ce niveau, et dans le même contexte les efforts fournis par la COMANAV afin de garantir son succès interne (bonne gestion des ressources humaines par une politique de motivation et de mobilisation du personnel), et par voie de conséquence, assurer son succès externe (fidélisation de la clientèle) .

En matière de gestion des ressources humaines, les réaménagements entrepris ont été axés sur :

- Une politique appropriée visant le développement harmonieux des ressources humaines.
- La conception et la mise en œuvre d'outils de gestion souples et efficaces.

– *Politique de développement des ressources humaines :*

La gestion du personnel s'appuie sur une politique claire et définie en matière de :

- ❖ Gestion prévisionnelle des Emplois : élaboration d'une classification des emplois, études et évaluation des postes et des besoins en personnel.
- ❖ Gestion des carrières : évaluation des potentiels mobilités internes, promotions...
- ❖ Système de gestion par objectifs et d'évaluation des performances individuelles ; dans le cadre de la direction participative par objectifs, et ce en vue de :
 - Motiver le personnel
 - Récompenser les résultats obtenus par chaque agent, en fonction du degré de réalisation des objectifs, et de la qualité des travaux effectués.
- ❖ Plan de formation et de perfectionnement du personnel pour faire face aux nécessités de l'évolution de l'activité.
- ❖ Politique sociale garantissant un système cohérent de rémunération, basé sur la motivation, le mérite, la stabilité....

- *Indications chiffrées (période 1995 –1997)*

Personnel sédentaire.

	Fin 1994	Fin 1997
Cadres	192	171
Agents	446	382
Saisonniers	205	146
Total	843	699

Personnel navigant

	Fin 1994	Fin 1997
Officiers	213	213
Marins	480	436
Total	693	648

Source : d'après journal officiel de l'ODEP, édition : année 1998.

- *Formation et perfectionnement :*

Pour faire face aux défis majeurs auxquels elle est confrontée, la COMANAV mise sur son facteur humain, en vue de développer ses compétences et de garantir, de se fait sa mobilisation et son implication dans la réalisation de ses objectifs. Ainsi, elle a décidé de jouer la carte de la formation.

Ces actions permettent d'une part, de diffuser une véritable culture managériale, et d'autre part, de se conformer à la réglementation internationale en matière de navigation maritime.

Le plan de formation et de perfectionnement cible les différentes catégories du personnel (navigants et sédentaires).

IV – La stratégie visée par la COMANAV :

1 – Produits et marchés :

En matière commerciale, le souci constant de la COMANAV est d'offrir un service fiable et compétitif, de rester à l'écoute des préoccupations des entreprises exportatrices et importatrices et de rechercher avec elles les solutions les plus adaptées à leurs besoins de transports en assurant éventuellement un service de « porte à porte ».

la COMANAV met à la disposition de sa clientèle :

- Une flotte moderne et diversifiée, adaptée au transport conteneurisé, roulant,
- Conventionnel, réfrigéré en vrac, et de passagers.
- Un parc important de conteneurs et des engins de manutention appropriés.
- Un réseau d'agences implantées dans tous les pays partenaires commerciaux du Maroc.
- Un système de desserte lui permettant, par ses moyens propres et ceux de ses partenaires d'acheminer vers n'importe quelle destination dans le monde les marchandises qui lui sont confiées.
- Une organisation humaine et matérielle ayant acquis une expérience reconnue dans les transports internationaux.
- Un traitement informatisé de toutes les fonctions que nécessite le transport
- Réservations, suivi des conteneurs, production des connaissements, facturation...

2- COMANAV et concurrence :

L'année 1989 a constitué une charnière puisque, par rapport aux années précédentes, le contexte dans lequel évolue la COMANAV se concrétisa par une concurrence acharnée sur toutes les lignes (conventionnel, conteneurs, RO / RO, vrac, etc...) cette concurrence a pour conséquence :

- La baisse des tarifs.
- La baisse des coefficients de remplissage.
- La baisse des résultats.
- La perturbation des services assurés.

Ceci a donc rendu nécessaire de redéfinir le positionnement stratégique de la Compagnie.

Pour cette raison la stratégie choisie visait la consolidation des acquis grâce à un recentrage sur les activités portuaires et pour lesquelles la compagnie a développé un savoir-faire inégal.

Cette stratégie a porté ses fruits puisque la part de marché de la compagnie dans le trafic des lignes régulières se développe de façon continue.

A côté du développement des lignes régulières concernant les marchandises, la COMANAV a participé à l'accroissement du transport des passagers par l'acquisition du car ferry « AL MANSOUR » en 1997 qui assure la ligne Tanger/Algésiras, à côté du car – ferry « Marrakech » qui fait Tanger /Sète (en France).

La concurrence est devenue de plus en plus inégale et déloyale, car depuis quelques années, les autorités nationales ont décidé d'ouvrir les ports marocains à la concurrence étrangère.

Il s'agissait pour les décideurs de se placer dans la perspective Maroc-Europe de 2010, en s'auto-infligeant une contrainte de concurrence et une obligation de compétitivité.

Cette préparation intensive au rythme et à l'esprit impitoyable de la mondialisation est un souci louable. Reste à savoir si elle est jouable dans les conditions actuelles.

Cependant, cette concurrence navale sous couvert commercial, ne se fait pas à armes égales. Contrairement à leurs concurrents étrangers, les armateurs nationaux doivent supporter une multitude de surcharges qui va de la fiscalité aux taxes sur les pièces de rechange, en passant par les prestations sociales.

Nos armateurs ont donc quelques raisons de se plaindre d'un lestage handicapant, à hauteur de 22% des coûts par rapports à des concurrents super-allégés parce que navigant sous pavillons internationaux.

Ce qui aggrave la situation c'est que des bateaux de transbordement, autorisés ou non, accostent en toute liberté pour faire des ponctions irrégulières sur les lignes régulières du trafic national. Ils puisent ainsi quelque 15 000 conteneurs par an.

quatre clés de réussite :

La COMANAV, pour améliorer la qualité de ses services, et créer un climat de confiance réciproque animant ses relations avec ses clients, et avec son personnel a opté pour quatre moyens qui associés vont lui permettre de garantir sa réussite.

Il s'agit de :

- ◆ La communication : elle doit être développée aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la COMANAV.
 - Au sein de la compagnie, elle peut être développée à l'aide de moyens classiques :
 - Journal mensuel.
 - Réunions régulières de régulation à tous les niveaux.
 - Réunion annuelle des cadres supérieurs autour du directeur général.
 - A l'extérieur de la compagnie :
 - Des réunions périodiques avec les partenaires de la COMANAV.
 - Des visites auprès des clients et usagers pour les informer ou prendre connaissance de leurs avis.
- ◆ La volonté : d'aboutir doit être constamment présente.
 - A partir d'objectifs clairs, ambitieux mais négociés avec les divers niveaux hiérarchiques, tous les moyens nécessaires à la réalisation doivent être recherchés, et mis en place. La volonté et la persévérance constantes doivent être la règle, un encadrement pris par le doute se démobilise.
- ◆ La rigueur : si elle est indispensable dans la gestion, la rigueur est aussi nécessaire dans les relations : le personnel et les clients observent...
- ◆ La vitesse : elle accroît les chances de réussite des changements à entreprendre. En période de changement, beaucoup de partenaires ont besoin d'être rassurés (clients, personnel, décideurs..).

Aussi, tout en préparant des actions à moyens et long termes, il faut viser également quelques résultats immédiats.

Ainsi, la COMANAV a procédé à :

- Une première refonte des structures, en même temps qu'une vaste étude d'organisation est lancée.
- Une amélioration des conditions salariales, et de gestion du personnel en même temps que le lancement de la refonte des statuts.
- L'encouragement à l'utilisation à grande échelle de la micro informatique.
- Un entretien immédiat des infrastructures, en même temps que le lancement des grands travaux de réaménagement, etc...

Les lignes desservies par la COMANAV :

On distingue :

*** les lignes régulières :**

pour répondre aux besoins de l'économie, la COMANAV grâce à une flotte appropriée, assure une couverture complète de l'Europe occidentale par la desserte des lignes mer du Nord,, Manche Atlantique et Méditerranée, et depuis 1981 un service régulier à destination de Tunisie, de la Libye et du moyen orient.

Dans le secteur des lignes régulières la COMANAV se situe dans une position appréciable avec une participation assez importante.

Par opposition au tramping l'activité des lignes régulières nécessite une organisation importante de structures et de réseaux, de matériels et de représentations locales et étrangères afin de tisser un service régulier d'escales et de fréquences appropriés aux exigences de chaque trafic et de chaque secteur géographique desservi.

1- la ligne mer du Nord :

Première ligne régulière desservie par la COMANAV depuis plus de quarante ans, la ligne mer du Nord demeure fidèle à son objectif d'origine, à savoir la liaison entre les ports du Nord – Hambourg, Breme, Rotterdam, Anvers et Casablanca, éventuellement d'autres ports marocains.

De plus, en réponse à la demande de la clientèle, cette ligne a développé intensément durant les dix dernières années un service conteneurs intégral entre l'ensemble de ces ports. Visant une qualité de service optimale, le secteur est opéré dans le cadre du service combiné Maroc - Allemand (SCMA) afin d'assurer une fréquence hebdomadaire d'escales dans tous les ports desservis.

2- La ligne Manche Atlantique :

Cette ligne assure la liaison par navires porte-conteneurs, entre les ports de Casablanca, Sonthampton en Grande Bretagne, le Havre Rouen et Dunkerque Bordeaux en France, Bilbao en Espagne à raison d'un départ toutes les semaines, et un service domicile/domicile.

Un service régulier de desserte de la majorité de ces ports est également assuré pour le transport du général cargo et des marchandises emballées de façon conventionnelle (caisse – balles,etc...).

3- La Ligne Méditerranée :

Depuis sa création, la ligne Méditerranée n'a cessé de se développer grâce à l'amélioration du service et à la diversification des moyens mis en place.

En effet, compte tenu du nombre de départs réguliers, les ports du bassin Ouest de la Méditerranée deviennent «la porte à côté ». Par ailleurs, la COMANAV a adapté ses moyens aux différents types de trafics en utilisant des navires porte-conteneurs, et des navires rouliers rapides et équipés de logement pour chauffeurs.

4 - La ligne Maghreb et côte Ouest d'Afrique :

*** Desserte du Maghreb :**

La desserte du Maghreb inaugurée en juillet 1981, constitue le lieu maritime entre l'ensemble des pays méditerranéens du Maghreb arabe : Maroc, Algérie, Tunisie, Libye.

La liaison maritime est assurée par un navire adapté au transport des conteneurs et du roulant à la fois.

*** Desserte de la Côte ouest d'Afrique :**

Créée en 1975 pour promouvoir les échanges entre le Maroc et les pays de la côte Ouest d'Afrique, elle offre actuellement en partenariat un départ bimensuel par navires porte conteneurs

Depuis la libération du commerce des produits homogènes (minérales, engrais, céréales, charbon, et huiles), la COMANAV a développé activement sa participation dans le transport de ses produits en agissant à cette phase en qualité d'affréteur/ opérateur et en s'appuyant sur des accords de partenariats avec les armateurs internationaux du vrac.

Elle s'est fixée comme objectif de développer davantage sa participation dans ce trafic, notamment à travers un dialogue constant avec les importateurs et les exportateurs du pays.

*** le Transport par navires réfrigérés :**

Dans ce secteur, il s'agit essentiellement de transport des agrumes primeurs en sortie du Maroc.

S'agissant de produits périssables, la COMANAV est équipée en navires spécialisés polythermes lui permettant de participer, au même titre que d'autres armateurs marocains au transport des exportations marocaines des agrumes primeurs dans des conditions profitables pour le produit (disponibilité de l'outil de transport, stabilisation des taux de frêt).

Durant la période creuse, les navires frigorifiques de la compagnie sont affrétés sur le marché international pour participer à d'autres transports de produits périssables entre pays tiers.

*** la conteneurisation :**

Parallèlement au développement de la flotte et du parc conteneurs, la COMANAV a mis en place un certain nombre de services auxiliaires, et un matériel adéquat lui permettant de répondre convenablement au transport des marchandises diverses sur navires porte - conteneurs et rouliers. Pour pouvoir offrir à sa clientèle un service de porte à porte, un parc de camions, soixante-quinze semi-remorques ont été mis en exploitation au Maroc, et plusieurs contrats de transport ont été passés avec les principaux transporteurs rouliers à l'étranger.

*** Manutention portuaire :**

Pour manutentionner rapidement et dans les meilleures conditions les marchandises qui lui sont confiées, la COMANAV s'est dotée de chariots élévateurs, de remorques mafis.

*** Le transport des passagers :**

Dans le cadre de la diversification de ses activités et pour répondre aux besoins du transport des passagers entre le Maroc et L'Europe, la COMANAV a inauguré sa première ligne par car-ferry , en 1975 sur la relation Tanger – Sète.

En 1986, la Compagnie acquiert un nouveau ferry de luxe « le Marrakech » conçu pour le transport de 600 passagers et de 200 voitures.

Depuis cette date, la ligne Tanger – Sète connaît bien du succès et permet de drainer des flux constants de touristes dans les deux sens, encouragés par le service de qualité qui leur est offert à bord et par la ponctualité et la régularité des fréquences d'escales. Un service de transport de passagers saisonniers est opéré entre Nador et Sète durant l'été. Celui-ci est destiné essentiellement aux Résidents marocains à l'étranger.

Le dernier né de ces services à passagers vient d'être inauguré en Mai 1977 sur la liaison Tanger – Algésiras avec le car-ferry « EL MANSOUR » dont la capacité correspond à 1300 passagers et 350 voitures.

Conclusion.

Une analyse d'ensemble reflétant l'évolution du secteur maritime marocain, depuis l'indépendance jusqu'à nos jours, nous permet de dévoiler les forces et les faiblesses de ce secteur d'activité. Parallèlement, les prévisions et perspectives de celui-ci, pour l'année 99 jusqu'à l'an 2003, nous indiquent les opportunités qu'il devrait saisir, et les menaces qui handicapent son développement.

La COMANAV en tant que société anonyme de services, considérée comme l'une des Compagnies renommées par la fréquentation du transport maritime, est une organisation structurée adaptée aux multiples fluctuations du marché de la demande maritime. Son but est de réaliser un commerce maritime puissant, rayonnant, battant pavillon marocain solide et compétitif.

Toutefois, une stratégie visant l'atteinte de cet objectif par la préparation intensive au rythme et à l'esprit impitoyable de la compétitivité et de la concurrence des autres Compagnies, exige une révision interne concentrée sur le commercial « le tout commercial ».

Il s'agit pour la COMANAV de lutter contre les dysfonctionnements, d'optimiser les coûts, et de se recentrer sur les activités porteuses. La finalité de cette nouvelle organisation allégée est de développer une synergie interne, à même de promouvoir l'esprit de compétitivité, d'émulation et de productivité.

En bref, il s'agit de créer des conditions organisationnelles appropriées qui permettent l'instauration d'une vraie culture d'entreprise.

A ce niveau, des questions simples, mais primordiales se posent :

- Comment faire pour qu'un pays comme le Maroc disposant de 3600 km de côtes puisse se doter d'un embryon solide de transport maritime ?
- Et à quel prix ?

Ce sont ces deux questions, que l'on va essayer de traiter profondément en vertu de la deuxième, et troisième partie.



DEUXIEME PARTIE

Introduction de la deuxième partie.

De part sa situation privilégiée de carrefour entre l'Europe et l'Afrique, entre la Méditerranée et l'Atlantique et l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire, le Maroc a toujours été une terre de rencontres, de négoce et d'échanges commerciaux. Le Royaume du Maroc a de tout temps été un pays ouvert sur l'extérieur. Les moyens utilisés pour ces échanges commerciaux sont les transports par voie de mer.

Ainsi, on constate au cours des trente dernières années, une évolution de l'activité portuaire des ports marocains.

Ceci revient à l'importance de la côte Atlantique et Méditerranéenne qui jouent aujourd'hui le rôle de pôle structurant de l'économie nationale, compte tenu de leurs poids économiques.

Evidemment, le transport maritime assure le développement du commerce en favorisant les échanges du Maroc avec l'extérieur, et permet l'épanouissement du tourisme, en offrant à un grand nombre de passagers-entrants la possibilité d'accéder au Maroc « le pays des merveilles » par bateau de traversé ou bateau de croisière.

Dans le même contexte, la COMANAV a mis en œuvre une stratégie basée sur un double principe :

L'un concernant le transport des marchandises. A ce niveau, elle a élargie sa flotte marchande pour atteindre le maximum de marchés étrangers. Visant ainsi, à augmenter ses recettes et à s'accaparer d'une part de marché importante.

Un second concernant le transport de passagers. Dans ce domaine la COMANAV est considérée comme un leader par son produit Tanger/ Sète/ Tanger.

Ainsi, à travers cette deuxième partie notre but est de traiter les points suivants dans le cadre de deux chapitres :

- L'impact du transport maritime sur le commerce extérieur.
- L'impact du transport maritime sur le tourisme.

Tout en gardant les lumières sur notre principal exemple rattaché à la Compagnie Marocaine de Navigation « COMANAV ».



Chapitre I – L'impact du transport maritime sur le commerce extérieur :

Introduction

Le commerce est une activité favorisant l'expansion de l'économie de tout pays qui veut être à pied d'égalité avec le niveau de développement dans le monde.

Le Maroc est l'un des pays dont les échanges commerciaux se font par voie maritime. Il dispose d'une capacité portuaire très importante sur laquelle, il se base pour effectuer ses échanges avec l'extérieur.

Ainsi, on va traiter dans ce chapitre les points suivants :

- Le commerce extérieur dans son cadre général.
- Le port de Casablanca et son importance comme étant le poumon du commerce.
- L'Office d'Exploitation des Ports (ODEP).
- Transport international et promotion des exportations (exemple de la COMANAV).
- La balance des paiements.
- La facilitation du trafic maritime international.

I-Contexte général :

La prospérité de tous les pays dépend dans une très large mesure du commerce extérieur, et plus précisément pour les pays en voie de développement qui ne peuvent souvent, produire un grand nombre de marchandises dont ils ont besoin, et doivent les acquérir de l'extérieur. Comme ils doivent exporter pour se procurer les devises étrangères dont ils ont grand besoin pour leurs échanges avec l'étranger.

Le commerce ne peut exister sans le transport, cependant le transport maritime reste le mode le plus important de transport international pour les pays en voie de développement.

Le Maroc, considéré comme l'un des pays en voie de développement disposant d'un littoral Atlantique d'au moins 2900 Km et d'une façade de quelques 500 km sur la Méditerranée, occupe une situation géographique exceptionnelle et constitue un carrefour privilégié au croisement des grands axes de communication au monde.

Cette géographie physique du pays a conduit à la création de nombreux ports tant sur le littoral Atlantique que sur la façade Méditerranéenne, ports d'importance et d'activités très variés compte-tenu de la longueur du littoral.

Du point de vue trafic maritime, le Maroc a un caractère « insulaire », l'essentiel de son commerce extérieur ne pouvant s'effectuer que par transports continentaux.

Ainsi, pour gérer les 98 % des échanges avec l'extérieur qui se font par voie maritime, une attention particulière a été accordée au secteur portuaire et de grands efforts financiers ont été consentis pour doter les ports d'équipements nécessaires à la promotion du commerce extérieur.

Ces efforts témoignent d'une volonté de permettre aux ports du Royaume de jouer leur rôle pour initier au pays la stratégie pour faire face à la compétition internationale et de poursuivre un développement rapide au plan intérieur.

1- Fonctions des ports maritimes :

Les ports maritimes existent pour faciliter le transport des marchandises par voie maritime. Et principalement pour permettre aux marchandises d'entrer dans le pays, et d'en sortir aussi rapidement et aussi efficacement que possible. Ce qui permet de dire que le port est un lieu de transit pour les marchandises entrant ou sortant du pays.

Un port est donc un maillon essentiel de la chaîne du transport maritime international. Ainsi, à mesure que le volume du transport par mer augmente, le rôle des ports maritimes prend une importance de plus en plus grande.

Les ports sont très différents par leur taille, leur importance, leur conception et aussi par leur efficacité. Cette diversité résulte pour une large part de leur situation géographique qui dépend elle-même de facteurs géographiques, commerciaux et politiques.

Concernant la vocation maritime du Maroc, pays situé au carrefour de plusieurs voies marines, elle se traduit par une volonté politique d'ouverture. Pour répondre à sa vocation en se tournant vers la mer et en intensifiant ses échanges maritimes, le Maroc a édifié des ports et un ensemble d'infrastructures modernes. Le nombre de ces ports a triplé depuis 1960.

Cette infrastructure portuaire comprend :

- 11 ports polyvalents de commerce et de pêche.
- 09 ports régionaux dévolus essentiellement à la pêche.
- 05 ports de plaisance récents.
- 02 ports sont en cours de construction et 02 en projet.

Par ces ports transitent 98 % des échanges commerciaux du Maroc avec l'extérieur, plus des deux tiers de ces échanges se font avec l'Europe à travers la Méditerranée qui lie le Maroc géographiquement, historiquement et culturellement.

2 – le rôle des ports dans le développement du commerce extérieur. :

Nul ne peut ignorer les avantages économiques qu'apporteraient les ports à l'ensemble de l'économie.

Si un port est déficient, c'est toute l'économie qui en souffre. Ainsi, la capacité portuaire demeure une nécessité vitale pour le commerce de tous les pays à travers le monde entier, puisqu'elle facilite l'échange avec l'extérieur. La conclusion à tirer est évidente : sans une bonne capacité portuaire, le commerce est entravé et finalement étouffé jusqu'à ce que l'économie parvienne à s'adapter au rythme du développement économique.

C'est ainsi, que l'exigence de développer le commerce extérieur et l'économie nationale confère une lourde responsabilité aux ports, outils privilégiés de développement du commerce extérieur.

Les ports nationaux constituent aujourd'hui les places fortes de l'économie du pays disposant d'une importante façade maritime, et sont les véritables poumons de son commerce extérieur : ils sont en effet, le point de passage obligé de la majeure partie du commerce extérieur, tant pour ce qui est de l'approvisionnement des biens dont la production nationale est insuffisante pour la consommation intérieure, que pour les exportations nécessaires au développement de l'économie.

Mais, ils sont également un lieu privilégié où s'effectuent des prestations de services complémentaires qui, apportent une valeur ajoutée au produit transporté et concourent ainsi à mieux satisfaire les besoins toujours plus exigeants du commerce.

De là, il apparaît clairement que les ports ont un rôle stratégique essentiel. Leur poids conditionne le prix payé par les ressortissants pour les biens importés destinés à la

consommation, il pèse également sur le prix de vente pratiqué par les activités exportatrices, et à plus forte raison, par transformation des produits importés par voie maritime.

A ce titre, les ports jouent un rôle essentiel, non seulement pour le commerce extérieur du pays, mais au delà, pour l'ensemble de l'économie et le niveau de vie des citoyens. La recherche du coût de passage portuaire minimum est donc le moyen de réduire le prix payé par les consommateurs nationaux, mais également la façon de contribuer à ce que les productions naturelles ou industrielles locales puissent assurer leur compétitivité par rapport à leurs concurrents des autres pays. Certes, aucune économie ne dispose plus aujourd'hui de marchés captifs pour vendre sa production, elle doit offrir à ses acheteurs potentiels, un couple qualité / prix au moins aussi attrayant que celui de ses concurrents. Cela implique que chaque pays qui veut être compétitif sur le marché de l'offre, doit être en mesure de produire convenablement (qualité) et raisonnablement (prix) par rapport à ses concurrents.

A ces rôles de base, s'ajoutent généralement d'autres finalités complémentaires :

- Contribuer à l'aménagement du territoire ;
- Favoriser le développement du territoire ;
- Favoriser le développement de telle région, ou de tel trafic ;
- Créer des emplois ;
- Gérer des devises, etc...

Cependant, il est à signaler que pour le Maroc le plus important des ports est celui de Casablanca, situé sur la Manche Atlantique et favorisant les échanges commerciaux avec d'autres pays.

II – Le port de Casablanca :

Le port de Casablanca est considéré comme le principal port de commerce du Royaume. Il jouit d'avantages déterminants pour son expansion : sa situation géographique favorable par rapport aux zones de consommation les plus importantes du Royaume. Il reste un des plus grands ports d'Afrique au service des réceptionnaires et des chargeurs.

Le port de Casablanca est situé à 7° 37' de longitude Ouest et 33° 36' de latitude Nord. Il se trouve établi dans le fond d'une rade foraine entre la pointe rocheuse d'El Hank à l'Ouest et la pointe d'Oukacha à l'est.

- Le trafic du port de Casablanca :

Le port de Casablanca a traité en 1996 un tonnage de 16 millions de tonnes (16.024.507T) répartis comme suit :

7.000.000 de tonnes à l'import.

9.000.000 de tonnes à l'export.

Les principaux produits manipulés sont les suivants :

- A l'Import :	
Marchandises diverses en vrac (céréales, sucre..)	3.106.000 T
Divers	1.623.000 T
Conteneurs	1.167.000 T
Minerais (charbons)	330.000 T
Remorques TIR	231.000 T
Vracs liquides	275.000 T
Autre trafic roulier	183.000 T

- A l'export :	
Minerais (phosphates..)	7.922.000 T
Conteneurs	498.000 T
Remorques TIR	199.000 T
Autre trafic roulier	131.000 T
Divers	240.000 T
Ferrailles et autres	80.000 T
Vracs liquides (naphta)	40.000 T

III - L'Office d'Exploitation des Ports (ODEP) :

1- Création :

L'Office d'Exploitation des Ports a été créé par la loi n°6-84 adoptée en 1984.

C'est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière et placé sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics de la Formation Professionnelle et de la Formation des Cadres.

Il intervient dans 17 ports, dont 10 sont ouverts au commerce international et les 7 autres sont réservés aux produits de la pêche.

2- Missions :

La mission principale de l'ODEP est le traitement, dans les meilleures conditions de délai, de coût et de la sécurité, de l'ensemble des navires et des marchandises transitant par les ports marocains. Depuis l'annonce de l'escale d'un navire, jusqu'à la livraison de la marchandise à son propriétaire, divers services seront rendus par l'ODEP :

- Un service d'aide à la Navigation (au port de Casablanca et régions).
- Le pilotage ,le remorquage,...des navires.
- La manutention et l'entreposage des marchandises.
- Un système d'information permanent.

Outre sa mission d'exploitant portuaire, l'ODEP est aussi chargé de :

- La maintenance des infrastructures portuaires.
- La gestion du domaine public.
- La gestion des gares maritimes.

Par ailleurs, l'ODEP assure pour le compte de l'Etat et sous son contrôle, les missions de police portuaire.

3-Attributions générales :

Afin de permettre aux ports, dont l'ODEP a la charge, de contribuer pleinement au développement économique national et régional, de promouvoir les échanges commerciaux et de servir au mieux les usagers du port, l'organisation de l'ODEP a été finalisée selon les principes suivants :

- Une organisation décentralisée.
- Un partage clair des responsabilités.
- Une courte ligne hiérarchique.
- Un rapprochement entre la décision et l'action.
- Des relations internes de type clients – fournisseurs.

Depuis 1985, l'ODEP en étroite collaboration avec les autres intervenants portuaires (administration portuaire, douanes, consignataires, transitaires, etc...), a mené des actions portant essentiellement sur :

- La restructuration et la modernisation des ports.
- La mise en place d'un matériel de manutention fiable et adapté au trafic portuaire et maritime.
- L'organisation des structures et la mise en place d'outils de gestion moderne.
- Le dialogue et l'ouverture avec les différents partenaires portuaires

IV- Transport International et Promotion des Exportations (Ex de la COMANAV) :

Les échanges extérieurs du Maroc dépendent du maritime pour près de 98 % en volume.

En effet, même les échanges par la route, à l'exception très marginale de ceux à destination de l'Algérie, utilisent la mer pour une portion de leur voyage.

1- Vrac sec :

A l'exportation, le vrac sec est constitué essentiellement des produits minéraux, phosphates essentiellement. A l'importation, les céréales, le soufre et le charbon constituent l'essentiel.

1-1 Phosphates :

Les exportations de phosphates varient entre 10 et 12 millions de tonnes. Elles sont effectuées généralement par les navires des clients car les ventes sont en Fob (free on board)⁸ MARPHOCEAN, la filiale maritime du groupe de l'OCP participe pour une part aux transports, sur ses vraquiers minéraliers.

1-2 Céréales :

Les importations de céréales essentiellement de blé tendre, varient entre 15 et 22 millions de quintaux. En effet, les modalités des appels d'offres, où les agents des grands chargeurs soumissionnent pour fournir le blé et le fret, ne sont pas très favorables à une participation de l'armement marocain à ce trafic.

1-3 Soufre :

Les importations de soufre qui varient amplement entre 1 et 2 millions de tonnes par an, sont directement liées aux exportations d'acide phosphorique. En effet, le groupe OCP a mis en œuvre une politique de valorisation des phosphates qui se traduit par une régression des exportations de phosphates à l'état brut et corrélativement un accroissement des exportations d'acide phosphorique.

1-4 Houilles :

Depuis les deux crises du pétrole, le Maroc a converti progressivement ses unités de production d'électricité et ses grosses unités industrielles (cimenteries) au charbon. Cela s'est traduit par un flux régulier d'importation de près de 1,5 millions de tonnes. Là encore, les modalités d'achat par L'ONE (Office National d'Electricité) au coût et fret, font que la majorité des importations n'est pas transportée par la flotte marocaine.

⁸ Free on board : le frêt est payé à la destination.

1-5 Autres produits :

Les autres produits remarquables transportés en vrac à l'importation, sont le sucre (280.000 t/an), et les engrais azotés (400.000 t/an). Pour les exportations, les produits minéraux (baryte, plomb, manganèse 200.000 t/an), et les engrais (500.000 t/an) constituent l'essentiel du vrac sec à l'export.

2- Vrac Liquide

Si dans le transport en vrac sec, l'essentiel du déséquilibre tient à l'importance des exportations de phosphates, dans le vrac liquide, celui-ci est imputable aux importations de pétrole brut.

2-1 Pétrole :

La dépendance énergétique du Maroc est très élevée. Les importations de pétrole tournent autour de 5 millions de tonnes par an. Elles sont actuellement stabilisées à ce niveau, car les unités de production d'électricité ont été converties au charbon. Néanmoins, la tendance est clairement orientée à la hausse, du fait de la croissance économique. Il faut remarquer que la conversion des unités de production charbon a créé un déséquilibre dans la consommation des produits pétroliers transformés avec une réduction de la part du fuel et un accroissement des produits légers.

Aussi, en plus des exportations traditionnelles de naphta, le Maroc exporte ses excédents saisonniers de fuel.

La saisonnalité tient à la demande agricole, élevée pendant la période des labours, des moissons, et pour l'irrigation. Du fait, de l'absence de pétroliers (à l'exception des caboteurs de PETROCAB) battant pavillon marocain, le transport est assuré par les fournisseurs.

2-2 Huiles végétales :

Le Maroc importe régulièrement des quantités importantes d'huiles végétales destinées à la consommation interne. Malgré la progression de la production de tournesol, ses importations atteignent près de 200.000 t/an.

2-3 Autres produits remarquables :

En dehors du fuel qui pèse pour près de 400.000 t d'exportation en vrac liquide, le déséquilibre à l'export n'est pas compensé.

- Transports acide phosphorique :

Après la mise en œuvre de la politique de valorisation des phosphates à travers les programmes de Maroc-Chimie, le Maroc est devenu un gros exportateur d'acide phosphorique. A l'exception de l'année 1989, suite à la rupture du contrat avec l'Inde, les exportations varient entre 1,2 et 1,5 millions de tonnes. Elles sont transportées par les navires spécialisées de MARPHOCEAN, une filiale du groupe OCP.

3- Transports agrumes et primeurs :

Le Maroc exporte des agrumes et des primeurs depuis près de cinquante ans. Ils pèsent pour près de 600.000 Tonnes d'exportation.

3-1 Profil saisonnier des exportations d'agrumes :

La part du pavillon national, après une période de vive croissance, est en repli depuis quelques années.

Les raisons de ce déclin tiennent :

- Au retrait de l'Etat de la commercialisation des agrumes et primeurs.
- A la suppression des avantages consentis dans le cadre du code des investissements maritimes.
- Au vieillissement de la flotte.
- A la modification des besoins en transport, lié à la perte de certains marchés lointains.

Les exportations d'agrumes sont caractérisées par une forte saisonnalité rattachée à une activité exceptionnelle de certains mois de l'année comme le mois de Janvier, Avril, Mai, Novembre et Décembre. Les implications sur l'organisation du transport sont les suivantes :

- Les bateaux ne travaillent que pendant la période d'exportation.
- Les retours se font à vide pour assurer les rotations.
- Les bateaux ne sont généralement pas utilisés pendant la basse saison.

Chacune des implications ci-dessus se traduit généralement par des coûts supplémentaires, supportés par le produit.

4 - Trafic de conteneurs :

Il s'agit du segment dans le transport maritime dont la croissance est la plus vive. Le trafic conteneur inexistant en 1980, et de nos jours en perpétuelle croissance, ce qui reflète également, les profondes transformations associées à la libéralisation du commerce extérieur marocain et à la montée des exportations des produits manufacturés dans structure.

Il faut insister sur le déséquilibre entre importations et exportations conteneurisés, qui impose l'exportation des conteneurs vides, avec les effets que cela a sur la rentabilité des lignes. Ainsi, malgré une croissance régulière du taux de remplissage, à l'export perceptible à Casablanca et à Tanger, le trafic est encore profondément déséquilibré.

5 – Trafic Roulier :

Parallèlement au trafic en conteneur, le trafic roulier (remorque RO / RO et TIR) s'est considérablement développé dans la même période.

Du fait de la similitude du transport par remorques et du transport par conteneurs, les mêmes problèmes d'exportation de vide apparaissent. La réduction du trafic des vides, en proportion traduit une réalité complexe. Les camions vides ne sont plus les mêmes qu'au début des années 80, l'essor de la confection au Maroc, a rééquilibré le trafic. Maintenant, le trafic qui génère le plus de retour à vide est celui des primeurs en frigos.

V- La balance des paiements :

1- Définitions :

La balance des paiements est un état statistique qui enregistre de manière systématique et selon une classification déterminée, toutes les transactions économiques intervenues pendant une période donnée.

La balance des paiements est établie par l'Office des Changes sur la base de la méthodologie prévue par le manuel de la balance des paiements du fonds monétaire international.

Parmi ses différentes caractéristiques, deux doivent être soulignées :

- C'est une balance de transactions, puisqu'elle enregistre l'ensemble des opérations à caractère économique et financier, qu'il y ait ou non règlement et que ce règlement soit effectué en devises ou en dirhams.
- Elle est établie selon le principe de la partie double : chaque transaction donne lieu en effet, à deux inscriptions du même montant en sens opposés.

2- Présentation des résultats de la balance des paiements.

	Débit	Crédit	Solide
a- compte des transactions commerciales	114020.9	114851.6	-830.7
biens :	67061.2	84819.5	-17758.3
- marchandises générales	44362.5	69041.1	-24678.6
- biens importés sous paiement et réexportés après transaction	22502.7	15691.4	6811.3
- achats de biens dans les ports	196.0	81.7	114.3
- ou non monétaire	0.0	5.3	-5.3
services :	23542.1	16425.1	7117.0
- transports	4192.8	5441.7	-1248.9
• transports maritimes	2073.5	4844.1	-2770.6
• transports aériens	1927.4	444.5	1482.9
• autres	191.9	153.1	38.8
- voyages	13779.6	3001.5	10778.1
• à titre professionnel		306.6	-306.6
• à titre personnel	13779.6	2694.9	11084.7
- service de communication	851.8	266.7	585.1
- service d'assurance	290.1	381.6	-91.5
- redevances et droits de licence	37.7	1171.2	-1133.5
- autres services aux entreprises	1834.8	1808.1	26.7
- services fournis ou reçu par les administrations publiques NCA	2555.3	4354.3	-1799.0
revenus			
- revenus des investissements privés	1642.0	12839.3	-11197.3
- revenus des investissements et des emprunts publics.	46.1	1667.0	-1620.9
Transferts courants	1595.9	11172.3	-9576.4
- publics	21775.6	767.7	21007.9
- privés	775.5	322.6	452.9
- privés	21000.1	445.1	20555.0
b- compte de capital et d'opérations financières	25833.2	26668.9	-835.7
capital	4.4	47.7	-43.3
- transfert de capital	4.4	47.7	-43.3
opérations financières :	25828.8	26621.2	-792.4
- investissements directs	10461.8	260.7	10201.1
• à l'étranger	1.9	83.8	-81.9
• dans l'économie nationale	10459.9	176.9	10283.0
- investissement de portefeuille	625.9	233.7	359.2
• engagements	625.9	266.7	359.2
- autres investissements	14741.1	20823.8	-6082.7
• crédits commerciaux	6712.1	12182.0	-5469.9
• prêts	7455.8	8605.6	-1149.8
• monnaie fiduciaire et dépôts	573.2	36.2	537.0
- avoir de réserve	1666.4	5270.0	-5270.0
c- écart statistique			1666.4
total	141520.5	141520.5	

3-COMMENTAIRE :⁹

L'analyse de la balance des paiements nous permet de tirer les constats suivants :

Le poste de transport enregistre les règlements effectués au titre du transport de marchandises et de passagers tant en recettes qu'en dépenses. Il a accusé en 1997, un déficit en allègement de 21,5 % ou 342,7 Mdh : -1248,9 Mdh contre -1591,6 Mdh en 1996.

Les recettes se sont inscrites en hausse de 15,8 % ou + 571,1 Mdh se chiffrant à 4192,8 Mdh contre 3621,7 Mdh. Elles représentent 17,8 % des recettes totales au titre des services contre 15,1 % en 1996.

Les recettes au titre du transport de marchandises établies à 2263,4 Mdh contre 2038,7 Mdh en 1996 s'inscrivent en hausse de 11 % ou + 224,7 Mdh.

De même les recettes au titre du transport de passagers enregistrent une hausse de 21,9 % ou + 346,4 Mdh : 1929,4 Mdh contre 1583 Mdh.

De leur côté, les dépenses sont passées de 5213,3 Mdh à 5441,7 Mdh soit une hausse de 4,4% ou + 228,4 Mdh. Les dépenses au titre du transport de marchandises interviennent à hauteur de 91,6 % ou 4984,5 Mdh (91,1 % ou 4748,3 Mdh en 1996) et celles du transport de passagers pour 8,4 % ou 457,2 Mdh (8,9 % ou 465,0 Mdh en 1996).

VI – La Facilitation du Trafic Maritime International :

- Conclusions adoptées par les pays du Maghreb pour la Facilitation du Trafic Maritime International :

Les participants Marocains, Algériens, Tunisiens et Mauritaniens au séminaire sous – régional sur la Facilitation du Trafic Maritime International réunis à Tunis du 9 au 12 Juin 1998.

Considérant :

- Le rôle stratégique et vital du transport maritime international pour le développement du commerce extérieur et de l'économie de leurs pays respectifs ;
- Les nouvelles exigences du commerce et du transport maritime international basées essentiellement sur les critères de compétitivité, d'efficacité, de fiabilité et de sécurité ;
- La nécessité de réaliser l'intégration des transports maritimes avec toutes ses composantes dans la chaîne de transport international pour répondre à l'accélération des transports rouliers et porte-conteneurs ainsi qu'aux exigences des flux tendus et de favoriser le short-sea shipping. C'est à dire les navigations à courte distance ;
- Les liens de plus en plus étroits entre la qualité de l'information et la compétitivité des services de transport maritime ;
- L'intérêt de consolider la coopération inter – maghrébine et méditerranéenne pour favoriser la facilitation des procédures commerciales et des formalités administratives en vue d'assurer la fluidité du trafic maritime ;
- Les principes généraux de la convention sur la Facilitation du Trafic Maritime International.

Conscients :

- Des gains de productivité procurés par une gestion optimale des flux d'informations générés par les flux physiques des navires, et des marchandises dans le nouveau contexte international;

⁹ Source : commentaire de l'office des changes, balance des paiements exercice 97

- De la nécessité de simplifier, d'harmoniser et de normaliser les procédures, les formalités et les documents ainsi que d'assurer la rapidité et la fiscalité des échanges de données pour contribuer à l'efficacité des prestations de transport,
- De l'intérêt de favoriser la concertation, la cohésion et la symbiose entre l'ensemble des partenaires de la chaîne du transport maritime assurant des activités interdépendantes,
- Des avantages qui peuvent être obtenus par l'application de cette convention.
- De l'enjeu que revêt l'adoption des règles et des normes de sécurité et de lutte contre la pollution préconisées par l'OMI.

Recommandent :

- La ratification et l'adhésion de l'ensemble des pays de la sous-région à la convention FAL de l'OMI¹⁰ de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international notamment en matière de simplification et de normalisation des formalités et des documents requis sur l'entrée, le séjour au port et à la sortie des navires effectuant des voyages internationaux ;
- La généralisation des comités nationaux de facilitation et des conseils des communautés portuaires, ainsi, que l'instauration des réunions régulières sous – régionales de concertation aux fins notamment : - de normaliser les procédures commerciales, les formalités administratives et les documents. – de favoriser l'utilisation progressive des formulaires normalisés de l'OMI adaptés aux exigences nationales. – d'identifier et d'adopter des actions globales et cohérentes en faveur de la fluidité et du développement du trafic maritime. Tels que l'intégration des échanges de données informatisés ;
- La mise en place d'organes de suivi par thèmes des travaux des dits comités par le biais de tableaux de bord périodiques ;
- La généralisation de l'optimisation de l'organisation des opérations physiques liées au navire et à la marchandise, l'adaptation des équipements portuaires et de la réglementation nationale ;
- L'adoption par les différents intervenants de la place portuaire des procédures simplifiées des documents commerciaux et des formalités administratives notamment, en matière de dédouanement prévues par les organisations internationales spécialisées (OMC = organisation Mondiale du Commerce, OMI = Organisation Maritime Internationale) en vue d'assurer la rapidité du transit et de l'enlèvement des marchandises ;
- La mise en place de chartes de qualité au niveau de chaque place portuaire ;
- L'intégration des opérations de la chaîne de transport international par des actions de formation et de sensibilisation ;
- La mise en place d'un système intégré pluri-professionnel de données ouvert à l'ensemble des opérateurs, normalisé et décentralisé en mettant à profit les expériences étrangères réussies en la matière ;
- La généralisation de l'adaptation des ressources humaines par des actions de formation ciblées en matière de simplification et de normalisation documentaires et d'échanges de données informatisées.

¹⁰ OMI : Organisation Maritime Internationale

Commentaire :

Régions maritimes, les quatre pays maghrébins voient la presque totalité de leur économie, de leur commerce extérieur très concentré sur les échanges Avec les pays Européens qui constituent les principaux clients, et fournisseurs de ces pays, puisqu'ils représentent plus de 70 %¹¹ des échanges de biens et services.

Ces pays visant à devenir indépendants de l'Europe, ils ont initié un procès de rapprochement entre eux, visant l'établissement progressif d'une zone de libre-échange, et par voie de conséquence la Facilitation du Trafic Maritime International. Ce nouveau type de relations a pour but le développement de l'économie maghrébine, et la promotion de la stabilité sociale des deux côtés de la Méditerranée.

En définitive, le processus d'ouverture fondé sur une politique de libéralisation progressive de l'économie et plus particulièrement du secteur maritime, constitue un élément irréversible et pourrait conditionner la croissance future des exportations dans l'avenir. Pour peu que les procédures administratives soient simplifiées et allégées et que les efforts sérieux soient entrepris en vue, d'améliorer la productivité, et la qualité des services dans les divers secteurs.

Après cette étude des conclusions adoptées en vue, de la Facilitation du Trafic Maritime International, et dont le but est de favoriser l'impact positif du transport maritime sur l'économie maghrébine en général, et sur l'économie marocaine en particulier ; On va traiter dans un second chapitre l'importance du transport maritime comme moyen favorisant le développement du secteur touristique.

¹¹ d'après l'office des changes



*Bienvenue à
bord*

Chapitre II – Impact du transport maritime sur le Tourisme :

Introduction

L'évolution du tourisme dans n'importe quel pays, se détermine entre autres, par la facilité d'accès. Plus, il est facilement accessible, plus il a de chances de voir le nombre de ses visiteurs s'accroître, à condition bien sûr qu'il y ait une offre touristique attractive.

Le Maroc est doté d'une position géographique privilégiée, favorisant l'accès par air, par terre et par mer.

Ainsi, dans le secteur maritime, la Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV) joue un rôle considérable dans le développement du secteur touristique, ses bateaux ont un rôle très ressentie en matière de transport de passagers.

Dans le même ordre d'idées, on va essayer à travers ce deuxième chapitre de mettre l'accent sur le rôle de la COMANAV et sur les prestations qu'elle offre pour valoriser son produit, et par voie de conséquence développer le tourisme marocain.

I- Tourisme et transport maritime : le rôle de la COMANAV

Dans le cadre du tourisme marocain, les Passagers-Entrants utilisent plus l'avion qu'autre chose. La voie maritime vient en deuxième position, suivie par la voie terrestre.

En 1997, la répartition des arrivées des non-résidents par poste frontière était de 44,7 % pour les aéroports ; 41,2 % pour la voie maritime ; et 14,2 % pour la voie terrestre.

De nos jours, les entreprises touristiques et commerciales doivent planifier leurs objectifs, leurs politiques, et leurs stratégies afin d'atteindre le niveau d'une ère où la compétitivité est de plus en plus accrue.

Cette conception se réfère à un double impératif :

- l'utilisation des techniques les plus avancées qui vont permettre de cerner la situation.
- La connaissance des besoins apparents ou latents du marché, ce qui implique une analyse de la demande, qui va permettre d'élaborer une offre concurrentielle.

Si on prend notre cas d'analyse, qui se limite à une entreprise de transport par mer (COMANAV), on constate que celle-ci contribue amplement au développement du secteur touristique marocain.

On ne peut donner comme exemple, que les chiffres enregistrés par la COMANAV au cours de l'année 1997 (voir Tableau 1 = intitulé le trafic des passagers de la COMANAV pour l'année 1997).

Mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaux
Entrées	2.194	613	1978	5.942	2.420	5.086	30.099	26.415	11.145	4.924	5.069	8.438	104.323
sortis	2502	832	2.935	4.256	4.498	4.135	4.553	22.026	21.389	5.926	4.809	4.864	82.725

Source : ODEP.

Dans le même contexte, une étude de l'offre et de la demande nous révèlent les résultats suivants :

La participation de la COMANAV dans le transport maritime des passagers a connu son début en 1975 , par l'ouverture de la ligne Tanger/Sète/Tanger par l'acquisition du car-ferry « Agadir ». Ce choix devait répondre à deux besoins :

- Assurer le transport des résidents marocains à l'étranger(RME).
- Participer au transport des groupes européens qui choisissent le voyage par autocar avec circuit touristique au Maroc et avec retour.

En 1986, le car-ferry « Agadir » a été remplacé par le « Marrakech » qui profite de techniques plus avancées en matière de navigation, tout en gardant un intérieur typiquement marocain.

Actuellement, la COMANAV cherche à satisfaire pleinement sa clientèle, en cernant ses attentes. Il s'agit pour elle, de mener un changement progressif dans son offre. Dans ce sens elle vise la satisfaction du client sur les plans suivants :

- Prix pratiqués.
- Communication.

1- Prix :

1-1 Politique tarifaire :

l'élément auquel est sensible un client quel que soit sa catégorie socio-professionnelle son sexe, son âge, ou son origine reste le prix du produit ou du service proposé.

Cette notion n'est pas étrangère à la COMANAV, qui cherche à suivre avec attention les prix pratiqués par la concurrence, afin de procéder à une révision tarifaire lui permettant ainsi, de disposer constamment de tarifs concurrentiels attractifs, notamment en période de basse saison.

1-2 Présentation des tarifs.

Les tarifs pratiqués par la COMANAV sont présentés de manière simplifiée et bien schématisée, facilitant ainsi, la manipulation des fiches de tarifs par les clients.

2-Communication :

2-1 Contact avec la clientèle :

Il s'agit de la fonction principale du service commercial qui se charge directement, ou par l'intermédiaire des agences de voyages de :

- Organiser des réunions avec les associations des résidents marocains à l'étranger en Europe.
- Examiner les réclamations des clients, et superviser les réponses à leurs doléances.
- Etudier la situation du marché, afin de parvenir à créer, innover, et améliorer la qualité des prestations.
- Cerner la concurrence afin de, se démarquer en vertu de tarifs compétitifs, et d'offres attrayantes.

2-2 Actions commerciales :

L'effort du service commercial se concrétise par des participations dans les foires touristiques internationales et les tournées promotionnelles auprès des tours – opérateurs européens, il s'agit de :

- BIT/MILAN (Bourse Internationale de Tourisme)
- SMTV/PARIS (Salon Mondial du Tourisme et Voyages)
- MIT CAR /PARIS (Meeting des Autocaristes)
- Etc.

Le service commercial prévoit aussi, un stand pour présenter le produit passages COMANAV, la clientèle reçoit des brochures, des dépliants, ainsi que toutes explications et assistances.

2-3 Campagne publicitaire -

Annuellement, la COMANAV mène une action publicitaire dans les pays émetteurs de clientèle-groupes.

Cette action touche principalement la France, l'Allemagne, l'Italie et la Belgique.

Pour réussir dans sa démarche, la COMANAV dans sa politique marketing a choisi la presse touristique professionnelle spécialisée dans les pays émetteurs de la clientèle touristique intéressant le Maroc.

Cette campagne de presse a pour rôle principal d'informer les professionnels du tourisme sur l'évolution des produits et des tarifs, aussi bien au Maroc, qu'en Europe.

Cette action va permettre à la COMANAV de renforcer son image de marque, et de mettre en valeur :

- La qualité de service à bord de ses bateaux.
- Le programme présenté.
- Les tarifs groupes, individuels, promotionnels...

II- La demande

1- Caractéristiques :

Face à la diversité de l'offre des prestations de service par voie aérienne, ferroviaire, terrestre, et à l'évolution des modes de vie des ménages, le passager est désormais de plus en plus exigeant. Il est devenu un des consommateurs avisés qui peut faire facilement la différence entre le large éventail des possibilités qui lui sont proposées, pour rejoindre l'autre rive. Durant l'exercice 97, les trafics enregistrés se détaillent comme suit :

- Passagers individuels 34 %
- Passagers en groupes 4 %
- Passagers RME 58 %
- Passagers scolaires 0,5 %
- Opérations spéciales 3 %

2- Saisonnalité :

La demande du transport maritime au Maroc se caractérise par une forte saisonnalité. A cet effet, plus de la moitié du trafic annuel est réalisée durant les mois juillet, août et septembre.

Ainsi, pour le trafic des passagers de la COMANAV, on peut distinguer deux périodes :

2-1 Période basse –saison :

Cette période se caractérise par :

- La diminution du nombre de rotations (aller – retour), notamment en hiver (janvier/février).
- La réalisation de transport des groupes, des groupes scolaires, etc..
- Le coefficient de remplissage se situe à 40 % pour les passagers et, 70% pour le garage.

2-2 Période de Haute saison

cette période se caractérise par :

- Le principal du trafic haute - saison est composé des individuels : Touristes, nationaux, familles et RME (qui représentent 50 % du trafic global de la haute - saison).
- Exploitation du navire sur une durée de 92 jours, réalisant chaque année 23 rotations, à raison de 2 voyages par semaine.
- Le coefficient de remplissage se situe à 70% pour les passagers, et 80% pour le garage.

EVOLUTION TRAFIC POOL DE 1988 A 1998
PASSAGERS
VEHICULES
CAMIONS

ANNEES	PAX	EVOLUTION	VEH	EVOLUTION	CAM	EVOLUTION
1988	823414		97308		13547	
1989	907700	10.24%	109348	12.37%	18978	40.09%
1990	853190	-6.01%	104374	-4.55%	20166	6.26%
1991	865264	1.42%	137354	31.60%	28062	39.16%
1992	997376	15.27%	187339	36.39%	28063	0.00%
1993	1283384	28.68%	251035	34.00%	34192	21.84%
1994	1355043	5.58%	287413	14.49%	37702	10.27%
1995	1154375	-14.81%	235730	-17.98%	30289	-19.66%
1996	1252685	8.52%	247612	5.04%	44432	46.69%
1997	1273436	1.66%	272616	10.10%	55391	24.66%
1998	1461226	14.75%	304197	11.58%	67455	21.78%
TOTAL	12227093		1930129		378277	

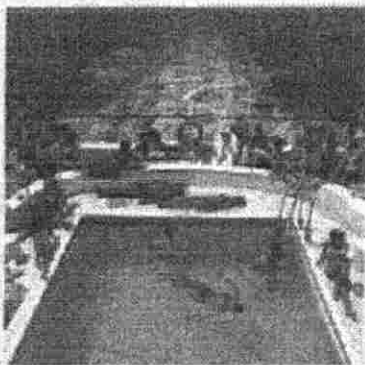
Tableau 2

Source : office d'exploitation des ports

Le tableau -2- démontre l'évolution du Trafic Pool¹² de 1988 à 1998. En vertu de ce tableau, on constate une nette évolution progressive de l'année 88 jusqu'à 98, sauf pour :

- **L'année 90** : on constate une diminution de 6,01 % du trafic due essentiellement à l'unique raison : la guerre du Golf. Celle-ci a engendré sur le plan international et particulièrement dans les pays du bassin méditerranéen une « catastrophe touristique » pour le secteur, et s'est par voie de conséquence répercutée sur le secteur d'activité maritime. Ce dernier, n'a commencé à se remettre à nouveau qu'à partir de la fin de l'année 92.
- **L'année 95** : on constate au cours de cette année une baisse de 14,81 % due essentiellement à une baisse assez importante dans le volet du fret au niveau de la ligne Tanger/Algésiras/Tanger. Cette situation est due aux problèmes entre le Maroc et l'union Européenne concernant le renouvellement du contrat de pêche.
- **De avril 97 à juin 98** : la COMANAV ne faisait pas partie du pool de service, néanmoins, elle a pu drainer le moindre de passagers et véhicules escomptés. Toutefois, et pour le trafic fret, en accordant des commissions très importantes aux transporteurs, elle est arrivée à transporter un nombre très intéressant.
- **A partir de juin 98** : la COMANAV a adhéré au pool de service, et elle a commencé à fonctionner à pied d'égalité avec les autres compagnies maritimes.
- **A compter d'octobre 98** : elle fait partie du pool de recettes fret avec un quota de 18 %.

¹² trafic pool : contrat entre les diverses compagnies maritimes afin de régler le trafic passage de la ligne tanger/algésiras/tanger



III – Les croisières :

On dit que le produit Maroc se prête à toutes les attentes, à tous les caprices des visiteurs en mal de dépaysement et de découvertes. Toutes les spécialités du tourisme y sont exploitées, ce que tous les professionnels maîtrisent amplement.

Mais, combien parmi le public et les opérateurs savent-ils que les croisières affectionnent les escales au Maroc ? que ce tourisme très haut de gamme se développe dans les pays des Oasis et des Kasbahs à une vitesse de mille ?

L'histoire des croisières mouillent dans les ports marocains. Et surprise, elles se comptent par dizaines, déversant sur tous nos circuits plusieurs milliers de touristes de haut niveau.

Le phénomène s'est amplifié ces dernières années dans l'anonymat, simplement parce que hors des bâtiments luxueux qui les transportent d'un rivage à l'autre, les croisiéristes se confondent avec le lot des visiteurs internationaux qui serpentent les sites impériales. Le produit « croisières » s'est développé depuis 1996, avec de très fréquentes arrivées à Tanger (pour la COMANAV), où des navires superbes acheminent en une fréquence de 600 à 1000 personnes.

Pour la COMANAV le trafic des passagers en croisière pour l'année 97 se présente comme suit :

MOIS	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
COMANAV	0	0	0	0	0	0	0	0	297	0	0	1020	1317
LASRY	659	842	0	566	6908	1699	0	2158	3831	3596	2080	0	22339

I.S.I.T.T
DIRECTION GENERALE
Baie de Tanger B.P 651
TANGER

Casablanca le, 21 Juin 1999

Objet : Croisière de Musique Andalouse
10-14 Juin 1999 à bord du «Marrakech»

Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous informer que le groupe COMANAV organise à bord du car ferry «MARRAKECH» une croisière de musique Andalouse, animée par le grand orchestre de Feu Hadj Abdelkrim Raïss et ce du Jeudi 10 au Lundi 14 Juin 1999, en un voyage aller/retour sur la ligne Tanger/Sete/Tanger.

La croisière « Musique Andalouse » est proposée à des prix attrayants, incluant la pension complète, avec une excursion facultative durant l'escale à Sete.

Tarifs par personne selon votre choix de cabine:

Type de cabine	Tarif Aller / Retour
En cabine à 4 Lits	3.950 dhs
En cabine à 2 Lits	4.450 dhs
Supp. Cabine Individuelle	1.000 dhs
Supp. Cabine Triple	650 dhs
Réduction Couple	10 %
Réduction Enfants	50 %
Réduction Voiture	50 %

P.J. : Programme

... I ...



CROISIERE DE MUSIQUE ANDALOUSE
A BORD DU CAR FERRY « MARRAKECH » 10-14 JUIN 1999

- 1^{er} Jour**
Jeudi 10 *Rendez-vous en gare maritime à Tanger à 16h00.*
Départ à 18h00.
Cocktail de bienvenue offert par le Commandant.
Dîner et soirée dansante.
- 2^{ème} jour**
Vendredi 11 *Journée en mer.*
Petit déjeuner, visite organisée du navire.
Concours tir aux pigeons.
Apéritif en musique.
Déjeuner.
Jeux de société, loto, projection d'un long métrage.
Dîner.
Soirée de gala « Musique Andalouse »
- 3^{ème} jour**
Samedi 12 ***Petit déjeuner***
Arrivée à Sète vers 10h00.
Excursion facultative, sinon journée libre.
Départ à 19h00.
Apéritif en musique.
Dîner et soirée dansante.
- 4^{ème} jour**
Dimanche 13 *Journée en mer.*
Petit déjeuner, concours tir aux pigeons.
Apéritif en musique.
Déjeuner.
Jeux de société, loto, projection d'un long métrage.
Dîner.
Soirée de gala « Musique Andalouse »
- 5^{ème} jour**
Lundi 14 *Petit déjeuner*
Arrivée à Tanger vers 09h00.
- Fin de la croisière.*

Pour toute information complémentaire, réservation, prière contacter :

Comanav Voyages
Tel 02 48 48 41 / 02 48 48 42
Fax 02 48 48 43 / 02 48 47 46

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE :

En conclusion de cette deuxième partie, on peut dire que le transport maritime joue effectivement un rôle considérable dans le développement des échanges commerciaux d'une part, et remplit largement son rôle de moyen favorisant le développement du tourisme marocain d'autre part.

Dans ce sens nous avons utilisé un exemple concret marocain se rattachant à la COMANAV pour confirmer nos révélations.

Cependant, comme tout secteur sortant du cadre « du parfait », le transport maritime qui présente des opportunités que le Maroc « apprécie » amplement, est une source de danger à fort risque qui menace les eaux de mer par une dégradation qui va entraîner la destruction des écosystèmes marines.

Ainsi, à travers une troisième partie, on va essayer de traiter le cœur du problème, en mettant l'accent sur les principales causes de la pollution marine, en citant les principales études réalisées dans le domaine et, en dernier lieu en évoquant selon notre propre point de vue, quelles seraient les éventuelles possibilités pour mettre fin aux problèmes d'ordre environnemental.



Introduction 3^{ème} partie

Au cours des dernières décennies, l'agression du milieu marin a entraîné la dégradation du littoral. Une situation de pollution préoccupante s'en est suivie provenant de plusieurs bassins versants. Cette pollution est d'origine domestique, industrielle, hydrocarbures etc... Le Maroc, pays disposant de deux façades maritimes, est très soucieux de l'intérêt d'enrayer les sources de pollution. C'est pour cette raison qu'il s'est engagé à protéger le littoral marin en ratifiant les principales conventions de la protection de l'environnement marin et des ressources halieutiques.

Dans le même sens, le Maroc a pris part activement à toutes les décisions prises par la communauté internationale.

Il s'est rallié à la volonté collective de préserver l'environnement et d'agir en sorte que l'Agenda 21 (qui est un document des Nations-Unies) soit traduit par des actions tangibles. Parmi les réalisations à souligner, la réorganisation du Conseil National de l'Environnement ont permis de réunir les bonnes volontés autour d'une même table et de regrouper les solutions de manière qu'elles soient complémentaires et plus pertinentes.

Chapitre I : Transport maritime et pollution :

I - Contexte général :

Introduction :

L'impact des pollutions sur l'environnement en général, et le milieu marin en particulier est devenu de plus en plus préoccupant. C'est pour cela que des actions correctives ont vu le jour afin de limiter les nuisances, réduire les destructions et protéger les eaux de mer.

Ainsi, dans ce chapitre on va traiter les trois points suivants :

- Le contexte général lié la pollution.
- Les actions menées par l'ODEP.
- Les conventions relatives à la prévention de la pollution accidentelle.

L'espace marin représente une ressource naturelle à « haut risque », car, il est sans cesse agressé par les activités humaines qui risquent de compromettre quelques uns de ses potentiels économiques les plus significatifs et d'avoir des répercussions négatives sur la santé de l'homme et sur les équilibres écologiques.

Parmi ces effets, les pollutions et les nuisances constituent les signes les plus manifestes. Celles-ci proviennent des rejets en mer directement ou indirectement de déchets industriels, urbains ou agricoles.

Ils peuvent également être dus à des accidents de navires transportant des substances potentiellement polluantes. Les pollutions engendrées par ces risques sont de plusieurs sortes :

- Pollution domestique et industrielle.
- Pollution d'origine agricole.
- Pollution due au transport maritime.
- Pollution atmosphérique, etc...

Si on prend le cas du troisième exemple de pollution, on peut dire qu'à ce niveau, le transport maritime des hydrocarbures se trouve au premier rang des sources de pollution des côtes, compte tenu de l'importance du trafic de ces produits. A cet effet, il convient de rappeler que le développement accru de la navigation maritime internationale dans les eaux marocaines constitue une réelle menace pour les zones côtières du royaume.

Pour en mesurer l'ampleur, il faut avoir présents à l'esprit les chiffres suivants :

- ❖ L'axe maritime Atlantique est emprunté par quelques 265 navires par jour¹³.
- ❖ Ce même axe connaît une navigation quotidienne de pétroliers transportant environ un million de tonnes.
- ❖ Sur l'axe Méditerranéen, quelques 200 navires par jour transitent par le détroit de Gibraltar.
- ❖ Enfin, le sixième de la flotte commerciale transitant par les côtes marocaines est constituée par des transporteurs de produits chimiques et autres substances nocives.

¹³ d'après le ministère des pêches maritimes.

Les incidents qui se sont produits au large des côtes marocaines tels que le naufrage du bateau « SAMIR » en novembre 1982, Celui du « TANKER » iranien « KHARQ 5 » en décembre 1989, et plus récemment l'accident du « SEA SPIRIT » en Août 1990, qui est entré en collision avec un méthanier « L'HESPERIS » au large d'Al Hoceïma, ont contribué à sensibiliser davantage l'opinion marocaine aux risques qui menacent le littoral.

En dépit de ce sentiment de culpabilité, les eaux de mer continuent à souffrir des activités de l'homme. Celui-ci y déverse des matières dangereuses pour les écosystèmes, menaçant la vie des espèces animales. Un autre cas de pollution maritime est dû au transport de pétrole le long des grandes routes de navigation. Cependant, il est à signaler que même si les accidents déversent des quantités de pétrole plus vastes, tous les naufrages ne polluent pas autant que les actes irresponsables d'une minorité de pétroliers.

II - Les actions menées par L'ODEP :

1- Les produits hydrocarbures :

Les transports maritimes étant une activité internationale, le Maroc a pris conscience que les mesures visant à améliorer la sécurité des opérations maritimes seraient plus efficaces si elles faisaient l'objet d'une coopération internationale développée.

En effet, la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures avait pris des proportions importantes et inquiétantes, même si ce phénomène ne représente qu'une partie relativement faible de la pollution totale des océans, qui provient essentiellement des eaux usées des agglomérations, des effluents des usines déversés dans les cours d'eau avant d'aboutir dans la mer, de l'écoulement des pesticides et produits herbicides utilisés dans l'agriculture.

Les accidents de pétroliers sont la source la plus connue de la pollution par les hydrocarbures (comme les naufrages du Torrey Canyon en 1967, l'Amoco Cadiz en 1978, du Tanio en 1980, de l'Amazone en Février 1988).

Mais la pollution par les hydrocarbures peut également résulter des opérations effectuées dans les terminaux lors du chargement et du déchargement de ces combustibles, ou encore de l'exploitation normale des pétroliers (nettoyage des citernes par exemple).

L'OMI s'est efforcée de prendre en compte les questions de pollution provenant non seulement d'hydrocarbures mais, aussi d'autres substances dangereuses comme les produits chimiques transportés en vrac ou en colis.

Sur ce volet, l'objectif est de disposer des moyens nécessaires pour pouvoir protéger tout port du Royaume et toute zone sensible du littoral d'une éventuelle pollution par les hydrocarbures.

Par ailleurs, afin d'atteindre l'objectif visé en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, l'ODEP exploitera les résultats de l'étude financée par le Fonds d'Environnement Mondial pour la mise en place d'un système de gestion de la pollution pétrolière pour la composante Sud-Ouest de la Méditerranée. Cependant, l'ODEP devra disposer d'un certain nombre de moyens techniques et humains dont :

- L'acquisition d'équipements de lutte contre les pollutions portuaires, en mer et sur le littoral.
- La formation du personnel.
- L'acquisition d'un troisième remorqueur pour le Nord.
- L'amélioration de la récupération des résidus pétroliers dans les ports.
- La mise à niveau d'un avion de surveillance maritime.

- L'achat de matériel de laboratoire.

Pour ce qui concerne la qualité des eaux des bassins, l'ODEP effectue de manière régulière des analyses aux ports de Casablanca, Safi et Agadir.

Ces analyses concernent :

- Le suivi des germes (coliformes, streptocoques...).
- La mesure des facteurs physio-chimiques (PH, densité...).
- Le dosage des éléments nutritifs (phosphore et azote).
- Le dosage d'éléments organiques (phénols et hydrocarbures).
- La recherche des métaux lourds (plomb, cuivre, mercure, cadmium et zinc).

2- L'assainissement :

Dans certains ports l'assainissement se pose comme cause essentielle de la pollution du bassin portuaire.

Pour chaque cas, l'ODEP se concertera avec les régies d'assainissement de la ville en question pour détourner les rejets qui affectent directement les bassins portuaires, d'une part, et d'autre part veillera à ce que les eaux usées portuaires soient épurées avant d'être adéquatement jetées en mer ou dans le bassin. Cet aspect représente également une partie importante de l'étude Environnement et Pollution, qui élaborera un plan directeur d'épuration des eaux usées portuaires.

3- La pollution par les vracs solides :

La manipulation des vracs solides constitue une source non négligeable de pollution dans certains ports (Casablanca, Safi, Jart Lasfar, Agadir).

L'ODEP compte résoudre ce problème par une gestion rationnelle des aires de stockage et la mise en place d'un système d'arrosage automatique des minerais.

4- Les marchandises dangereuses :

L'ODEP mène actuellement une étude sur la sécurité de la zone aux inflammables au port de Casablanca. Cette étude examine les aspects suivants :

- La restructuration de la zone de stockage (en tenant compte de la classification des matières reçues et en respectant les principes de ségrégation).
- La sécurité incendie et pollution.
- La sécurité du personnel.
- Le transport et manipulation des matières dangereuses.
- Formation et sensibilisation.

III- Les conventions relatives à la prévention de la pollution accidentelle :

Les conventions maritimes se sont des regroupements de prise de décisions, dont le rôle est de mettre en œuvre des textes pour protéger les droits de l'environnement, établir un certain nombre de règles concernant l'activité maritime et prévoir des sanctions en cas de déversement des hydrocarbures, etc..., dans les eaux de mer.

Quatre conventions sont à citer concernant la sauvegarde de l'environnement marin à savoir :

- La convention relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- La convention sur les lignes de charge.
- La convention sur la réglementation internationale pour prévenir les abordages en mer.
- La convention sur les normes de formation des gens de mer.
- Il s'agit de la convention relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer dite « SOLAS » (du 1^{er} novembre 1974). Dans la mesure où la convention définit des règles de sécurité en matière de construction, équipement, exploitation des navires de commerce, celles-ci ont pour effet d'assurer la sécurité proprement dite mais, en même temps, elles constituent des dispositions de prévention de la pollution.
- La convention sur les lignes de charge, prescrit pour tous les navires la délivrance après visite, d'un certificat international de franc-bord.
- La convention sur la réglementation internationale pour prévenir les abordages en mer. Elle établit un certain nombre de règles précises relatives à la navigation et de ce fait, a une action indirecte pour prévenir la pollution accidentelle. (Convention COLREG).

Cette Convention comporte quatre annexes :

- L'annexe 1, traite des emplacements et des caractéristiques techniques des feux et marques.
- L'annexe 2, des signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres.
- L'annexe 3, des caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore.
- L'annexe 4, des signaux de détresse.

Le règlement contient les dispositions essentielles pour prévenir les abordages en mer. Les règles s'appliquent à tous les navires (navires marchands...).

Ce règlement prévoit également que les navires des parties à la convention doivent respecter les dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'OMI. Le règlement contient certaines obligations en ce qui concerne la vitesse, les manœuvres pour éviter les abordages, la conduite dans les chenaux¹⁴ étroits.

- La convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (en 1978).

Elle a établi, ce qui n'avait jamais été fait auparavant, des normes minimales applicables aux équipages qui sont acceptées au niveau international. Cette convention n'est pas censée être un modèle dont doivent s'inspirer nécessairement toutes les Nations pour élaborer leurs prescriptions en la matière car dans beaucoup de pays, les prescriptions en vigueur sont en fait, plus rigoureuses que celles qui sont énoncées dans la convention. Cette dernière, a plutôt pour objet d'éliminer certaines prescriptions inadéquates ou compléter celles qui sont insuffisantes, chaque fois que cela est nécessaire. Elle indique aux pays en développement qui sont en train de constituer leurs flottes, les prescriptions et les normes qui sont acceptables comme minimum à l'échelle internationale.

¹⁴ Passages marins resserrés.

Chapitre II – La coopération dans le cadre de la protection de l’environnement marin :

Introduction

La problématique de la sauvegarde de l’environnement était pour le Maroc qui a vécu dans un climat d’équilibre environnemental, une question secondaire, même si elle a toujours fourni sa part de préoccupations aux différents départements ministériels qui géraient des parties de cet environnement.

- Dans ce chapitre on va essayer, d’évoquer la question de la coopération dans le cadre de la protection de l’environnement marin.

On va donc parlé du :

- Contexte international.
- Contexte national.

I- Contexte International :

Au niveau mondial, les éléments les plus en vue pour la protection de l’environnement marin et la sauvegarde des ressources marines sont constituées d’une part, par deux conventions d’une très grande importance et d’une autre part, par l’adhésion du Maroc aux accords, conventions et traités internationaux pour contribuer à la protection du monde marin.

1- L’Agenda 21 et l’environnement marin :

L’Agenda 21 est un plan d’actions planétaires adopté par la conférence des Nations Unies sur l’environnement et le développement (à Rio de Janeiro 1992) pour promouvoir la protection de l’environnement et le développement durable.

Dans ce sens, des initiatives ont été prises pour mettre en œuvre les dispositions de cet Agenda, ainsi que les conventions internationales qui découlent de la conférence de Rio de Janeiro et les grands programmes de recherche visant la protection de l’environnement et de la vie sur terre.

L’Agenda 21 aborde les problèmes urgents actuels et cherche à préparer le monde aux tâches du siècle prochain.

C’est un processus qui marque la naissance d’un nouveau partenariat mondial pour le développement durable. C’est aussi un programme dynamique qui peut être mené par divers acteurs selon les situations.

Dans le cadre de cet Agenda 21, les départements ministériels concernés par le milieu marin ont engagé une coopération internationale plus ciblée et entrepris des actions au niveau national tendant l’application des activités de gestion, d’exploitation durable et de conservation des ressources marines.

2- Le programme d’action mondial sur la protection de l’environnement marin :

Les lignes directrices de Montréal pour la protection du milieu marin contre la pollution tellurique (1985, 1994) ont débouché sur le programme d’action mondial qui a été signé à Washington en 1995. Celui – ci concerne la protection de l’environnement marin de

l'influence des activités basées en terre dans les zones côtières et porte aussi sur les effets de la pollution tellurique.

Ces lignes directrices comprennent :

- Les définitions des termes pollution d'origine tellurique.
- L'obligation fondamentale des Etats de protéger et de préserver.
- Les rejets sur le territoire d'autres Etats ou dans des zones situées en dehors des limites de la juridiction nationale.
- La coopération à l'échelon mondial, régional ou bilatéral.
- La coopération scientifique et technique.
- L'assistance aux pays en développement.
- L'évaluation de l'environnement.
- Les lois et procédures nationales.
- Les rapports sur la mise en application de ces directives.

Ce programme d'action mondial fait état des efforts qui doivent être consentis par les Etats afin de, définir, de prévenir, de réduire la dégradation du milieu marin due à des activités terrestres et lutter contre cette dégradation.

Il oriente aussi vers, des solutions et des stratégies qui sont adaptés à des types de pollution et dont l'identification requiert une coopération internationale.

II- Contexte national :

Au niveau national, des actions nouvelles où le renforcement d'anciennes dispositions ont été entreprises pour exprimer la volonté gouvernementale de protéger l'environnement marin et les ressources naturelles.

1- Cadre législatif environnemental se référant à la gestion des zones côtières et marines et autres actions de soutien :

Si les lois et règlements constituent en soi un outil indispensable pour assurer une gestion efficace des ressources naturelles, celles qui sont en cours traitant du milieu marin, ne sont pas suffisantes.

Les textes sont nombreux et renferment plusieurs points très importants, mais aussi des lacunes qui affaiblissent leur portée en les rendant mêmes inexplicables dans certains cas et parfois entraînant une certaine difficulté quant à leur application.

Les textes généraux qui existent ont vu le jour en fonction des règles juridiques internationales. Ils portent sur des thèmes comme :

- La création de parcs nationaux et du comité de gestion ainsi que la réglementation et l'interdiction de l'utilisation de moyens mettant en péril les ressources halieutiques.
- La gestion des espèces de faune et de flore marines, bien que tous les groupes constituant la faune ne soient pas sollicités avec la même acuité. Ainsi, il n'est nullement mentionné la protection des oiseaux marins qui dépendent écologiquement du milieu marin.

Toutes les espèces vivant dans les lagunes légalement sous la surveillance du département des pêches maritimes devraient être inclus dans son programme de protection.

-La protection de quelques milieux d'une très grande importance comme ceux sous la surveillance du DPM (Département des Pêches Maritimes).

Il existe une coordination interministérielle pour ces milieux, afin d'éviter les interférences entre les actions positives de chaque intervenant.

Il a été relevé des manques entre autres concernant cette législation :

- L'absence de lois sur les études d'impact constituant un instrument qui permet une coordination des secteurs ;
- L'absence de lois sur les décharges publiques constituant un instrument qui permet une coordination des secteurs ;
- L'absence de répartition des responsabilités qui incombent aux différentes instances en matière de contrôle de l'environnement marin ;
- L'absence de textes juridiques qui règlent et précisent la mise en place des instruments appropriés de surveillance ;
- L'absence de règles en ce qui concerne les contrôles portant sur la qualité de l'environnement ;
- L'absence de dispositions claires fixant les circuits de coordination, les compétences respectives des départements ministériels, pour une meilleure protection de l'environnement.

Les recommandations recueillies au niveau des rapports de la plupart des départements ministériels convergent vers la nécessité primordiale d'un renforcement législatif et juridique cohérent pour créer le cadre visé de coordination, de protection efficace et de préservation nécessaire au programme du développement durable au Maroc.

Cet aspect législatif est d'une importance capitale, car il pourrait prendre la forme d'un code de l'environnement regroupant les multiples volets de nuisances, la complémentarité et la spécialisation tout en conservant un dialogue constructif entre les départements ministériels qui touchent à l'environnement. Evidemment, le souci des réalités nationales devrait être une base pour la sauvegarde des ressources naturelles du pays. L'apport des Nations-Unies (surtout le PNUE¹⁵) et la commission du droit international serait primordial pour aider à combler le vide juridique.

2- Cadre institutionnel, résultats et performances :

Pour accomplir son devoir, honorer ses engagements et appliquer les décisions prises, la structure administrative doit être à la hauteur de la tâche qui lui incombe.

Ainsi, au sein du gouvernement, certains départements ministériels sont plus directement impliqués dans les activités de la protection de l'environnement marin et de la gestion de ses ressources naturelles conformément à leurs attributions.

Ces départements ministériels se spécialisent dans la gestion d'une partie des composantes du domaine marin et du littoral. Et chacun d'eux possède une direction (un service ou une cellule) spécialisée dans un des différents domaines de l'environnement en général et de la gestion des ressources marines en particulier. La présentation des institutions les plus impliquées a pour objectif d'illustrer les efforts consentis par le Maroc pour protéger son environnement côtier, en particulier.

2-1 Les institutions impliquées dans la coordination de la protection de l'environnement :

Le Conseil National de l'Environnement qui existe depuis 1980, est une institution consultative de très haut niveau regroupant toutes les institutions gouvernementales ou non qui agissent sur l'environnement de façon directe ou indirecte.

Il a été réorganisé par le décret du 20 janvier 1995, relatif à la réorganisation des organismes chargés de la protection et de l'amélioration de l'environnement. Cette

¹⁵ PNUE : programme des nations unies sur l'environnement.

réorganisation constitue l'une des principales conséquences de la prise en compte du gouvernement marocain des accords signés lors de la conférence de Rio de Janeiro en 1992.

Ce décret a créé, en plus du Conseil National de l'Environnement, des conseils régionaux de l'environnement ainsi, qu'un conseil de l'environnement au sein de chaque Wilaya ou à défaut de chaque province.

« Le Conseil National de l'Environnement a pour mission d'œuvrer à la protection et à l'amélioration de l'environnement. Cette mission a pour finalités de :

- Préserver l'équilibre écologique du milieu naturel notamment les eaux, le sol, l'air, la faune, la flore et le paysage ;
- Prévenir, combattre et réduire les pollutions et les nuisances de toutes sortes ;
- Améliorer le cadre et les conditions de vie,...¹⁶

Ce conseil regroupe différents départements ministériels ainsi que, des opérateurs économiques dans un but consultatif, des représentants des collectivités et des organismes de recherche.

Il possède aussi des comités spécialisés qui travaillent en permanence tels que le Comité Normes et Standards, le Comité Plan d'Urgence National, le Comité de la Lutte contre la Désertification, le Comité du Développement Durable..

2-2 – Les institutions de gestion du littoral et leur programme :

Parmi les départements inclus dans le Conseil National de l'Environnement, certains agissent directement sur l'environnement naturel côtier et marin par la gestion et /ou par des études scientifiques.

Dans ce contexte et suite à la conférence de « la Terre » à Rio en 1992, des programmes ont été élaborés par ces différents départements ministériels et sont en cours de réalisation ou ont été réalisés.

Il existe plusieurs départements chargés de la protection de l'environnement marin :

- **Le département chargé des pêches maritimes :** c'est l'institution la plus concernée par les activités du secteur maritime aussi bien pour la gestion des ressources halieutiques que pour la réglementation des activités de pêche et du suivi de l'état d'exploitation des ressources.
- **Le département chargé de l'environnement :** Ce département a un rôle de coordinateur non négligeable pour la préservation et la protection de l'environnement et, il intervient dans plusieurs domaines pour s'assurer que les activités engagées par les organismes réputés pollueurs soient atténuées par des actions de sauvegarde de l'environnement en général, et de la protection du littoral en particulier.
- **Le département chargé du commerce de l'industrie et de l'artisanat :** ce département coordonne le projet de Développement Industriel Ecologique Durable (DIED) avec un comité de coordination chargé de mettre en place une stratégie de développement industriel en vue de, promouvoir une production moins polluante et une prévention de la pollution, plutôt qu'un traitement en fin de chaîne de production.
- **Le département chargé des travaux publics :** ce département a pour tâche de gérer et de surveiller les installations portuaires ainsi que la réalisation d'une cartographie adéquate. Le rôle technique de ce département est très important pour

¹⁶ source : le Maroc et l'Agenda 21, en développement durable

la gestion du littoral et la préparation d'un environnement sécurisant pour les utilisateurs des zones côtières.

- **Le département chargé de l'agriculture et de la mise en valeur agricole** : dans le cadre de la protection de l'environnement, le département avait mis sur pied une étude portant sur la définition d'un réseau d'aires à protéger. Plusieurs aires proposées sont situées sur le littoral et ont une action protectrice sur les espèces de flore et de faune terrestres et marines.

Chapitre III – L'Agenda 21 et les principes internationaux de valorisation des zones côtières. :

Introduction

Les perspectives soucieuses de l'intérêt d'enrayer les sources de pollution, ne manquent pas, alors qu'une coordination plus poussée entre les différents acteurs socio-économiques impliqués dans la défense de l'environnement n'apporteraient qu'une amélioration de l'ensemble de la situation.

A travers ce chapitre on va analyser les trois points relatifs à l'Agenda 21 et les principes internationaux de valorisation des zones côtières; qui résident dans :

- Les principes de planification.
- Les principes de gestion.
- Les perspectives d'avenir pour le littoral Méditerranéen.

Le droit international préconise l'adoption d'une série de principes de planification et de gestion, véritables lignes directrices à l'intention des Etats, afin de leur permettre de réaliser un aménagement, une protection et une mise en valeur des espaces côtiers optimaux.

Ceux-ci peuvent être mis en œuvre au niveau national, régional ou mondial. Ils constituent la clé de voûte de toute politique des zones côtières et font déjà l'objet de diverses applications.

I- Les principes de planification :

On distingue :

- Les principes relatifs à l'acquisition des connaissances.
- Les principes relatifs à la prise de décisions.

1- Les principes relatifs à l'acquisition des connaissances :

- **l'inventaire :**

L'inventaire systématique et permanent doit permettre de créer une base d'informations aussi large que possible. Le programme « Action 21 » considère que le recensement des utilisations actuelles et prévues des zones côtières et de leur interactions constitue un des objectifs que le Maroc devrait atteindre. Il précise que celui-ci devrait, selon le besoin améliorer sa capacité de collecte, d'analyse, d'évaluation, et d'utilisation d'informations pour l'utilisation durable des ressources, s'agissant notamment de l'impact sur l'environnement d'activités affectant les zones côtières et marines.

- **La surveillance et la recherche :**

Le programme « Action 21 » considère que les Etats devraient coopérer à la mise en place des mécanismes nécessaires pour l'observation systématique des zones côtières, la recherche et la gestion de l'information. Ces Etats devraient diffuser et transférer aux pays en développement des techniques et méthodes écologiques de mise en valeur durable des zones côtières et marines, les pays en voie de développement devraient aussi se doter de technologies et de moyens scientifiques et techniques endogènes adaptés à leurs structures économiques et sociales.

- **L'analyse :**

L'analyse doit être systématique et prospective. L'analyse systématique de l'environnement permet d'obtenir une représentation du mode de fonctionnement global du système homme – environnement dans ses dimensions sociales, écologiques, économiques et politiques.

L'emploi de la méthode prospective, déjà utilisée dans le cadre du plan bleu en Méditerranée, est de plus en plus fréquemment conseillée. Elle permet d'analyser les tendances et les développements à long terme des phénomènes : économique, écologique, social, culturel, et en tenir compte dans tout le programme de développement durable .

- **L'évaluation :**

L'évaluation doit être systématique. Qu'elle soit effectuée dans une perspective prévisionnelle, prospective, planificatrice ou décisionnelle, l'évaluation d'un espace géographique déterminé doit englober l'ensemble des problèmes susceptibles de se poser.

L'évaluation peut être réalisée conformément à deux approches distinctes, l'une directe par « les potentialités », et l'autre indirecte par les « vulnérabilités » (étude d'impact).

Depuis plus de vingt ans, les organisations internationales s'accordent pour alerter les Etats de l'importance que présentent les espaces côtiers et soulignent que leur protection, aménagement et mise en valeur sont fondamentaux.

Le programme « Action 21 » considère comme nécessaire que les Etats côtiers prennent les mesures préventives et les précautions voulues dans la planification et l'exécution des projets concernant les zones côtières et l'environnement marin, y compris l'évaluation préalable et l'observation systématique des incidences de grands projets.

2- Les principes relatifs à la prise de décision :

- **L'élaboration de programmes et de plans d'action :**

Les plans et schémas de mise en valeur permettent de résoudre les problèmes d'incompatibilité ou de conflits entre des activités dans le cadre d'un espace déterminé et ainsi, de définir et de visualiser sous la forme la mieux adaptée les options retenues.

- **La détermination d'objectifs de qualité et de quantité :**

Le programme « Action 21 » préconise au niveau national, la formule et l'application simultanée de critères de qualité de l'environnement.



II – Les principes de gestion :

Les principes de gestion des zones côtières concernent son aménagement, sa protection et sa mise en valeur.

1- Les principes de protection :

Au niveau mondial, le programme « Action 21 » estime que les Etats côtiers devraient permettre, dans toute la mesure du possible aux particuliers, aux groupes et aux organismes intéressés d'accéder à l'information pertinente et offrir des possibilités de consultation et de participation à la planification et à la prise de décisions aux niveaux appropriés.

Il considère que des programmes d'éducation, de sensibilisation et d'information du public ayant trait aux côtes, devraient être lancés au niveau national.

La réglementation qui implique le respect absolu des normes fixées par la législation au niveau national ou international, apparaît comme le moyen le plus sûr de prévention des effets irréversibles ou des pollutions inacceptables, puisqu'elle détermine clairement les objectifs à atteindre ainsi que les moyens employés.

L'élaboration d'écostandards ou de normes d'environnement quantifiées permettent de substituer à une règle générale et imprécise de comportement une obligation de résultat plus aisément identifiable. La volonté de prendre globalement en considération un espace géographique déterminé se manifeste déjà dans le bassin Méditerranéen.

2- Les principes de mise en valeur :

- La promotion des activités liées à la mer se révèle indispensable, dans la mesure toutefois où celles-ci sont compatibles avec la protection de l'environnement.
- L'amélioration de la liaison pays / zones côtières conditionne également la mise en valeur de ces espaces. En effet, une politique de mise en valeur de la façade côtière ne peut se concevoir qu'en liaison avec un développement des communications et transports terrestres, et ce n'est que par ces liaisons en profondeur entre pôles maritimes des régions périphériques et zones développées, que nombre de régions continentales enclavées seront associées à l'effort de développement.

III – Perspectives d'avenir pour le littoral Méditerranéen :

Le plan bleu, programme d'expertises et d'études prospectives générateur d'actions visant l'harmonisation du développement socio-économique et la sauvegarde de l'environnement Méditerranéen, a permis d'élaborer les scénarios aux horizons 2000 et 2025, devant conduire à la formulation des recommandations destinées aux Etats riverains.

Trois scénarios de développement ont été envisagés :

• Un développement à faible croissance économique :

Dans le cas où l'évolution de l'économie mondiale se traduirait pour les pays méditerranéens par une croissance lente, les contraintes budgétaires pourraient rendre très difficile les opérations d'entretien et d'investissements nécessaires à la protection de l'environnement.

- **Un développement à croissance rapide mais peu soucieux de l'environnement :**

Ceci peut entraîner des dommages graves, voire irréversibles pour l'environnement à cause d'une pression fortement accrue sur les ressources et d'une adaption difficile des actions de réparation des dommages causés.

- **Un développement équilibré et soucieux de l'environnement :**

La conjonction de certains choix de stratégies nationales et d'une coopération internationale poussée pourraient rendre compatible croissance économique et sauvegarde de l'environnement Méditerranéen. La diversité de ces domaines mettent en relief l'imbrication d'échelles de décisions différentes.

- **L'Etat :** En tant que principal intervenant sur le plan macro-spatial, économique et réglementaire, mais, aussi en tant que principal gestionnaire du « bien-environnement ».

- **Les collectivités locales :** Compte tenu de la place capitale qu'elles occupent dans la gestion de l'espace marin et de l'ensemble des ressources marines.

- **Et, enfin les acteurs économiques et les usagers :**

La réussite ou l'échec de ce plan de gestion dépend de sa capacité à satisfaire les multiples intérêts en présence, et à fournir un dénominateur commun (objectif intégrateur) aux différents acteurs dont les attentes souvent divergent ou se contrarient.

Les différentes catégories d'acteurs sont identifiés en fonction des domaines dans lesquels ils s'agissent. il s'agit du : (fig1)

- **Domaine environnemental :** comprend les scientifiques intervenant ou contribuant à la connaissance des milieux et des hommes.

- **Domaine socio-économique :** est celui des utilisateurs du milieu côtier considérés en tant qu'agents économiques.

- **Domaine administratif :** correspond aux gestionnaires de l'espace marin qui décident de la planification, de la réglementation et de l'aménagement du littoral.

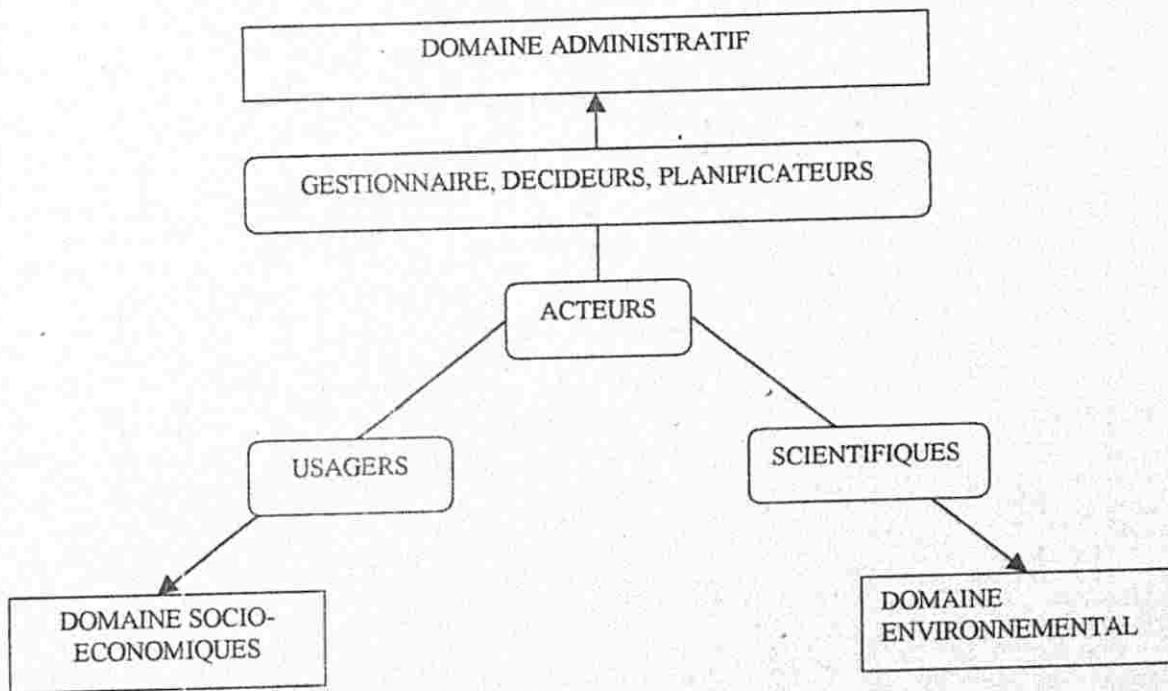


Fig 1

Source : ministère de l'environnement 97 : contribution du Maroc au développement durable.

Conclusion de la troisième partie

Pour conclure cette troisième partie, on peut dire que la sensibilisation est une étape très importante et même capitale pour la réalisation de tous les programmes envisagés dans le cadre du développement durable. Ainsi, la formation du marocain qui est en même temps un des principaux rouages de l'administration, le cadre décideur de la société et l'un des piliers de l'action bénévole entamée par les organisations non gouvernementales (ONG) devient une tâche et un support non négligeable pour la réussite du programme.

La multiplication des ateliers de formation et d'information constitue un atout pour la recherche des solutions adéquates aux situations complexes vécues sur le terrain. L'un des atouts des ateliers est de réunir différents cadres et chercheurs autour d'un même thème et de contribuer par le discussion à un échange d'idées parfois novatrices, réalistes et complémentaires.

La protection de l'environnement ne doit pas être ressentie par la société comme une doctrine ou un mode de vie qui vont disparaître un jour, mais, comme une seconde nature nécessaire au bien-être de l'homme et à sa survie.

Conclusion générale

Tout au long de notre réflexion ,on a essayé de soulever l'importance du transport maritime marocain tout en se rattachant à l'exemple de la COMANAV.

Ceci nous a permis de tirer le constat suivant :

La COMANAV participe à l'expansion de la flotte marchande ainsi que ,celle des passagers, tout en essayant d'offrir des prestations de qualité avec des prix cohérents.

Cependant, ce qui marque notre étude est le passage de l'impact positif à l'impact négatif du transport maritime. Ce choix n'était pas fortuit, il s'expliquait pour nous par la nécessité de démontrer que le transport maritime, secteur d'activité perçu comme un moyen de développement économique, peut être en même temps une arme à double tranchant, ayant un impact négatif sur d'autres éléments d'ordre naturel.

Dans le même ordre d'idées, on a proposé un certain nombre de suggestions qui selon nous, peuvent être les meilleurs moyens pour freiner les effets néfastes du transport maritime sur les eaux de mer il s'agit de :

- La sensibilisation globale sur les changements intervenant dans les eaux de mer qui doit devenir très large. Le public doit être sensibilisé par des campagnes d'éducation et de vulgarisation.

Avec l'entrée en force de la convention sur le droit de la mer et l'adoption d'un nombre d'instruments relatifs à cette convention, apparaît une base claire pour accroître la sensibilisation du public sur la qualité de l'eau de mer.

En général ce ne sont pas les instruments réglementaires qui manquent mais, leur application reste lente à mettre en œuvre.

Toute politique doit commencer par l'éducation et la sensibilisation sur les problèmes des mers comme part importante des problèmes globaux de l'environnement qui doivent être incorporés dans le long terme.

Il est important de rappeler les perspectives sur les eaux pour l'humanité en cette fin de siècle. Les peuples auraient besoin de redécouvrir quelques caractéristiques uniques des océans pour l'humanité.

- Physiquement : la pollution concerne les zones côtières plus que les autres domaines.
- Matériellement :l'humanité dépend de plus en plus de la mer pour la nourriture, l'énergie, la santé, les loisirs, le transport et l'espace vital.
- Culturellement et spirituellement : les mers ont toujours été près des cœurs et des imaginations des peuples. Leur dimension culturelle et spirituelle inclut les mythes au sujet de l'origine de la vie.

VOCABULAIRE :

Affréteur : celui qui prend en location un navire à un armateur.

Armateur : celui qui équipe et exploite des navires pour la navigation commerciale. Désigne également le propriétaire de ce navire.

Armement sec : secteur consacré au transport des marchandises dites « solides », c'est à dire autres que le pétrole et ses dérivés.

Cargo : navire de charge affecté au transport des marchandises souvent utilisé pour désigner un cargo non spécialisé transporteur de marchandises générales.

Chargeur : propriétaire de la cargaison d'un navire, ou d'une partie de cette cargaison.

Charte – partie : contrat d'affrètement ; l'affrètement se conclut au voyage ou pour une période de temps déterminée.

Conférence maritime : accord conclu entre des armateurs engagés dans la desserte d'un même secteur. Ces accords concernent essentiellement la fixation des tarifs du fret et les horaires.

Connaissance : 1°) contrat passé entre le chargeur et le transporteur maritime de marchandises.

2°) preuve écrite de la réception des marchandises par le transporteur maritime.

3°) titre négociable représentatif de la marchandise.

Conteneurs : francisation du terme anglais containers (voir porte- conteneurs).

Frets : prix du transport maritime par extension, désigne la marchandise transportée.

Frètement : contrat consistant pour l'armateur à donner son navire en location à un affréteur.

Ligne régulière : cargo affecté à la desserte régulière d'un secteur géographique déterminé et exploité le plus souvent dans le cadre d'une conférence maritime.

Paquebot : (de l'anglais packet – boat) navire destiné au transport des passagers. Ces unités sont désormais affectées à la navigation de croisières ou à la desserte de lignes sur de courtes distances.

Pétro – minéraliers : (en anglais : oil bulk ore obo) navire transportant, simultanément ou alternativement , du pétrole brut et des marchandises en vrac (telles que minerai – charbon...)

Porte – conteneurs : navire spécialisé dans le transport de marchandises préconditionnées dans des conteneurs normalisés ; ce procédé permet d'éviter toute rupture de charge entre les différents moyens empruntés.

Port en lourd : (en anglais : Deadweight) ; capacité de chargement en poids d'un navire. S'exprime en tonnes.

Roll-on /Roll-off : (abr : RO/RO) ; technique de manutention horizontale où les camions et semi –remorques entrent (port de changement), et sortent (port de déchargement) par leurs propres moyens à l'aide de plans inclinés, donc sans manutention verticale, ni élévateurs, d'où gains de temps importants.

Roulier :navire équipé d'installations de manutention horizontale.

Tramping : Le navire de tramping ou tramp (vagabond) a été comparé à un navire taxi. Le tramp se déplace à la demande, offrant ses services là où il existe , des cargaisons à transporter, par opposition au navire de ligne (liner) qui suit un itinéraire fixe, avec des horaires connus, à la manière d'un train de marchandises.

Transbordeur : francisation du mot car-ferry, navire destiné au transport des passagers accompagnés de leurs véhicules.

Transporteur de vrac : navire affecté au transport de marchandises pondéreuses : minerais, charbons, céréales ...etc.

Développement durable : - politique environnementale nationale.

- Gestion intégrée des zones côtières et de leur environnement.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- « Le Maroc : le prochain dragon ? de nouvelles idées pour le développement » ; auteurs : Serge Leymaire / Jean Tripier, édition EDDIF.
- « L'avenir de l'espace méditerranéen », auteurs : Christian Reynaud / Abdelkadre sidi ahmed, édition PUBLISUD
- « Le Maroc et l'Agenda 21, un développement durable », auteur : Riad Essolh Barrab, édition : OKAD
- « Le plan bleu, avensirs du bassin méditerranéen » auteur : Grenom.M / Batische.M, edition :ECONOMICA, PARIS
- « the international concern for the environment : the concept of common heritage »auteur :Fleisher CA, édition ECONOMICA
- « stratégie et méthodologie pour un aménagement intégré et une exploitation durable des zones côtières marocaines » auteur : Maria Snoussi, édition :OKAD.
- « etudes en droit de l'environnement » auteur :Mohamed ali / Mekouar, edition :ONSKAD
- « la communication une stratégie au service de l'entreprise » auteur : Farrely Nguyen Thanh, cdition ECONOMICA
- « attributions et organisation du ministère du transport », decret N°2-82-36, avril 83
- « la prévention et la lutte contre la pollution et les nuisances », auteur : conseil national de l'environnement.
- « l'environnement et le développement » conférence des nations unies rio de janeiro, 1-12 juin 92.

PRESSE

1- JOURNEAUX

- la vie économique n° 3845-3850
- l'économiste du 1/08/97
- la vie économique n°3902 du 24/01/97
- l'économiste n°325 du 9/04/98
- la vie touristique n°541-545
- les nouvelles maritimes et économiques n°5743 du janvier 99

2- REVUES

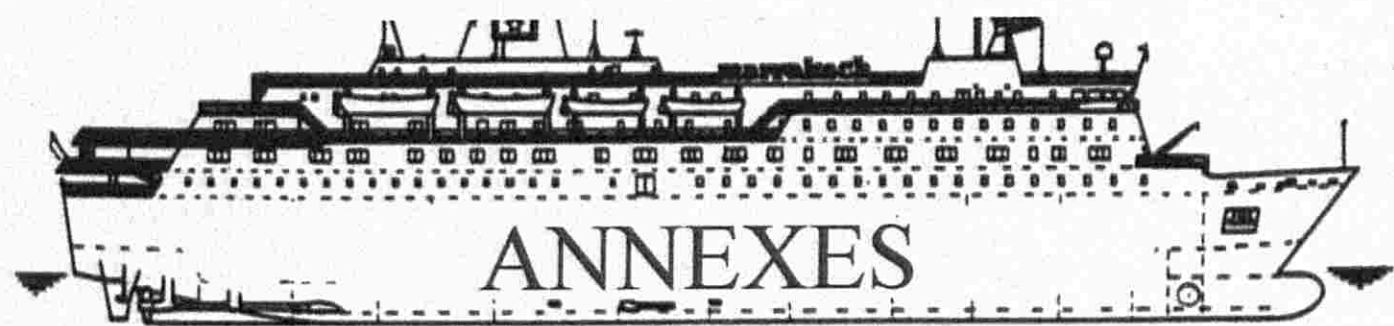
- lettre du tourisme n°1/2/3/4 éditée par l'OMNT
- lettre du tourisme n°6-97 éditée par l'OMNT
- AVC NEWS n°2 juin 97
- AVC NEWS n°3 juin 98
- AVC NEWS n°7 juin 98
- Revue d'information de la BMCE n°257 d'octobre 98
- Revue d'information de la BMCE n°259 de décembre 98
- Revue économie-géographie n°221 de janvier 95

3- LES MEMOIRES

- « le rôle de la COMANAV dans le transport maritime des passagers » 95-96
- « aménagement touristique et protection de l'environnement » 94-96

4- AUTRES DOCUMENTS

- Grand Larousse
- Univers en couleurs « la technologie » Larousse
- Univers en couleurs « la terre » Larousse.



TARIFS LIGNS : TAREX/A/B/C/D/E/F/G/H/I/J/K/L/M/N/O/P/Q/R/S/T/U/V/W/X/Y/Z

GENERAL		DH	PTAS	F.B	F.F	F.H	D.M	LS	F.S	LIT	ESP	SA	CRD	CRN	CRSU	M.FIN	
PASSAGERS	1 ^{re} CLASSE	Adulte	250	3900	1170	190	62	55	19	47	65000	6000	385	218	254	294	178
		Enfant	125	1950	585	95	31	28	10	24	32500	3000	193	108	127	147	83
VEHICULES	2 ^{me} CLASSE	Adulte	210	3200	906	150	50	43	15	37	52000	4700	302	171	200	230	141
		Enfant	105	1600	453	75	25	22	8	19	26000	2350	151	85	100	115	71
Vehicule jusqu'à 6m de long, et 1.8m de haut.			648	9900	2840	465	155	137	47	115	165000	14900	952	529	628	726	436
Fourgonnettes/cars/vans			1070	16400	4700	765	255	223	78	190	274000	24600	1568	871	1037	1198	717
Remorque jusqu'à 2 M de long			295	4500	1290	205	70	62	21	51	74000	6600	420	233	280	322	192
Moto / Bicyclette			200	3000	830	135	45	40	14	33	46000	4250	269	154	179	205	127
Supplément hauteur (par mètre)			300	4500	1290	205	70	62	21	51	74000	6600	420	233	280	322	192
Autocar (par mètre)			305	4700	1340	220	73	65	22	54	62500	5600	448	250	237	273	206
Supplément longueur (par mètre)			305	4700	1340	220	73	65	22	54	62500	5600	448	250	237	273	206

GENERAL		DH	PTAS	F.B	F.F	F.H	D.M	LS	F.S	LIT	ESP	SA	CRD	CRN	CRSU	M.FIN
PASSAGERS	1 ^{re} CLASSE	Adulte		936	152	50	44	15	38	52000	4600	308	173	204	236	142
		Enfant		468	76	25	22	8	19	26000	2400	154	86	102	118	71
VEHICULES	2 ^{me} CLASSE	Adulte		725	120	40	34	12	30	42000	3800	242	137	160	184	113
		Enfant		363	60	20	17	6	15	21000	1900	121	68	80	92	56
Vehicule jusqu'à 6m de long, et 1.8m de haut.				2272	372	124	110	38	92	132000	11900	762	423	503	581	349
Fourgonnettes/cars/vans				3760	612	204	178	62	152	219000	19700	1254	697	830	956	574
Remorque jusqu'à 2 M de long				1032	184	56	50	17	41	59000	5300	336	186	224	258	154
Moto / Bicyclette				664	108	36	32	11	26	37000	3400	215	123	143	164	101
Supplément hauteur (par mètre)				1032	164	56	50	17	41	59000	5300	336	186	224	258	154
Autocar (par mètre)				1072	176	58	52	18	43	50000	4500	358	200	190	218	165
Supplément longueur (par mètre)				1072	176	58	52	18	43	50000	4500	358	200	190	218	165

GENERAL		DH	PTAS	F.B	F.F	F.H	D.M	LS	F.S	LIT	ESP	SA	CRD	CRN	CRSU	M.FIN
PASSAGERS	1 ^{re} CLASSE	Adulte	200	3120	936	152	50	44	15	38	52000	4800	308	173	204	236
		Enfant	100	1560	468	76	25	22	8	19	26000	2400	154	86	102	118
VEHICULES	2 ^{me} CLASSE	Adulte	168	2560	725	120	40	34	12	30	42000	3800	242	137	160	184
		Enfant	84	1280	363	60	20	17	6	15	21000	1900	121	68	80	92
Vehicule jusqu'à 6m de long, et 1.8m de haut.			518	7920	2272	372	124	110	38	92	132000	11900	762	423	503	581
Fourgonnettes/cars/vans			856	13120	3760	612	204	178	62	152	219000	19700	1254	697	830	958
Remorque jusqu'à 2 M de long			236	3500	1032	164	56	50	17	41	59000	5300	336	186	224	258
Moto / Bicyclette			160	2400	664	108	36	32	11	26	37000	3400	215	123	143	164
Supplément hauteur (par mètre)			240	3600	1032	164	56	50	17	41	59000	5300	336	186	224	258
Autocar (par mètre)			210	3760	804	114	44	39	18	32	37500	3360	269	150	142	164
Supplément longueur (par mètre)			244	3760	1072	176	58	52	18	43	50000	4500	358	200	190	218

GENERAL		DH	PTAS	F.B	F.F	F.H	D.M	LS	F.S	LIT	ESP	SA	CRD	CRN	CRSU	M.FIN
PASSAGERS	1 ^{re} CLASSE	Adulte	134	1980	702	114	36	32	12	28	39000	3600	232	130	152	178
		Enfant	67	990	351	57	18	16	6	14	19500	1800	118	65	76	88
VEHICULES	2 ^{me} CLASSE	Adulte	122	1800	544	96	30	28	10	22	31200	2620	182	102	120	138
		Enfant	61	900	272	48	15	13	5	11	15600	1410	91	51	60	69
Remorque			770	11000	2948	418	161	143	43	117	137625	12331	987	551	521	602
Autocar (par mètre)			210	3000	804	114	44	39	18	32	37500	3360	269	150	142	164

PROGRAMME DES ROTATIONS

DU 01/09/1998 AU 15/09/1998

ALGECIRAS —————> TANGER

JOURNEE	DATE	06h30	07h30	09h00	10h30	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h30	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	00h00	01h30	03h00	04h00	05h00	06h00
---------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

VOYAGES SUPPLEMENTAIRES

MARDI	01/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME
MERCREDI	02/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME
JEUDI	03/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME
VENDREDI	04/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME
SAMEDI	05/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME
DIMANCHE	06/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME

LUNDI	07/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
MARDI	08/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
MERCREDI	09/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
JEUDI	10/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
VENDREDI	11/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
SAMEDI	12/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
DIMANCHE	13/09/1998	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM

LUNDI	14/09/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
MARDI	15/09/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS

COM : COMARIT BIS : COMARIT LME: LINEAS MARITIMAS EUROPEAS LIM : LIMADET CT : TRASMED C.AL : AFF. TRASMED CMV: COMANAV

LES VOYAGES SUPPLEMENTAIRES SERONT DECLENCHES EN FONCTION DE LA DEMANDE

PROGRAMME DES ROTATIONS
DU 01/09/1998 AU 15/09/1998

TANGER —————> ALGECIRAS

VOYAGES SUPPLEMENTAIRES

JOURNEE	DATE	06h00	07h00	08h00	09h00	10h00	11h30	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h30	21h00	22h00	23h00	00h00	01h00	02h00	03h30	05h00	
MARDI	01/09/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	COM
MERCREDI	02/09/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	COM
JEUDI	03/09/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	COM
VENDREDI	04/09/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	COM
SAMEDI	05/09/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	COM
DIMANCHE	06/09/1998	LIM		C.AL	LME	CT	CMV	BIS		COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM

LUNDI	07/09/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
MARDI	08/09/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
MERCREDI	09/09/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
JEUDI	10/09/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
VENDREDI	11/09/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
SAMEDI	12/09/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
DIMANCHE	13/09/1998	BIS		COM	LIM	C.AL	LME	CT		COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	COM
LUNDI	14/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	COM
MARDI	15/09/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	COM

COM : COMARIT BIS : COMARIT LME: LINEAS MARITIMAS EUROPEAS LIM : LIMADET CT : TRASMED C.AL : AFF. TRASMED CMV: COMANAV

LES VOYAGES SUPPLEMENTAIRES SERONT DECLENCHES EN FONCTION DE LA DEMANDE

**PROGRAMME DES ROTATIONS
MOIS DE JUILLET 1998**

ALGECIRAS —————> TANGER

JOURNEE	DATE	06h30	07h30	09h00	10h30	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h30	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	00h00	01h30	03h00	04h00	05h00	06h00
MERCREDI	01/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL
JEUDI	02/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL
VENDREDI	03/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
SAMEDI	04/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
DIMANCHE	05/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
LUNDI	06/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
MARDI	07/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
MERCREDI	08/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
JEUDI	09/07/1998	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM
VENDREDI	10/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
SAMEDI	11/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
DIMANCHE	12/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
LUNDI	13/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
MARDI	14/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
MERCREDI	15/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
JEUDI	16/07/1998	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV
VENDREDI	17/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
SAMEDI	18/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
DIMANCHE	19/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
LUNDI	20/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
MARDI	21/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
MERCREDI	22/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
JEUDI	23/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME
VENDREDI	24/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
SAMEDI	25/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
DIMANCHE	26/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
LUNDI	27/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
MARDI	28/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
MERCREDI	29/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
JEUDI	30/07/1998	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM
VENDREDI	31/07/1998	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	CAL	LME	CT	CMV	BIS

VOYAGES SUPPLEMENTAIRES

COM : COMARIT BIS : COMARIT LME : L'ILEAS MARTINAS EUROPEAS LIM : LIMADET CT : TRASMED CAL : AFF. TRASMED CMV : COMANAV

LES VOYAGES SUPPLEMENTAIRES SERONT DECLINCHES EN FONCTION DE LA DEMANDE

PROGRAMME DES ROTATIONS
MOIS DE JUILLET 1998

TANGER —> ALGECIRAS

VOYAGES SUPPLEMENTAIRES

JOURNEE	DATE	06h00	07h00	08h00	09h00	10h00	11h30	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h30	21h00	22h00	23h00	00h00	01h00	02h00	03h30	05h00
MERCREDI	01/07/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
JEUDI	02/07/1998	COM		LIM	C.AL	LME	CT		CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
VENDREDI	03/07/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
SAMEDI	04/07/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
DIMANCHE	05/07/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
LUNDI	06/07/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
MARDI	07/07/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
MERCREDI	08/07/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
JEUDI	09/07/1998	CMV		COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
VENDREDI	10/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
SAMEDI	11/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
DIMANCHE	12/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
LUNDI	13/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
MARDI	14/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
MERCREDI	15/07/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
JEUDI	16/07/1998	LME		CT	CMV	BIS	COM		CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
VENDREDI	17/07/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
SAMEDI	18/07/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
DIMANCHE	19/07/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
LUNDI	20/07/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
MARDI	21/07/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
MERCREDI	22/07/1998	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
JEUDI	23/07/1998	LIM		LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM
VENDREDI	24/07/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV
SAMEDI	25/07/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV
DIMANCHE	26/07/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV
LUNDI	27/07/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV
MARDI	28/07/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV
MERCREDI	29/07/1998	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV
JEUDI	30/07/1998	BIS		COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
VENDREDI	31/07/1998	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME

COM : COMARIT BIS : COMARIT LME : LINEAS MARITIMAS EUROPEAS LIM : LIMADET CT : TRASMED CAL : AFF. TRASMED CMV : COMANNAV
 LES VOYAGES SUPPLEMENTAIRES SERONT DECLINCHES EN FONCTION DE LA DEMANDE

PROGRAMME DES ROTATIONS
DU 15/06/1998 AU 30/06/1998

ALGECIRAS =====> TANGER

VOYAGES SUPPLEMENTAIRES

JOURNEE	DATE	06h30	07h30	09h00	10h30	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h30	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	00h00	01h30	03h00	04h00	05h00	06h00
LUNDI	15/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
MARDI	16/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
MERCREDI	17/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
JEUDI	18/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
VENDREDI	19/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
SAMEDI	20/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS
DIMANCHE	21/06/1998	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS

LUNDI	22/06/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
MARDI	23/06/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
MERCREDI	24/06/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
JEUDI	25/06/1998	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT
VENDREDI	26/06/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
SAMEDI	27/06/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
DIMANCHE	28/06/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
LUNDI	29/06/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL
MARDI	30/06/1998	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL	LME	CT	CMV	BIS	COM	LIM	C.AL

COM : COMARIT BIS : COMARIT LME : LINEAS MARITIMAS EUROPEAS LIM : LIMADET CT : TRASMED CAL : AFF. TRASMED CMV : COMANAV
LES VOYAGES SUPPLEMENTAIRES SERONT DECLENCHES EN FONCTION DE LA DEMANDE

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/net Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:
- The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo is agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.
2. **Owners' Responsibility Clause**
Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.
- And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, small or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.
3. **Deviation Clause**
The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.
4. **Payment of Freight**
The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.
- Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.
5. **Loading/Discharging Costs**
- (a) **Gross Terms**
The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board.
- If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds. Owners only paying trimming expenses.
- Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.
- (b) **F.I.O. and free stowed/trimmed**
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.
- The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).
- * indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.
6. **Laytime**
- (a) **Separate laytime for loading and discharging**
The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.
- (b) **Total laytime for loading and discharging**
The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.
- (c) **Commencement of laytime (loading and discharging)**
Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.
- Time actually used before commencement of laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be.
- * indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.
7. **Demurrage**
Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be charged on cargo not loaded or discharged.
8. **Lien Clause**
Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.
9. **Bills of Lading**
The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.
10. **Cancelling Clause**
Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.
11. **General Average**
General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974, Proprietors or cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).
12. **Indemnity**
Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.
13. **Agency**
In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.
14. **Brokerage**
A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20.
- In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.
15. **GENERAL STRIKE CLAUSE**
Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.
- If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
- If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.
16. **War Risks ("Voywar 1950")**
(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.
- (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.
- (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks, in the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith in the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.
- (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3 or after the Vessel has left the loading port, or the



RECOMMENDED
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976)
INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC.
(To be used for trades for which no approved form is in force)
CODE NAME: "GENCON"

Part

1. Shipbroker	2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel name (Cl. 1)	6. GRT/NRT (Cl. 1)	
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)		
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)		
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b); If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 5)	
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)	a) Laytime for loading b) Laytime for discharging c) Total laytime for loading and discharging	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)	19. Cancelling date (Cl. 10)	
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)		
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.		

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

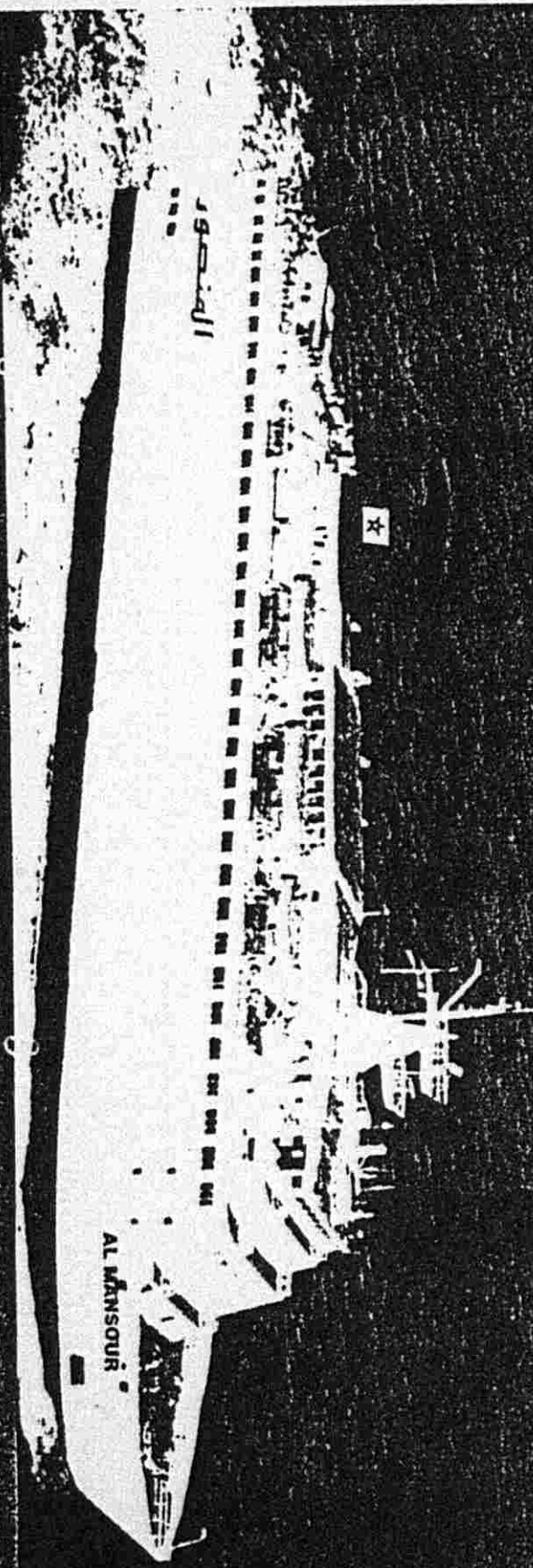
Signature (Owners)

Signature (Charterers)

N° 455080

CF. "AL MANSOUR"

TANGER-ALGESIRAS-TANGHER



Compagnie Marocaine de Navigation

لشركة المغربية للملاحة

شروط عامة للمرور

الجمارك، إلخ... في الحالة التي يرفض فيها بلد الإرساء دخول أي مسافر، ليست الشركة مبيّرة على ضمان عبورته. يكون الأطفال المرافقون تحت حضانة ومسئولية آبائهم يمكن قبول الحيوانات الأليفة على متن الطائرة إذا وضموا في أماكن بعيدة عن المسافرين، وتضمن أصحابها المسؤولية الكاملة عنها.

في كل الحالات تحافظ الشركة بحق رفض دخول أي شخص يفر حموره بأي شكل من الأشكال براحة و أمن المسافرين و / أو بالطاقم وكذا بنظام الطائرة.

يجب أن يخضع بيان تذكرة السفر لشروط النقل الخاص بالشركة و إلى تعليمات القبطان.

مهم

يمكن تغيير خط السيمر وتوقيت انطلاق البواخر بدون إشعار، وعلى المسافرين التأكد من تاريخ وساعة الانطلاق. لتسهيل إجراءات إبحار المسافرين و وسائل النقل، يجب الحضور إلى شيبا بيك أبواب الشركة مساعدين قبل الانطلاق المباشر إليه في التذكرة وعلى الأقل ساعة من قبل. عند انقضاء هذا الأجل، لا يمكن بعد ذلك ضمان إبحار المسافر إلا في حدود المقاعد الشاغرة.

بين الاستفادة ما نفع بنسبة 90٪ و / أو التسميد في صلاحية التذكرة.

يؤدي ضياع أو فقدان التذكرة إلى شراء تذكرة جديدة للتلق.

الفصل 2 : التسميد

في الحالة التي يتعرض المسافر إلى عارض يحول دون سفره، يتم تسميد متن التذكرة بطلبه بالشروط والطرق التالية :

- لا يمكن تسميد التذكرة خلال صلاحيتها إلا بواسطة الوكالة التي أصدرتها.

- عن كل تذكرة أصدرت بأجل مفتوح وكذا كل التذاكر الصادرة بتاريخ محددة وطفية يتم التسميد كالآتي :

أ - بعد خصم 10٪ من ثمن التذكرة إذا تم طلب التسميد 48 ساعة قبل انطلاق الطائرة.

ب - بعد خصم 20٪ من ثمن التذكرة إذا تم طلب التسميد 24 ساعة قبل انطلاق الطائرة.

ج - تقف التذاكر التي يتم تغييرها لأجل الأرفاء، بعد انقضاء الأجال المحددة في الفقرة 1 و ب كل قيتها.

د - يتم تسميد كل تذكرة مقالة خلال صلاحيتها، بنسبة 90٪ من قيمتها .

الفصل 3 : القبول

كل مسافر حامل لتذكرة بأجل مفتوح لا يمكنه الإبحار إلا في حدود المقاعد الشاغرة.

لقبول المسافر على متن الطائرة، عليه أن يكون في وضعية قانونية تجاه السلطات و إجراءات المرور بالحدود الدورية،

شروط التالية تتعلق بنقل المسافرين من لحظة الإبحار إلى غاية الإرساء. يسير هذا النقل بناء على الظهير المكون لقانون التجارة بحرية المونخ في 31 مارس 1919 كما تم تغييره و / أو تمتد على الإقناتية الدولية ببروكسيل في 29 ابريل 1961 ، فقط أو ما يتعلق بالحالات والحدود التي تكون فيها هذه النصوص قانونية اجبارية بالنسبة للطرفين وكذلك بناء على الشروط العامة للمرور البحري إليها أسفله.

معتبر المسافر مسؤولاً على نفسه وعلى أمتعته وكذا التوابع لاخرى التي يجرسها. تدير الشركة من كل مسؤولية ترتب عن إغرامسة السيطة للمسافر على أمتعته، عن لا مبالاة أو أي خرق قانوني النقل.

فصل 1 : تذكرة السفر

تكون تذكرة المسافر اسمية وغير قابلة للتحويل. يؤدي ثمن تذكرة مسبقاً وموجودة لأي طارئ، في الحالة التي تحدث زيادة في ثمن تذكرة المرور يوم تسليمها، تحفظ الشركة بحق القيام بعملية تجميع لالذ، وعلى المسافر أداء الزيادة إن وجدت.

تكون التذكرة صالحة إلا لتغطية النقل من ميناء الإبحار إلى ميناء الإرساء، في حالة عدم استعمال تذكرة بالنسبة لسفر محدود لا يمكن لدة صلاحيتها أن تزيد على السنة ابتداء من تاريخ إصدارها.

كذلك بالنسبة للشركة فيمكنها، بدون الإضرار بحقها، أن يجر في شروط السفر خصوصاً في ما يتعلق بخط الرحلة، توقيت والتسمية.

حالة إلغاء الوردان من لدن الشركة، يبقى للمسافر الاختيار

CONDITIONS GENERALES DE PASSAGE

Les conditions ci-dessus sont celles du transport des passagers depuis le moment de l'embarquement jusqu'à celui du débarquement. Le présent contrat est régi par le Dahir formant le Code de Commerce Maritime du 31 Mars 1919 tel qu'il a été modifié et/ou complété et par la Convention Internationale de Bruxelles du 29 Avril 1961, mais seulement dans les cas et limites où ces textes légaux sont obligatoires pour les parties et en outre, par les conditions générales de passage ci-dessous mentionnées.

Le passager est réputé responsable de sa personne, de ses bagages et de tous autres accessoires dont il a la garde. La Compagnie décline toute responsabilité quant à la mauvaise surveillance du fait du passager, de sa négligence ou de toute entrave à la réglementation du Transport tant celle de la loi que de la Compagnie.

ARTICLE 1 : LE BILLET DE PASSAGE

Le billet de passage est nominatif et non transférable. Le prix du billet est payable d'avance et acquis à tout événement. Au cas où le prix du billet de passage arrive à subir des fluctuations à la hausse, au jour de sa délivrance, la compagnie se réserve le droit d'opérer un rajustement en conséquence, le passager devant payer le supplément s'il y a lieu.

Le billet de passage n'est valable que pour couvrir le transport du port d'embarquement au port de débarquement. En cas de non utilisation d'un billet pour un passage déterminé, sa validité ne peut excéder une année à compter de la date de son émission.

De même la Compagnie peut, sans préjudice à ses droits, modifier les conditions de passage, à savoir notamment l'itinéraire, l'horaire et le tarif.

En cas d'annulation de rotation par la Compagnie, le

passager a le choix entre le remboursement à 90 % et/ou la prolongation de la validité du billet.

Tout billet égaré ou perdu entraîne l'achat d'un nouveau titre de transport.

ARTICLE 2 : REMBOURSEMENT

Lorsqu'un passager est empêché d'entreprendre son voyage, le remboursement du prix du billet se fait à sa demande, dans les conditions et les modalités suivantes :

- Le remboursement d'un billet en cours de validité ne peut être effectué que par l'agence qui l'a émis.
- Tout billet présenté pour remboursement doit comporter la date de l'annulation des places.
- Pour les billets émis "en open" ainsi que les billets émis à dates fixes et annulés le remboursement se fait comme suit :

- a) - Après déduction de 10 % du prix du billet. Si la demande de remboursement a été faite 48 heures avant le départ du navire.
- b) - Après déduction de 20 % du prix du billet. Si la demande a été présentée dans les 24 heures avant le départ du navire.
- c) - Les billets qui seront présentés pour annulation après expiration des délais fixés aux paragraphes a) et b) perdront la totalité de leur valeur.
- d) Tout billet OPEN, en cours de validité, sera remboursé à 90 % de sa valeur.

ARTICLE 3 : ADMISSION

- Un passager muni d'un billet open ne pourra embarquer que dans la limite des places disponibles.
- Pour être admis à bord, le passager doit être en situation

régulière vis à vis des autorités et de formalités du passage des frontières (police, douane, etc...). Dans le cas où le pays de débarquement refuse l'entrée au passager, la Compagnie n'est pas tenue de lui assurer le voyage du retour.

- Les enfants mineurs sont sous la garde et la responsabilité de leurs parents.
- Les animaux domestiques peuvent être admis à bord s'ils sont logés loin des passagers. Leurs propriétaires en sont pleinement responsables.
- Dans tous les cas, la Compagnie se réserve le droit de refuser l'accès de toute personne dont la présence, à quelque titre que ce soit, serait préjudiciable au confort, à la sécurité des passagers, et/ou de l'équipage ainsi qu'au bon ordre à bord.

Le titulaire du billet de passage est tenu de se conformer aux conditions de transport de la Compagnie et aux instructions du capitaine.

IMPORTANT

- Les itinéraires et les horaires de départ des navires pouvant être modifiés sans préavis, il est recommandé aux passagers de se faire confirmer la date et l'heure de départ.
- Afin de faciliter les formalités d'embarquement des passagers et des véhicules, il est recommandé de se présenter aux guichets portuaires de la Compagnie DEUX HEURES AVANT le départ indiqué sur le billet et au minimum UNE HEURE avant.

Passé ce délai, le passager ne sera plus assuré d'embarquer à bord que dans la limite des places disponibles.

CONDICIONES GENERALES DE PASAJE

Las condiciones siguientes son aquellas relativas al transporte de pasajeros a partir del momento de embarque hasta el desembarque. El presente contrato queda regido por el Dahir relativo al código de Comercio Marítimo del 31 de Marzo 1919, tal como quedó modificado y/o completado por el Convenio Internacional de Bruselas del 29 de Abril de 1961, pero solo en los casos y límites donde estos textos legales son obligatorios para las partes y, además, por las condiciones generales de pasaje a continuación enunciadas.

El pasajero es considerado responsable de sí mismo, de su equipaje y de cualquier otro accesorio cuya vigilancia queda bajo su cargo. La Compañía no se responsabiliza del hecho de la mala vigilancia por parte del pasajero, su negligencia, o de cualquier otra infracción del reglamento del transporte tanto el correspondiente a la ley como al de la compañía.

ARTICULO 1 : EL BILLETE DE PASSAJE

El billete de pasaje es nominativo e intransferible. El precio del billete es pagadero de anticipo y adquirido en cualquier acontecimiento. En caso de que el precio del billete de pasaje llegue a experimentar fluctuaciones al alza, el día de su expedición, la Compañía, por consiguiente, se reserva el derecho de efectuar un reajuste, y en su caso, el pasajero deberá pagar un suplemento.

El billete de pasaje es válido únicamente para cubrir el transporte desde el puerto de embarque hasta el puerto de desembarque. En caso de no utilización de un billete por un pasaje determinado, su validez no podrá rebasar el año a partir de la fecha de su emisión.

De la misma forma, la Compañía, sin perjuicio de sus derechos, puede modificar las condiciones de pasaje, a

saber en particular, el itinerario, el horario y la tarifa.

En caso de anulación de rotación por la Compañía, el pasajero tiene la elección de rotación entre el reembolso del 90 % del precio del billete o la prórroga de la validez del mismo. Cualquiera estratagemas o pérdida de billete de pasaje implica la adquisición de un nuevo título de transporte.

ARTICULO 2 - REEMBOLSO

Cuando a un pasajero se le impide efectuar el viaje, el precio de reembolso del billete se efectúa a petición del mismo, según las condiciones y modalidades siguientes :

• El reembolso de un billete en curso de validez solo puede efectuarse por la agencia emisora.

• Cualquier billete presentado para reembolso debe llevar la fecha de anulación de las plazas.

• Para los billetes emitidos en "open" así como aquellos emitidos en fechas fijas y anuladas, el reembolso se hará como sigue :

a) - Después de deducción del 10 % del precio del billete, si la petición de reembolso ha sido formulada en el plazo de 48 horas antes de la salida del barco.

b) - Después de deducción del 20 % del precio del billete, si la petición ha sido presentada en el plazo de 24 horas antes de la salida del barco.

c) - Los billetes que serán presentados por anulación, una vez expirados los plazos fijados en los párrafos a) y b) perderán la totalidad de su valor.

d) - Cualquier billete OPEN en curso de validez será reembolsado al 90 % de su valor.

ARTICULO 3 - ADMISION

• Un pasajero provisto de un billete open solo podría

embarcar en el límite de las plazas disponibles.

• Para ser admitido a bordo, el pasajero debe estar en situación regular respecto con respecto a las autoridades así como deberá cumplir con las formalidades del paso de las fronteras (póliza, aduana etc ...) En caso de que el país de desembarco deniegue la entrada al pasajero, la Compañía no tendrá porque asegurarse el viaje de regreso.

• Los menores quedan bajo la responsabilidad y vigilancia de sus padres.

• Los animales domésticos pueden acceder a bordo si se les reservan lugares lejos de los pasajeros. Sus propietarios tendrán que asumir todas las responsabilidades respecto a los mismos.

• En cualquier caso, la Compañía de reserva el derecho de denegar el acceso a cualquier persona cuya presencia de cualquier manera, fuera perjudicial a la comodidad, seguridad de los pasajeros, y/o a la tripulación así como al buen orden de a bordo.

• El titular del billete de pasaje ha de someterse a las condiciones de transporte de la Compañía así como a las instrucciones del capitán.

IMPORTANTE

• Los itinerarios y horarios de salida de los barcos pueden ser modificados sin previo aviso, se recomienda a los pasajeros de confirmar la fecha y hora de salida.

• Con el fin de facilitar las formalidades de embarque de los pasajeros y vehículo, se recomienda se presente a las baguillas portuarias de la Compañía DOS HORAS ANTES de la salida indicada en el billete y como mínimo UNA HORA antes.

• Pasado este plazo, el pasajero solo podrá embarcar en el límite de las plazas disponibles.

الشركة المغربية للتجارة

**COMPAGNIE MAROCAINE
DE NAVIGATION**

1. TANGER - ALGECIRAS
2. ALGECIRAS - TANGER
BILLET DE PASSAGE COMPTABILITE

N° 455080

Jaune

(3)

NOM PASSAGER	NATION.	ITINERAIRE	DATE ET HEURE FIXÉES POUR LE DEPART			
			JOUR	MOIS	AN	H. DEP.
1		ALLER	JOUR	MOIS	AN	H. DEP.
2		RETOUR	JOUR	MOIS	AN	H. DEP.
3						
4						
TYPE VEHICULE	MARQUE	N° IMMATRICULATION	POIDS			
DATE D'EMISSON			CONFIRMATION DE RESERVATION			
JOUR			N° ALLER PASSAGERS			
MOIS			N° ALLER VEHICULES			
ANNEE			N° RETOUR PASSAGERS			
CACHET DE L'AGENCE			N° RETOUR VEHICULES			
		ADULTES	ALLER		RETOUR	
		ENFANTS				
		VEHIC.				
		CARAV.				
		SUPPL				
		ANIM.				
		OBSERVATIONS				
		TOTAL ALLER			TOTAL RETOUR	
		TOTAL ALLER / RETOUR				

الشركة المغربية للملاحة

COMPAGNIE MAROCAINE
DE NAVIGATION

1. TANGER - ALGERIRAS
2. ALGERIRAS - TANGER
BILLET DE PASSAGE AGENCE EMETTRICE

N° 455080

A052 (4)

NOM PASSAGER	NATION.	TINERAIRE		DATE ET HEURE FIXÉES POUR LE DEPART			
		ALLER	RETOUR	JOUR	MOIS	AN	H. DEP.
1		ALLER		JOUR	MOIS	AN	H. DEP.
2		RETOUR		JOUR	MOIS	AN	H. DEP.
3							
4							
TYPE VEHICULE	MARQUE	N° IMMATRICULATION	POIDS	DATE DEPART			
				JOUR	MOIS	ANNEE	
				CACHET DE L'AGENCE			
				DATE DEMISSION			
				JOUR	MOIS	ANNEE	
				CONFIRMATION DE RESERVATION			
				N° ALLER PASSAGERS			
				N° ALLER VEHICULES			
				N° RETOUR PASSAGERS			
				N° RETOUR VEHICULES			
				OBSERVATIONS			
				TOTAL ALLER / RETOUR			

COMPAGNIE MAROCAINE
DE NAVIGATION

1. TANGER - ALGERIRAS
2. ALGERIRAS - TANGER
BILLET DE PASSAGE PASSAGER

N° 455080

Blanc & Co

(5)

الشركة المغربية للملاحة

NOM PASSAGER		NATION.		ITINERAIRE		DATE ET HEURE FIXÉES POUR LE DEPART						
1				ALLER	JOUR	MOIS	AN		H. DEP.			
2				RETOUR	JOUR	MOIS	AN		H. DEP.			
3												
4												
TYPE VEHICULE	MARQUE	N° IMMATRICULATION	POIDS	ADULTES	ALLER						RETOUR	
					Classe	NBRE	Prix Unitaire	Montant	Classe	NBRE	Prix Unitaire	Montant
				ENFANTS								
				VEHIC.								
				CARAV.								
				SUPPL								
				ANIM.								
OBSERVATIONS				TOTAL ALLER				TOTAL RETOUR				
TOTAL ALLER / RETOUR												

DATE D'EMISSON
JOUR MOIS ANNEE

CONFIRMATION
DE RESERVATION
N° ALLER PASSAGERS
N° ALLER VEHICULES
N° RETOUR PASSAGERS
N° RETOUR VEHICULES

CACHET DE L'AGENCE