



Transport maritime marocain

## De grandes opportunités pour une faible offre

Dounia Mounadi  
dmounadi@aujourd'hui.ma

*Le transport maritime marocain est confronté à de sérieux obstacles qui entravent son développement et ralentissent la compétitivité du Royaume sur le plan international et au niveau de sa région en particulier.*

Le transport maritime assure plus de 95% du commerce extérieur marocain. Il est de ce fait un secteur névralgique pour l'économie marocaine. Cependant, le transport maritime marocain est confronté à de sérieux obstacles qui entravent son développement et ralentissent la compétitivité du Royaume sur le plan international en général et au niveau de sa région en particulier. C'est ce qui se dégage de la toute récente étude réalisée par la Direction des études et des prévisions financières relevant du ministère de l'économie et des finances. Un document intitulé «Le transport maritime des marchandises au Maroc : évolution et perspectives» et qui reprend les différentes mutations qu'a connues le secteur depuis les années 2000.

### L'infrastructure au diapason des attentes...

L'importante évolution de la structure des échanges commerciaux du Maroc sur les deux dernières décennies a engendré un besoin grandissant en matière de transport maritime. Il s'agit d'un besoin multidimensionnel, notamment avec la nouvelle orientation du Maroc vers l'ouverture sur de nouveaux partenaires commerciaux dans l'objectif de réduire sa forte dépendance vis-à-vis de ses partenaires historiques. Cette diversification, certes prometteuse, implique de facto des efforts soutenus aussi bien en termes réglementaire, législatif et d'infrastructures portuaires que de services maritimes efficaces et compétitifs, à même de soutenir les ambitions du Maroc à s'ouvrir sur de nouveaux marchés. C'est ainsi que de grands efforts ont été engagés au cours de ces dernières années (réforme portuaire, port Tanger Med, développement des lignes régulières...) et qui se sont manifestés par l'amélioration de la connectivité maritime du Maroc (de la 77ème place à la 16ème entre 2004 et 2015 selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) du Maroc). Cependant, d'après l'étude de la DEPF, d'importants défis restent encore à relever afin d'accompagner et renforcer les exportations marocaines, notamment vers des régions à fort potentiel de croissance (Afrique, Amérique Latine, Asie et Moyen-Orient).

### Les opérateurs marocains se font rares

L'analyse de la structure du transport maritime marocain fait apparaître la prédominance des flux vraciers qui représentent la partie la plus importante de la demande du transport maritime. Cependant, sur ce segment l'offre du pavillon national est quasiment absente au profit d'opérateurs étrangers. A noter que les marchandises en vrac se constituent principalement des matières premières et se caractérisent généralement par un nombre réduit d'opérateurs et de marchés. Eu égard aux différences inhérentes à la nature des produits et des facteurs déterminant leurs flux, chaque catégorie de vrac nécessite un transport particulier. En effet, les opérateurs du transport maritime sont amenés à gérer un ensemble de facteurs structurels et conjoncturels. Les secteurs du transport et du commerce qui sont, certes, fortement interdépendants ne suivent pas la même logique et les stratégies de production et de commercialisation des importateurs/exportateurs servant à sécuriser les débouchés et/ou à diversifier les fournisseurs sont bénéfiques pour les opérateurs industriels, agricoles... mais elles entravent le développement de grands transporteurs nationaux. La demande du transport maritime est dès lors dispersée et fluctuante. Néanmoins, elle est croissante et pérenne vu que le Maroc est le premier exportateur mondial des phosphates, un important importateur des céréales et un net importateur du charbon, d'hydrocarbures...

« L'analyse de la structure du transport maritime marocain fait apparaître la prédominance des flux vraciers.

## La flotte maritime marocaine en forte régression

TPL	1990	1995	2000	2010	2015
Algérie	964	1093	1111	765	789
Libye	1463	1219	667	1405	1410
Maroc	594	391	384	332	145
Tunisie	447	176	170	97	337
Egypte	1796	1899	2093	1518	1506
Pologne	4490	3556	1855	131	114
Espagne	6461	1817	2053	2555	1964
Turquie	5477	9114	10174	7878	8820
Italie	11524	9335	9769	17276	17554
France	6653	6455	7293	8822	6883

La flotte sous pavillon marocain compte 86 navires en 2015 pour un tonnage de 145 mille tonnes poids lourd (mTPL), qui se compose de 7 porte-conteneurs (53,3% du tonnage total), de 71 autres navires (32,7%), de 6 navires de charges classiques (6%) et d'un pétrolier (3,3%). Cette flotte, dont la capacité avait atteint 593 mTPL en 1992, a connu, au cours des deux dernières décennies, une régression annuelle moyenne de 7%, ainsi qu'un grand changement dans sa structure. En effet, l'année 1994 est une date marquante dans la mesure où la flotte nationale a perdu à peu près le tiers de son tonnage après la suppression de l'ensemble de ses vraquiers. En 1999, le Maroc a plus que doublé

son tonnage en porte-conteneurs et a atteint son plus haut niveau en 2007 avec 90 mTPL. Depuis, une contraction s'est manifestée et s'est traduite par une baisse à 55 mTPL en 2012. Concernant les pétroliers, la flotte marocaine comprenait en moyenne 16 mTPL sur la période 1999-2003 contre 114 mTPL pour la période 2004-2008, et 11 mTPL entre 2009 et 2015. Les navires de charges classiques et autres navires ont également vu leur tonnage se rétrécir. De ce fait, et à fin 2015, la flotte marocaine avec une capacité de 145 mTPL se trouve mal classée par rapport à ses voisins de la région nord-africaine dont les flottes de l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte ainsi que les voisins européens.

## Une stratégie portuaire à forte portée

La stratégie portuaire du Maroc à l'horizon 2030 vise à assurer un développement harmonieux et intégré aux ports du Royaume qui seront regroupés dans six pôles portuaires: pôle de l'Oriental (port Nador), pôle du Nord-Ouest (port de Tanger et Tanger Med), pôle de l'aire Kenitra-Casablanca (port de Casablanca, port de Mohammedia, et port de Kenitra), pôle Abda-Doukkala (port de Jorf Lasfar et port de Safi), pôle du Souss-Tensift (port d'Agadir) et pôle des ports du Sud (port de Tan Tan, port de Laâyoune et port de Dakhla). Ce regroupement portuaire, dont l'enveloppe d'investissement est estimée à plus de 74 milliards de dirhams, permettrait d'ali-

gner la gestion et l'organisation des ports marocains sur les standards internationaux et prend en considération la déclinaison territoriale en tant que moyen de gouvernance à même de créer un système portuaire moderne, cohérent et performant basé sur la gestion des complémentarités et la création des synergies entre les différents ports. Cette régionalisation portuaire s'inscrit dans l'objectif de créer une dynamique dans l'ensemble des ports marocains. Elle consiste à décongestionner le trafic maritime dans les principaux ports en exploitant les capacités qui demeurent sous employées dans certains ports (secondaires ou spécifiques).

