

## MARINE MARCHANDE

Touchée,  
mais pas  
coulée ?**Le pavillon national est en berne.**

La minuscule flotte marocaine laisse la place aux navires étrangers pour assurer l'immense majorité du commerce extérieur. La marine marchande tente d'y remédier.

**L**e bâtiment qui abrite les bureaux de la direction de la Marine marchande invite au voyage : fuir. Loin. En face de la rutilante gare de Casa-Port, la façade de cette administration qui dépend du ministère de l'Équipement et du Transport fait grise mine, à l'image de la flotte de commerce marocaine. Pour se rendre dans les quartiers de son directeur, le visiteur traverse un hall occupé par un essaim de mouches, s'engouffre dans un minuscule ascenseur tremblant, puis longe un étroit couloir paré de formica. Dans son bureau où peine à percer la lumière, Mohamed Reda Chakkor garde le caban qui lui confère, avec sa barbe de trois jours, un air de capitaine au long cours. L'ancien architecte naval, nommé directeur de la Marine marchande en janvier 2015, ne fait pas dans la décoration d'intérieur, mais c'est un chantier cyclopéen qu'il entame : rendre ses lettres de noblesse au pavillon marocain. Un enjeu stratégique

et économique de premier ordre, longtemps remis aux calendes grecques.

**Nouvelle compagnie en vue**

Le 5 avril, le tribunal de commerce de Tanger adjugeait le ferry *Le Rif* – qui appartenait à l'International maritime transport corporation (IMTC), en liquidation judiciaire –, pour 9 millions de dirhams, à une nouvelle société de droit marocain, World Detroit Shipping (WDS). Dans le secteur du transport de passagers en Méditerranée, où les sociétés marocaines ont coulé les unes après les autres, à l'exclusion d'Inter Shipping, la seule compagnie 100 % marocaine sur le détroit, l'arrivée de WDS est peut-être enfin le signe d'un regain de confiance des investisseurs. Et une autre compagnie devrait bientôt voir le jour. "Le

**Le transport maritime assure plus de 95 % du commerce extérieur**



ministère vient de signer un protocole avec la BMCE, pour constituer une société nationale qui va opérer tous les navires de transport de passagers, et le transport des MRE notamment. Cette société est en train d'être créée, on en verra les résultats très prochainement", nous apprenait Mohamed Reda Chakkor le 30 mars. Une bonne nouvelle dans un secteur au bord du naufrage.

**Souveraineté sabordée**

"La disparition de notre flotte nous fait mal", témoignait avec des sanglots dans la voix un participant à la deuxième édition du colloque Marfor, qui s'est tenu à l'Institut supérieur des études maritimes de Casablanca (ISEM) du 23 au 25 mars. Au-delà de l'aspect sentimental, de véritables enjeux de souveraineté se jouent derrière le déclin du pavillon national. Le transport maritime assure plus de 95 % du commerce extérieur marocain. Et 93 % de ce trafic est assuré par des armateurs étrangers. C'est ainsi que plus de 20 milliards de dirhams (2 milliards de dollars) quittent



Les faillites de la Comanav, Comarit et IMTC ont précipité le déclin du pavillon national.

le Maroc chaque année pour payer, en devises, le transport des marchandises qui entrent et sortent du pays par voie de mer. Le royaume se retrouve ainsi dans une situation de dépendance. Le professeur et expert maritime Najib Cherfaoui s'appuie sur l'exemple des céréales (dont le Maroc importe 4 millions de tonnes chaque année) et des phosphates (second produit d'exportation, après l'automobile), pour relever un problème de "souveraineté et de sécurité": "Si le pays a un besoin urgent de céréales et qu'aucun bateau n'est disponible, on sera obligé de mendier pour les avoir. Pire, ça nous oblige à être en bons termes avec certains pays, simplement parce qu'ils sont leaders dans le transport d'acide phosphorique". Mohamed Reda Chakkor abonde dans son sens: "Aujourd'hui, le prix du fret est bas, donc on s'en sort à peu près, mais on ne sait pas comment il évoluera à l'avenir". Il ajoute qu'il n'y a guère que le cabotage — le transport entre ports nationaux — qui est réservé aux opérateurs marocains.

### Toucher le fond pour remonter?

Sans louvoyer, le directeur de la Marine marchande nous affirme: "On a touché le fond, on va devoir pousser pour remonter". Pour Najib Cherfaoui, qui a établi la liste de tous les navires marocains depuis 1886, "il n'y a que sept bateaux marocains de transport de marchandises et de passagers". À titre de comparaison, la flotte marocaine comptait 34 unités à son apogée, en 1955. Les faillites successives de la Comanav, Comarit et IMTC ont précipité le déclin du pavillon national. Alors que le tonnage du commerce maritime international a plus que doublé sur les deux dernières décennies, la flotte marocaine a enregistré une baisse annuelle moyenne de 9%. Pourtant, un tiers de la flotte mondiale navigue sous pavillon d'un pays en voie de développement. "Nous avons, avec le ministère, adopté définitivement, le 29 mars, une stratégie maritime ambitieuse, dont l'objectif principal est d'assurer le transport de flux stratégiques en passant par la relance du pavillon marocain", tente de rassurer

## 5 AXES DE RELANCE

La stratégie de relance veut traiter cinq facteurs dont la défaillance a conduit au déclin de la flotte.

- 1** La refonte du Code de commerce maritime qui date de... 1919. Cela devrait "permettre de renforcer non seulement la sécurité maritime, mais aussi de rendre plus attractif le pavillon d'Etat," explique la juriste Nadia Bouayad-Boukhalef.
- 2** Une ouverture vers l'Afrique de l'Ouest et un marché connecté.
- 3** La mise en place d'une industrie de services pour attirer les armateurs. Mohamed Reda Chakkor assure que la construction d'une cale sèche de 240 mètres et d'un syncrolift (ascenseur à bateau) est en cours, à Casablanca.
- 4** Le ministère applique depuis peu une politique de ressources humaines qui vise à recruter d'anciens professionnels de la mer au sein des administrations liées au transport maritime.
- 5** Le dernier axe, financier, doit permettre aux banques de soutenir les lourds investissements que requiert le secteur.

Reda Chakkor. Son administration a élaboré et validé, avec le ministère de l'Équipement et du Transport, une liste de 20 actions à mener pour développer "le secteur du transport maritime et le pavillon national" (voir encadré).

### Redresser la barre

Chacune de ces 20 actions est à elle seule une petite révolution pour le transport maritime marocain. Elles seront menées par des bureaux d'études, en concertation avec les acteurs concernés et chapeautés par la Marine marchande. "Les appels d'offres seront publiés très rapidement", nous informe encore le directeur, qui veut croire "au regain d'intérêt pour le transport maritime". En 2005, le ministère avait déjà commandé une "étude stratégique" dont les mesures n'avaient pas été suivies d'effet. Cette fois-ci, un détail traduit peut-être un renouveau. La direction de la Marine marchande devrait quitter ses bureaux vétustes pour investir des locaux plus décentes. Dans un pays où l'on nomme les plans stratégiques "Horizon", les marins sont sans doute ceux qui savent le mieux maintenir le cap, mais aussi que l'horizon est un objectif qui ne cesse de reculer. ■