

Pavillon national

Rabbah veut un champion national pour relancer le secteur

Comment faire émerger un secteur qui a toujours eu du mal à garder la tête hors de l'eau ? Le pavillon national n'en revendique aujourd'hui que le nom après la faillite de plusieurs sociétés dont Comanav, Comarit et IMTC. Rappelons qu'à un certain moment, l'une de ces sociétés comptait une dizaine

de navires dépassant même l'historique compagnie (Comanav), mais faute d'adaptation aux changements du marché, combinée à une gestion non évolutive, le pavillon national s'est effrité. Aujourd'hui, le ministère de l'Équipement et du transport est déterminé à encourager un champion national en partenariat avec BMCE Bank. Le

nom de la nouvelle compagnie a certes circulé, durant les derniers jours, sans que la source de l'information ne soit encore officielle. Une conférence

de presse devait avoir lieu vendredi dernier pour annoncer les étapes franchies dans ce sens, mais elle a été reportée à la dernière minute pour des raisons d'agenda. En tout cas, du côté de la banque, rien ne filtre pour le moment sur ce dossier. L'on apprend néanmoins que les négociations entre le ministère et la banque seraient bien avancées. Notons, par ailleurs, que BMCE Bank était par le passé dans le tour de table d'IMTC.

PAR MOSTAFA BENTAK
m.bentak@leseco.ma

INTERVIEW



Aziz Rabbah

Ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique

Les Inspirations ÉCO : Pourquoi cette détermination aujourd'hui à recréer un environnement propice au développement du pavillon national ?

Aziz Rabbah : Nous avons lancé une étude stratégique pour élaborer un plan de relance du pavillon national. Certes, le Maroc investit beaucoup dans les infrastructures et la logistique de manière globale, mais la pièce du puzzle qui fait défaut, c'est le transport maritime. Les ports avancent bien tout autant que les services y afférents. Le Maroc est bien connecté et classé 16ème à l'échelle mondiale grâce à des dizaines de milliards de dirhams d'investissements. Toutefois, le transport maritime national, contrairement à celui international, n'est pas au rendez-vous. S'ajoute à cela, le fait que le marché du Détroit est estimé à 3 ou 4 milliards de dirhams. Il n'est pas normal que le Maroc passe à côté de la moitié de ce marché qui peut être estimé à plus de 2 milliards de dirhams, voire plus.

En effet, le Maroc paie un lourd tribut dans le domaine du transport maritime. Comment le privé national peut-il avoir sa part du gâteau ?

Pour tout ce qui a trait au transport de marchandises, le Maroc paie 22 milliards de dirhams pour les exportations-importations. Si on ajoute les 4 milliards du transport dans le Détroit, l'on se re-

trouve avec un marché de 26 MMDH. Nous avons donc pensé que le privé marocain doit avoir sa part de ce marché, soit 30 voire même 50%. D'autre part, l'existence de bateaux du pavillon national, offre la possibilité de les mobiliser chaque fois que le besoin se présente. C'est la raison pour laquelle j'ai intitulé le plan de relance sous le thème «sécurisation de nos échanges». Pour y arriver, il faut maîtriser la chaîne logistique import-export, en particulier la chaîne maritime.

Avez-vous une idée sur le besoin en navires pour avoir un vrai pavillon national ?

Nous avons lancé plusieurs tentatives, je ne parle pas de tout ce qui est vrac et marchandises car il y a des sociétés de droit marocain et d'autres qui font le remorquage, le transport des hydrocarbures...Mais cela reste toujours minime. J'ai eu l'occasion de les rencontrer pour les inciter à investir davantage. Pour le transport de passagers, nous avons déjà une société qui s'appelle Intershipping qui doit exploiter quatre navires, mais ce n'est pas suffisant. L'idée aujourd'hui est d'avoir une autre société qui pourra compléter le puzzle et avoir la part du lion. Il s'agit de négociations qui ne sont pas faciles car il s'agit d'un marché qui a déjà connu des échecs. Si l'on considère le Détroit, Nador, les Îles Canaries, etc, nous aurons besoin de 13 à 15 navires au bas mot.