

Écosystème naval : les industriels dans le flou

■ Plus d'une année après la signature de son contrat de performance, l'écosystème naval reste toujours sur le papier ■ Tributaire d'infrastructures insuffisantes, l'industrie navale est encore à la traîne.



détaille notre interlocuteur, qui admet à demi-mot que les choses n'évoluent pas. «Nous mêmes qui sommes concernés par le transfert de notre chantier vers un nouvel emplacement n'avons pas d'idées ni sur l'agenda ni les conditions», déplore-t-il.

Si les infrastructures ne sont qu'un volet parmi d'autres du contrat de performance, qu'en est-il des autres mesures d'accompagnement prévues ? «Pour le moment, il n'y a rien, à part la réunion du comité thématique qui s'occupe de l'infrastructure», précise M. Essakali. Autrement dit, même le comité de pilotage - organe de gouvernance de premier plan de l'écosystème - serait inactif. Plus direct, un autre opérateur du secteur naval enfonce le clou : «J'ai participé activement aux travaux d'élaboration de ce contrat. J'y croyais à un certain moment, mais j'ai vite jeté l'éponge, préférant ne pas perdre mon temps. A ce jour, nous n'avons encore rien vu sur le terrain». Il faut dire que l'écosystème naval n'est pas le seul à semer la suspicion auprès des industriels. Comme nous l'avions révélé en primeur, un autre écosystème paraphé par la FIMME (valorisation des métaux) tarde à se concrétiser. Contacté à maintes reprises par *La Vie éco*, le directeur de la communication au sein du département de l'industrie n'a pas donné suite à nos sollicitations.

Faible demande de navires modernes en acier

Les chantiers navals issus du tissu formel se comptent sur les doigts d'une main. «Le recensement est assez com-

pliqué puisque notre association ne compte que les quelques opérateurs formels», indique le président de l'ACRN. Si aucune information ne filtre sur le nombre exact des opérateurs, le poids de cette industrie en termes d'emplois et de chiffres d'affaires, l'on sait qu'elle est encore à la traîne, malgré les potentialités du Maroc de par sa position géographique à la croisée des routes maritimes et l'étendue de ses côtes. «70% de la flotte marocaine va à l'étranger pour effectuer les opérations de réparation», confie Chafiq Essakali. La raison ? Le peu d'industriels locaux qui existent n'arrivent pas à satisfaire les besoins nationaux - en réparation et en maintenance - par manque d'infrastructures. Ce qui provoque des délais trop longs, voire difficilement identifiables. Localisées sur le domaine portuaire, les unités industrielles nécessitent des investissements lourds qui ne peuvent être consentis sans garanties suffisantes par une refonte du mode de concession ou via des partenariats public-privé. A cela s'ajoute l'absence de mesures de protection. «C'est une industrie qui est totalement déprotégée. Le recours à un chantier naval à l'étranger se fait sans aucune contrainte fiscale ou douanière», explique notre interlocuteur.

Autre problématique touchant la branche construction navale, la demande de navires modernes en acier est trop faible. Dominée par la pêche côtière et artisanale, l'activité est sévèrement touchée par la crise de l'armement maritime. «Constituée de 1800 navires, la flotte de la pêche côtière n'a pas de besoins conséquents en ce moment», confirme Abdelkrim Foutat, président de la Confédération marocaine de la pêche côtière (CMPC). Et de détailler : «Celle de la pêche hauturière - composée de 270 navires -, et qui représente un potentiel pour les industriels locaux, a encore deux décennies à tirer avant de se renouveler alors que pour la branche réparation, les professionnels partent en Europe ou en Turquie» ■

MEHDI JAOUHARI

L'industrie navale n'est pas encore prête à décoller. Signé en juin 2017 par trois départements gouvernementaux - l'Industrie, les Finances et l'Équipement -, en plus de la Fédération des industries métalliques, métallurgiques et électromécaniques (FIMME), le contrat de performance pour le développement d'un écosystème de l'industrie navale peine à avancer. C'est du moins ce que laissent entendre nos sources professionnelles. Mise à niveau des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures, lancement d'un plan de formation, création d'un cadre réglementaire, mise en place d'un soutien financier aux investissements pouvant atteindre 30% avec comme plafond 30 millions de DH, mesures fiscales incitatives... Autant d'engagements étatiques devant permettre la création d'une industrie navale dans le sillage du plan d'accélération industrielle (PAI), mais pas seulement. En fait, la particularité de l'écosystème naval est qu'il dépend des infrastructures portuaires, d'où le fait que le ministère de l'équipement soit signataire. L'idée était

aussi de l'inscrire dans une autre stratégie publique, à savoir la stratégie portuaire à l'horizon 2030. De son côté, la FIMME s'était engagée à générer à l'horizon 2030 une valeur ajoutée située entre 1,6 et 2,3 milliards de DH et à améliorer la balance commerciale de 650 MDH.

Un comité de pilotage inactif

Où en est-on aujourd'hui ? «Nous manquons de visibilité», concède Chafiq Essakali, PDG du groupe Chantiers et Ateliers du Maroc (CAM) et président de l'Association des constructeurs et réparateurs navals (ACRN). «Il faut attendre que les travaux du nouveau chantier naval du port de Casablanca soient finalisés

SI AUCUNE INFORMATION NE FILTRE SUR LE NOMBRE EXACT DES OPÉRATEURS, LE POIDS DE CETTE INDUSTRIE EN TERMES D'EMPLOIS ET DE CHIFFRES D'AFFAIRES, L'ON SAIT QU'ELLE EST ENCORE À LA TRAÎNE, MALGRÉ LES POTENTIALITÉS DU MAROC

courant 2019, et que ce dernier soit mis en exploitation pour que les entreprises s'y installent. C'est le cas aussi pour Chantiers d'Agadir et de Tan-Tan où rien n'avance apparemment»,

4,5 milliards de DH d'investissements pour créer une industrie navale

Réalisée par Valyans pour le compte du ministère de l'équipement, une étude (2016) avait estimé les besoins en investissements du secteur à 4,5 milliards de DH. Elle en ressort un plan directeur de développement des infrastructures navales qui a largement inspiré le contrat de performance, signé l'année dernière.

Réparation et maintenance, construction, démantèlement, plateformes offshore... Toutes les branches ont été ciblées. 5000 emplois, 2 milliards de DH de contribution au PIB... Des chiffres mirobolants avaient été annoncés par Aziz Rebbah comme objectifs atteignables ■