

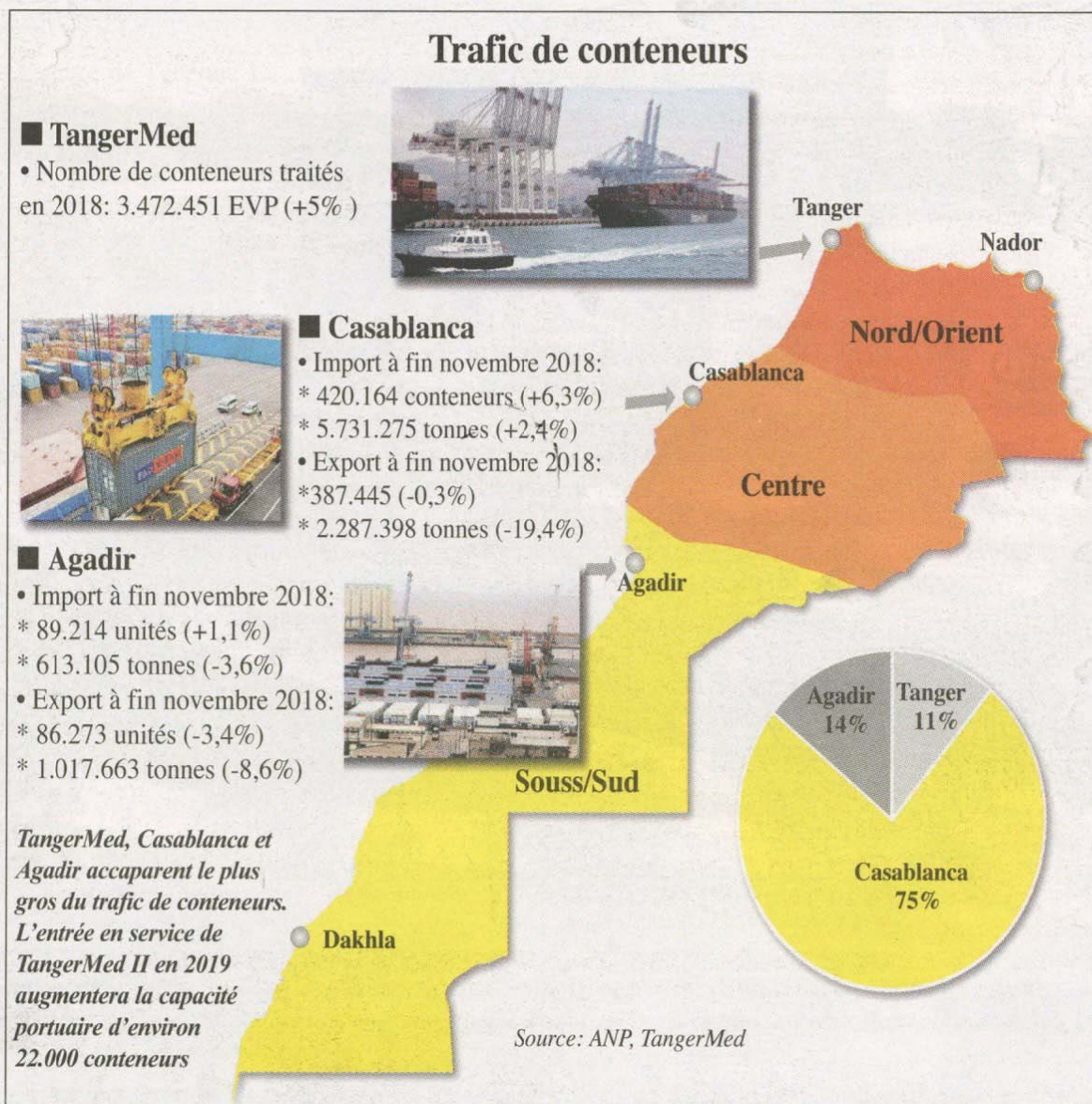
Fret maritime:

- Jusqu'à 20 euros supplémentaires par conteneur
- Sont concernés tous les chargements effectués à partir du 1er juin
- Les groupes MSC et Tarros ajustent leurs tarifs, pas CMA-CGM

À compter du 1er juin, les importateurs et exportateurs vont devoir payer un surplus lié aux frais de la surcharge de soute appelée également BAF (bunker adjustment factor). Un ajustement conjoncturel qui modifie le coût du transport en fonction du cours du baril de pétrole, principale source d'énergie pour le transport.

Une nouvelle tarification a été retenue par les principaux armateurs qui opèrent vers le Maroc: les italiens MSC et Tarros pour tout chargement effectué à partir du 1er juin. Le supplément à payer varie selon l'opérateur. Tarros a décidé d'appliquer une hausse de 5 euros/conteneur à l'export et 10 euros à l'import mais aucune augmentation n'a été prévue pour l'instant pour le retour à vide des conteneurs. MSC appliquera la surcharge «carburant» à hauteur de 10 euros pour les caisses EVP (vingt pieds) et de 20 euros pour les 40 pieds.

CMA-CGM et Maersk n'ont, pour le moment, annoncé aucune application de la BAF sur les conteneurs. Pour ce qui est du



trafic des camions (trafic roll), CMA CGM adopte à partir du 1er juin de nouveaux tarifs pour le fret maritime sur son service Sud France-Casablanca (import/export). La tarification s'élève à 370 euros/unité pleine

contre 352 euros au 1er avril. Pour ce qui est des frais liés aux caissons vides, ils sont restés inchangés, soit 185 euros/unité. Quant aux autres trafics roulants & divers, le pourcentage appliqué par CMA CGM

est de +59% sur le fret de base contre +56% en avril. Impuissants, les chargeurs marocains (importateurs et exportateurs) n'ont d'autre choix que de passer à la caisse. L'oligopole mondial du fret maritime est impitoyable dans un contexte de reprise, certes lente, du commerce international. «Néanmoins, les augmentations actuelles ne sont pas significatives. Toutefois, nous remettons en cause l'existence même de la surtaxe carburant. Nous ne savons même pas sur quelle base elle est calculée», explique un importateur. Un exportateur de produits cosmétiques abonde dans le même sens: «Nous continuerons à subir, nous n'avons pas le choix. Nous sommes à la merci des compagnies maritimes. Au Maroc, trois armateurs détiennent plus de 80% de part de marché, notamment CMA CGM, Maersk et MSC». Le «surcoût pétrole» est actualisé périodiquement

par chaque armateur selon les lignes et ses propres besoins. Il en informe ses clients via une circulaire ou en ligne afin de leur permettre de prévoir, de planifier et de suivre l'impact du changement du prix du carburant sur le transport.

La surtaxe «carburant» représente près de 30% du coût total du fret maritime. Sont surtout pénalisés les grands groupes industriels qui importent des intrants nécessaires pour leur production, d'autant plus que la BAF est imposable au même titre que les frais de transport. A titre d'exemple, «un importateur devra payer, en plus des frais de surcharge, des droits et taxes équivalents à 17,5% de la BAF pour chaque conteneur en provenance de Chine. Pour les caissons en provenance et à destination de l'UE, ils sont exonérés des droits de douane, mais ils subissent la TVA, ce qui alourdit le prix de revient de la marchandise», souligne un logisticien marocain. Pour limiter les conséquences des hausses du fret, les gros importateurs négocient avec les compagnies maritimes des contrats annuels ou biannuels pour arriver à réduire le coût du fret. Le tarif BAF est facturé séparément du transport maritime de base car le poste carburant constitue une part très importante et volatile des coûts d'expédition.

Les petits importateurs/commerçants, quant à eux, arrivent à tirer leur épingle du jeu car ils répercutent cette hausse sur le prix du produit final.

La surcharge qui fâche

«Dans un contexte de surcapacité, il y a une concurrence acharnée entre les armateurs. Chacun applique ses propres tarifs en fonction de sa politique commerciale qu'il doit adapter aux besoins du marché. Certains appliquent de manière régulière des frais supplémentaires de surcharge de suite à la hausse du prix du pétrole tandis que d'autres préfèrent ne pas la répercuter au niveau de leurs prix pour attirer plus de clients», explique Abdelaziz Mantrach, président de la Fédération des associations nationales des courtiers d'affrètement et des agents maritimes (FONASBA). Ce sont surtout les opérateurs qui ont le plus fort taux de remplissage qui mettent à jour régulièrement la surtaxe «carburant». Les autres n'actionnent ce levier que lorsque la hausse des cours de pétrole dépasse le seuil de tolérance qu'ils fixent.

Cartographie du secteur

Le transport maritime des marchandises a été entièrement libéralisé en 2007 par l'ouverture des lignes régulières de fret

assujettie auparavant à des autorisations. La libéralisation et la mise en service du port de TangerMed ont favorisé le lancement de plusieurs lignes maritimes au

Le cabotage maritime demeure toutefois réservé au pavillon national. Six sociétés de droit marocain exploitant 9 navires opèrent dans ce domaine: 5 porte-conteneurs, 3 pé-

Le Maroc a adopté une stratégie portuaire à l'horizon 2030. Celle-ci vise à assurer un développement intégré des ports qui seront regroupés en six pôles portuaires: Oriental (port Nador West), Nord-Ouest (ports de Tanger et Tanger-Med), Kénitra-Casablanca (ports de Casablanca, Mohammedia et Kénitra), Abdoukkala (ports de JorfLasfar et Safi), Souss-Tensift (port d'Agadir) et Sud (port de Tan-Tan, port de Laâyoune et port de Dakhla). L'investissement prévu est estimé à plus de 74 milliards de DH. Ce regroupement permettrait d'aligner la gestion et l'organisation des ports sur les standards internationaux. Cette diversification territoriale de l'offre portuaire est de nature à soutenir les vocations régionales du littoral (Exp. de l'agriculture et pêche pour Souss-Massa-Drâa à travers Agadir). Cette feuille de route permettrait de décongestionner le trafic maritime dans les principaux ports en exploitant les capacités qui demeurent sous employées dans certains ports secondaires ou spécifiques. □

N.D.

D'autres augmentations en route

D'autres hausses sont programmées par les compagnies maritimes. Ces géants mondiaux anticipent l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement, à compter du 1er janvier 2020, afin de réduire la pollution de l'air par les navires à l'échelle mondiale. Alors que les navires peuvent aujourd'hui utiliser du carburant contenant jusqu'à 3,5% de soufre (en dehors des zones de contrôle des émissions), le nouveau plafond global de soufre sera de 0,5%. Le règlement a été élaboré et adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI), une agence spécialisée des Nations Unies. Il réduira la pollution par le soufre provenant des transports maritimes de plus de 80% et aura donc un impact positif très important sur l'environnement et la santé humaine. Il est prévu que la volatilité des coûts de carburant pour le transport maritime augmentera à mesure que le règlement entrera en vigueur. □

départ et à destination du Maroc. C'est ce qui a permis l'accroissement du choix et de la gamme des services proposés aux chargeurs, offrant ainsi des avantages, en particulier aux industries d'exportation.

troliers et 1 bitumier. Entre 2011 et 2016, le trafic maritime des marchandises a connu une évolution positive de 26%. Le trafic global fret a atteint 121 millions de tonnes en 2016 contre 96,1 millions en 2011.