

Transport maritime

Le pavillon marocain sera redressé

• Une flotte de neuf navires, couvrant sept lignes

• Une nouvelle compagnie sera créée

• Une convention BMCE Bank of Africa et le ministère de l'Équipement

C'EST certainement l'un des paris les plus audacieux que le Maroc ait jamais tenté: ressusciter le pavillon national. Aziz Rabbah, ministre du Transport et de l'Équipement, signera «dans très peu de temps» un important protocole d'accord avec Othman Benjelloun, PDG du groupe BMCE Bank of Africa. Une convention inédite qui porte sur la création d'une nouvelle compagnie de transport maritime avec un capital détenu par la banque marocaine et un arma-

teur étranger. L'arrivée d'un opérateur grec est sûre, comme l'a annoncé L'Économiste du mardi 17 mai 2016. Des sources proches du dossier affirment que le cahier des

charges place la barre très haut. L'objectif étant de réunir toutes les chances de succès dans un secteur où la concurrence est rude et où le Maroc a déjà essuyé quelques



Le Maroc est relié à l'Espagne à travers trois lignes maritimes, opérées par cinq compagnies et totalisant 176 départs par semaine. Ici, une photo montrant un navire de Comarit, en redressement judiciaire depuis 2013 (Ph. L'Économiste)

dentialité. A l'évidence, la tutelle tient à ce que ce projet voie le jour et soit couronné de succès. «Pour cela, nous irons jusqu'au bout», n'hésite pas à affirmer un haut responsable. La réhabilitation du pavillon national a été un défi que les ministères de tutelle ont régulièrement tenté de relever via des appels à manifestation d'intérêt, sans grand succès. Selon l'étude commanditée par le ministère du Transport auprès du cabinet espagnol ALG Transportation, Infrastructure & Logistics et qui vient d'être bouclée, la flotte marocaine était composée de 25 navires, dont seulement une quinzaine étaient opérationnels en 2013 alors qu'ils étaient 70 dans les années 80.

A part Marphocéan de l'OCP, les bateaux sous pavillon marocain ne font que du cabotage d'un port à l'autre, le passage du détroit ou le trafic de conteneurs. L'âge moyen de ces bateaux est assez élevé, entre 16 et 26 ans. En revanche, les pétroliers sont assez modernes et ont un âge moyen entre 11,7 et 16 ans. Les consultants du cabinet ALG indiquent également que la dimension de la flotte nationale est inférieure à la moyenne internationale.

gros ennuis. La nouvelle compagnie devra acquérir neuf navires, «neufs» (on insiste beaucoup sur cette qualité), avec une capacité minimale de 1.000 passagers et entre 200 et 400 places de voitures. Le nouveau pavillon national devra couvrir sept lignes parmi les destinations les plus fréquentées. Actuellement, le Maroc est relié à l'Espagne par trois lignes maritimes, opérées par cinq compagnies et totalisant 176 départs hebdomadaires. Le gouvernement in-

Lors de la réalisation de l'étude du ministère de tutelle, le pavillon national ne représentait que 5% du trafic de marchandises et de passagers. Le reste étant le pré carré des compagnies étrangères. Le pavillon Maroc est relégué à la 4e place en termes de nombre d'escales dans les ports nationaux. La première place revenant aux navires de libre immatriculation. Les

Ce que révèle l'étude de la tutelle

L'ÉTUDE réalisée par le cabinet espagnol ALG Transportation, Infrastructure & Logistics, en plus de la vétusté, de la petite taille de la flotte marocaine et des soucis de conformité, souligne que les compagnies maritimes nationales opèrent avec le manque de ressources humaines spécialisées dans certaines catégories et un sureffectif dans certains navires. Selon les estimations du cabinet, il existerait au Maroc 2.350 marins dont 1.650 hommes d'équipage et 700 officiers. Sur un autre chapitre, la taille du marché national n'est pas suffisante pour une offre d'assurance de coque et de machinerie de la flotte compétitive par rapport à ce qui existe sur le plan international. Le transport maritime ne dispose pas d'une source de financement compétitive ni d'un fonds de garantie. □

siste pour que les bateaux soient inscrits au registre national, battant pavillon marocain, emploient des équipages marocains et portent des noms marocains. Il est également prévu de récupérer une partie des effectifs des compagnies maritimes liquidées.

Cependant, rien ne filtre sur le niveau de l'investissement, mais cette opération «nécessitera de très gros montants». Il sera annoncé, en même temps que le nom de la future entité et son business plan, par le management de BMCE Bank of Africa au terme de la signature du protocole d'accord avec le ministère du Transport. Les discussions ont été conduites entre le ministère et la banque depuis trois ans en toute confi-

pavillons espagnols et grecs sont les seuls à effectuer plus d'escales que les bateaux marocains et qui ne soient pas de libre immatriculation.

Actuellement, après le naufrage de Comarit-Comanav, d'IMTC, et la fermeture de Navline, une seule compagnie nationale opère dans le transport maritime. Il s'agit d'Intershipping, exploitant plusieurs lignes notamment TangerMed-Algésiras et Tanger-ville-Tarifa, qui devrait désormais composer avec le nouvel entrant. □

Hassan ELARIF

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com



indo
your eyes, our world

Progressif haut de gamme avec la technologie FREEMAX

Technologie unique et brevetée par Indo, Afin d'offrir à l'utilisateur des verres avec la plus grande netteté et l'épaisseur la plus fine du marché. c'est Le progressif qui s'adapte à l'utilisateur, et non le contraire.

Technologie 

GREEN DDS