



Enjeux du secteur du transport maritime Marocain

Royaume du Maroc
Ministère de l'équipement
Transport et Logistique



Les enjeux du système de transport maritime marocain

- Soutenir la politique d'ouverture commerciale :

Accord d'Association Maroc-UE

- L'accord a été signé le 26 février 1996 et est entré en vigueur le **1^{er} mars 2000**.
- Les principaux volets de cet accord sont :
 - ✓ L'établissement d'une zone de libre échange industrielle
 - ✓ Fixation des conditions nécessaires à la libéralisation progressive des échanges de biens et de services.

Accord de libre échange avec les Pays Arabes

- L'accord avec les Emirats Arabe Unis : entré en vigueur en septembre 2003,
- L'accord de la Grande Zone de Libre-échange Arabe (GAFTA) : entré en vigueur le **1^{er} janvier 2005** et donne accès à une population de plus de 320 millions d'habitants.

Accord de libre- échange Maroc – Etats Unis d'Amérique

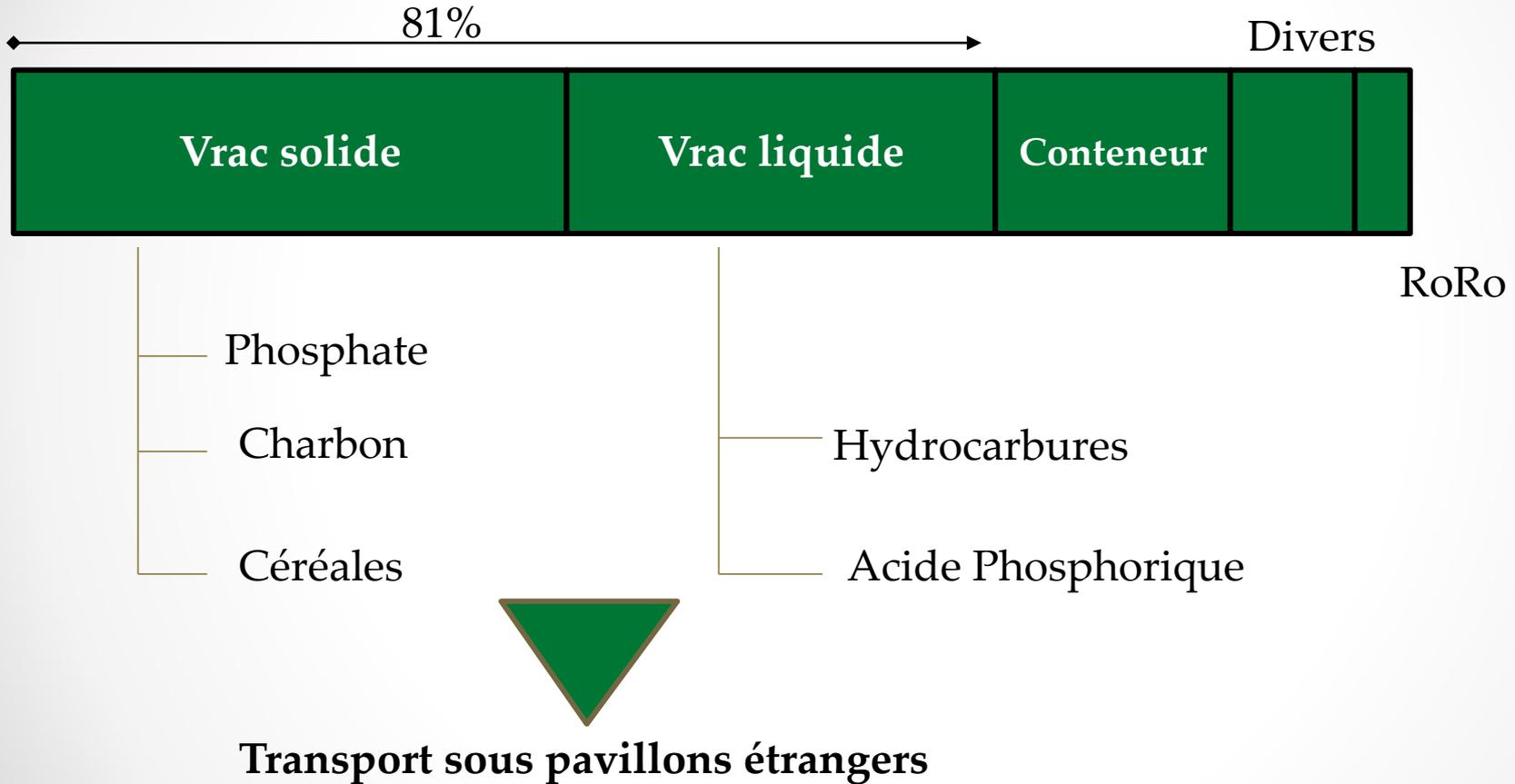
- Entré en vigueur le **1^{er} janvier 2006**. C'est un accord global qui couvre tous les secteurs de l'activité (commerce de biens et de services, les investissements, les droits de propriété intellectuelle, ...)

- Assurer les conditions de transport de 95% commerce extérieur marocain;

- Garantir la capacité pour le transit des Marocains Résidents à l'Etranger .

Etat des lieux

Le split du trafic maritime



Filière conteneurs



Trafic Gateway: 1.M EVP/ 10 M.T

Trends du secteurs

Structure de l'offre

Concentration autour de 3 acteurs :
Maersk , CMA CGM et MSC;
Marché globalisé à l'international

Structure de la demande

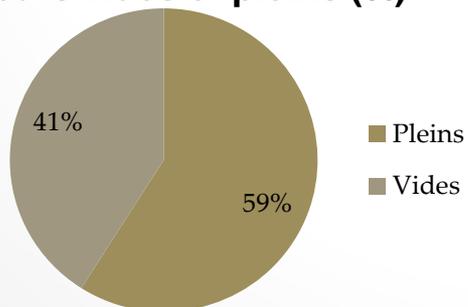
Demande très fragmentée et déséquilibrée entre import et export;
Secteur local de FFWD embryonnaire.

Risques

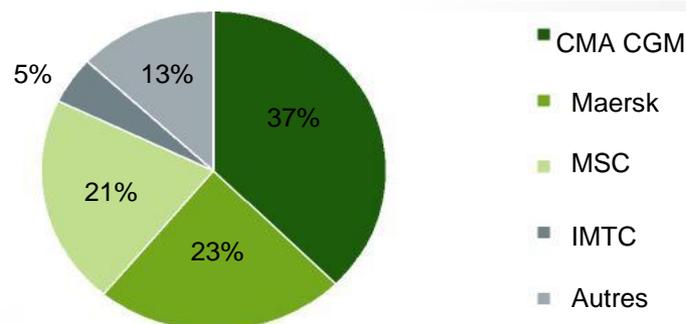
Risque de cartellisation et imposition de tarifs élevés.

- Croissance soutenue du trafic des conteneurs avec montée sur la chaîne des valeurs des exportations;
- Demande plus exigeante : besoin d'une offre intégrée sur l'ensemble de la chaîne (porte à porte);

Conteneurs vides et pleins (%)



Parts de marché (%)



Filière passagers et transport mixte

	Lignes maritimes	Trafic pax/vhc	Navires Maroc/Navires concurrence
Detroit	Tanger Med-Algésiras	1,8 M Pax / 600 k vhc 51%	3/5
	Tanger Ville-Tarifa	1,2 M Pax / 250 k vhc 36%	2/2
	Nador-Motril/Almería	440 k Pax / 100 k vhc 12%	0/3
	Al Hoceima -Motril	42 k Pax / 8 k vhc 0%	0/1
Short Sea Shipping	Tg Med-Barcelone-Sète	170K Pax/ 90k vhc 50%	0/1
	Tg Med-Barcelone-Gênes	114 K Pax/ 54 k vhc 32%	0/1
	Tg Med- Barc- Livourne	61 K Pax/ 34k vhc 17%	0/1
	Nador-Sète	53 K Pax/ 24k vhc 15%	0/1
			5/ 15

Situation du marché national

Hormis le cabotage le marché de transport de fret est quasiment libéralisé :

2006

- Libéralisation du transport maritime de fret en lignes régulières;
- Réforme portuaire.

2007

- Mise en service du port Tanger Med I ;
- Mise en place d'un cahier des charges pour le transport de passagers et le transport mixte.

2010

- Libéralisation du transport de vrac et des affrètements de navires.

La libéralisation du transport maritime a favorisé l'intégration du Maroc aux réseaux mondiaux de transports

Indicateur impacté par la libéralisation	Evolution des indicateurs
Nombre de lignes régulières	<ul style="list-style-type: none">• 20 lignes régulières en 2006, essentiellement dans le port de Casablanca (reliant majoritairement le Nord et le Sud de l'Europe)• 77 lignes en 2013 (29 par les ports de Casablanca et Agadir, 38 par Tanger Med) →
Fréquences	<ul style="list-style-type: none">• En 2006, une moyenne de 29 escales par semaine (20 à Casablanca, 4 à Tanger, 4 à Agadir et 1 à Nador)• En 2013, il y a 73 escales par semaine dans les ports du Maroc (44 à Tanger, 22 à Casablanca et 7 à Agadir)
Capacité moyenne des navires	<ul style="list-style-type: none">• En 2006, la capacité moyenne des navires était inférieure à 1000 EVP• En 2013, la capacité moyenne de l'ensemble des lignes faisant escale dans les ports du Maroc est de 4800 EVP (mais si l'on exclut les transbordements à Tanger, la capacité est de 1100 EVP)
Capacité totale annuelle de conteneurs	<ul style="list-style-type: none">• En 2006, la capacité totale annuelle était de 900 000 EVP• En 2013, la capacité totale annuelle a atteint 1 545 000 EVP
Connectivité maritime	<ul style="list-style-type: none">• L'indice qui permet la mesure de la connectivité (LSCI) est passé de la 84^{ème} à la 16^{ème} place en 2014)• 5 paramètres sont pris en considération : le nombre de navires, les dimensions du navire le plus grand, la capacité en EVP, le nombre de compagnies maritimes et le nombre de lignes;

Diagnostic du cadre operationnel du pavillon national

Dysfonctionnements diagnostiqués

Réglementation lacunaire

Tassement des taux de couverture des flux stratégiques

Fiscalité peu favorable

Flotte inadapté et coûteuse

Offre de service à la flotte insuffisante

Organisation du travail non adaptée aux besoins actuels du marché

Financement limité

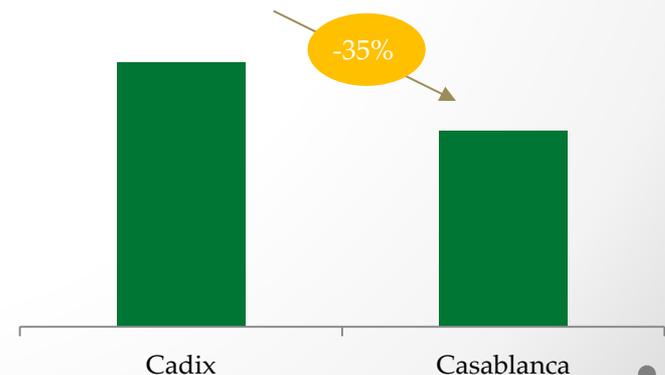
Assurances maritimes hors des tendances du marché

IS	Retenue à la source	IR	CNSS / Taxe Formation	TVA
30%	10%	Abattement 40%	24,79% 1,6%	-

Maroc	Allemagne	France	Angleterre	Espagne
4,4%	1,4%	2,0%	2,0%	4,3%

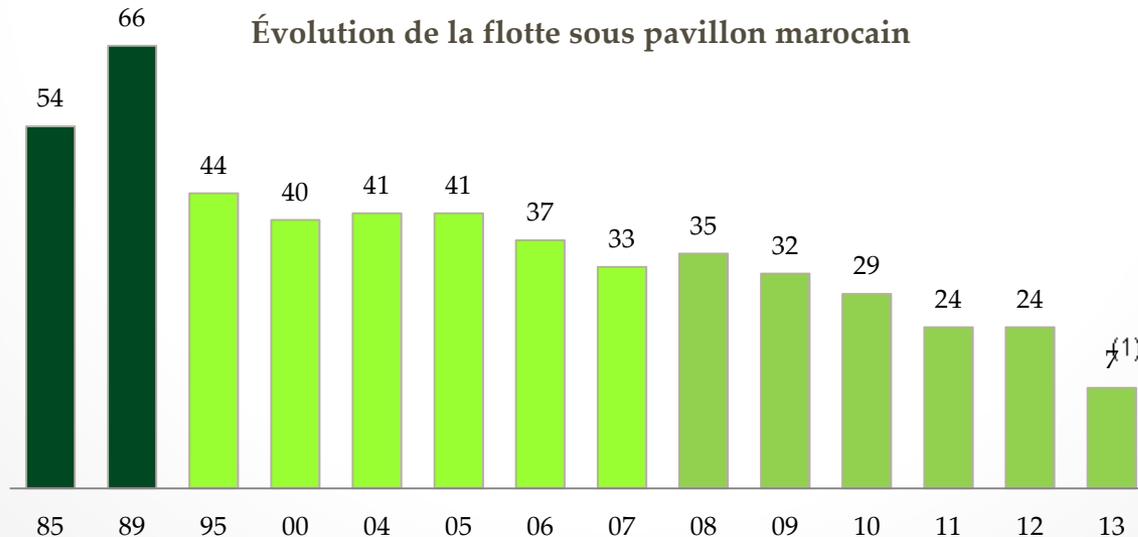
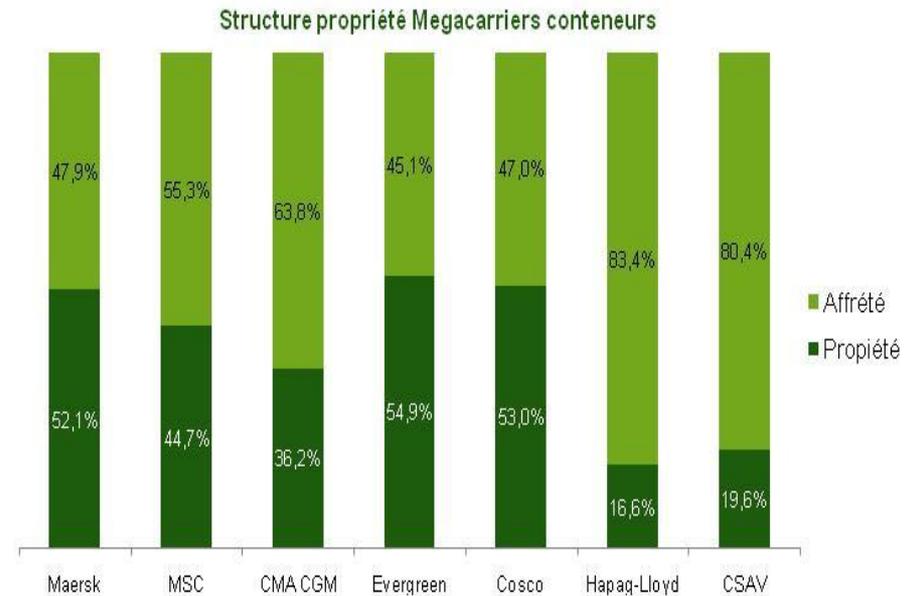
Taux de référence des bons du Trésor à long terme (10 ans)

cale sèche à Cadix Vs Casablanca (Dh)



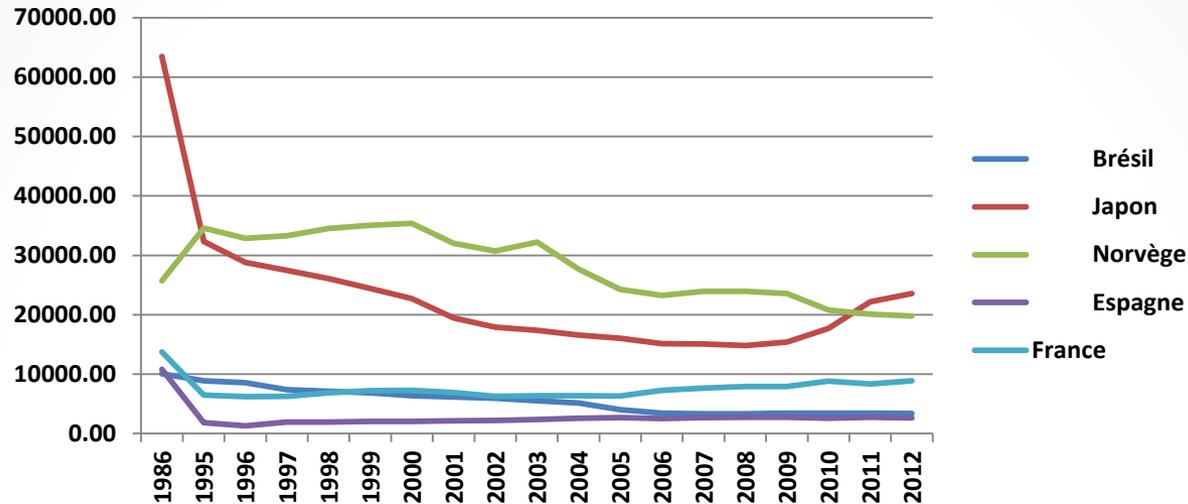
Caractérisation de la flotte sous pavillon national

- 1 La **dimension** de la flotte **est inférieure à la moyenne** internationale;
- 2 Le Maroc n'apparaît sur **aucune liste noire** de mémorandums ou accords de contrôle de navires par l'Etat du port;
- 3 La flotte est opérée principalement dans le **cabotage pétrolier** et le **passage du détroit**;
- 4 Les **entreprises** opèrent uniquement des **navires en propriété**

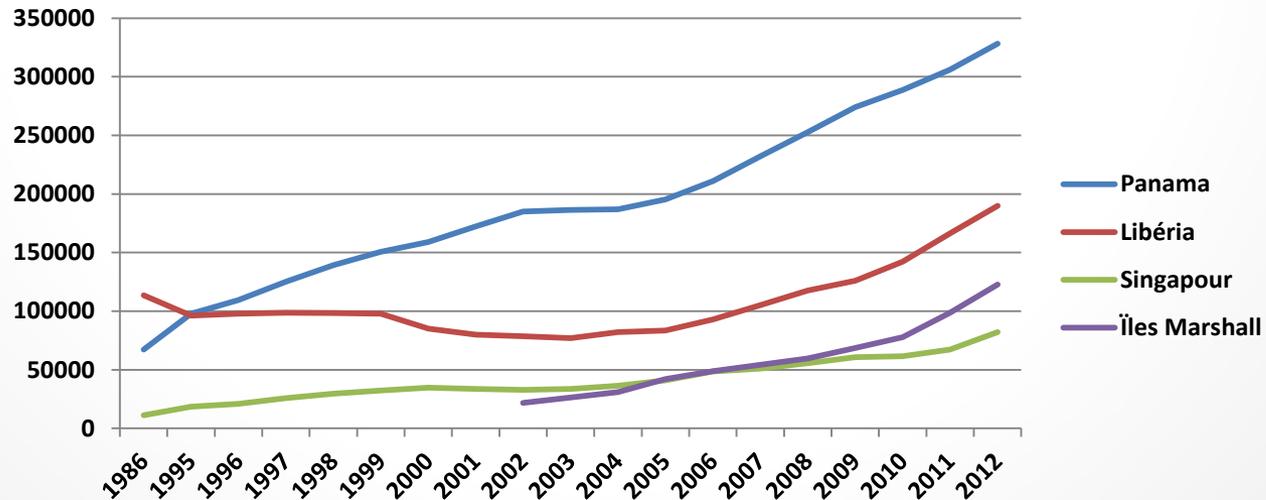


Benchmark international (1/2)

Groupe 1: Evolution de la flotte en k tpl



Groupe 2: Evolution de la flotte en K tpl



Benchmark international (2/2)

Table 2.4. The 35 countries and territories with the largest owned fleets, as of 1 January 2013 (Dwt)

Country or territory of ownership ^a	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag	Foreign and internat. flag ^b	Total	National flag ^c	Foreign and international flag ^b	Total	Foreign and international flag as a percentage of total ^b	Total as a percentage of world
Greece	825	2 870	3 695	69 644 624	175 205 954	244 850 578	71.56	15.17
→ Japan	738	3 253	3 991	17 216 128	206 598 880	223 815 008	92.31	13.87
China	2 665	2 648	5 313	66 936 002	123 142 833	190 078 835	64.79	11.78
→ Germany	396	3 437	3 833	16 641 757	109 136 771	125 778 528	86.77	7.79
Republic of Korea	764	812	1 576	16 624 445	58 471 361	75 095 806	77.86	4.65
Singapore	1 090	798	1 888	32 711 136	31 441 668	64 152 804	49.01	3.98
United States	768	1 175	1 943	8 671 669	49 606 395	58 278 064	85.12	3.61
United Kingdom	415	822	1 237	10 447 630	39 857 066	50 304 696	79.23	3.12
→ Norway	414	1 494	1 908	2 190 036	43 802 209	45 992 245	95.24	2.85
Taiwan Province of China	102	712	814	3 311 133	40 948 712	44 259 845	92.52	2.74
Denmark	45	946	991	68 724	40 646 119	40 714 843	99.83	2.52
Bermuda	4	206	210	209 778	32 686 529	32 896 307	99.36	2.04
Turkey	645	935	1 580	9 619 689	19 470 911	29 090 600	66.93	1.80

LES OPTIONS STRATEGIQUES

Quelle stratégie pour le Secteur du transport maritime

Stratégie portuaire 2030

Le transport maritime se présente comme le principal véhicule pour atteindre les objectifs définis dans la stratégie portuaire, car:

- Son optimisation contribue à celle de toute la chaîne.
- Il n'y a qu'à travers le transport maritime qu'il est possible d'assurer les approvisionnements stratégiques
- De même que le système portuaire, la capacité et les caractéristiques du transport maritime doivent s'adapter aux changements régionaux et internationaux



**Transport
maritime**

Stratégie logistique

Le transport maritime, en tant que maillon essentiel de la chaîne logistique contribuera à atteindre les objectifs de la stratégie logistique :

- L'amélioration de la compétitivité du transport maritime aidera à réduire les coûts logistiques du Maroc
- Le développement du système de transport maritime au Maroc y contribue à l'atteinte des objectifs de cohésion territoriale et de développement durable
- Le moyen de transport le moins polluant et le plus durable en comparaison avec les volumes transportés est sans aucun doute le maritime

Une vision qui traduira une ambition maritime rénovée

Objectifs stratégiques

1

Assurer une connectivité maritime performante

2

Améliorer la maîtrise du transport des flux stratégiques

3

Développer et consolider le secteur maritime national

4

Promouvoir l'expertise et savoir-faire maritime

Les axes stratégiques

Stratégie Transport Maritime 2015- 2030

Axe stratégique 1

visibilité du pavillon
marocain

Axe stratégique 2

Le transport maritime
associé aux flux
stratégiques

Axe stratégique 3

Le marché intérieur
marocain
(Cluster maritime)

Axe stratégique 4

Le positionnement du
Maroc comme la porte
maritime de l'Afrique de
l'Ouest

Axe de progrès

Mesures de mise à niveau pour le redressement du secteur

Axe 1: La visibilité internationale du Pavillon marocain

Registre ordinaire

- Cabotage : Conteneur, vrac solide et liquide
- Détroit : passagers et rouliers
- Cabotage africain: en continuité des lignes cabotage nationale

Registre internationale

- Feederling
- Short Sea Shipping
- Vrac

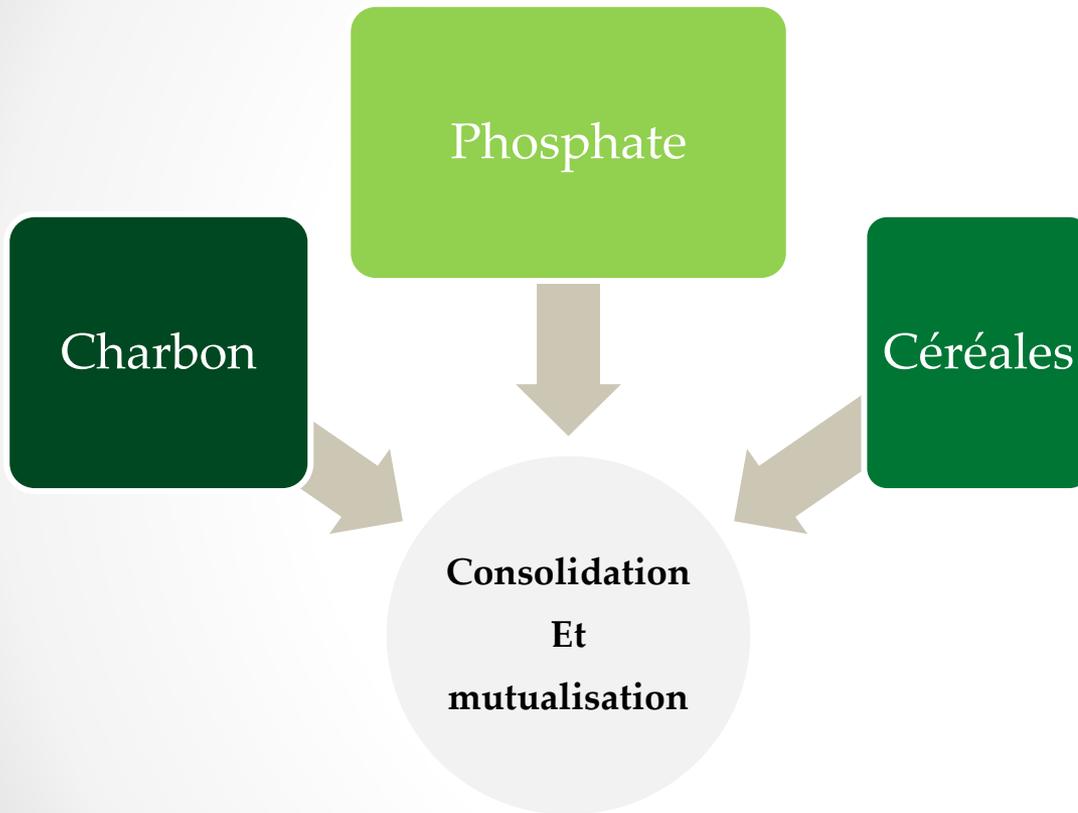
Réglementation

Compétitivité

Gouvernance

Axe 2: Le transport maritime associé aux flux stratégiques

Option de mutualisation du transport à examiner



Une solution nationale

Etape 1:

NVO, société d'affrètement ou FFWD (filiale OCP par exemple)

• **Instruments:**

- *CoA*
- *Location T/C*
- *Marché spot*

• **Exemples:**



Venezuela

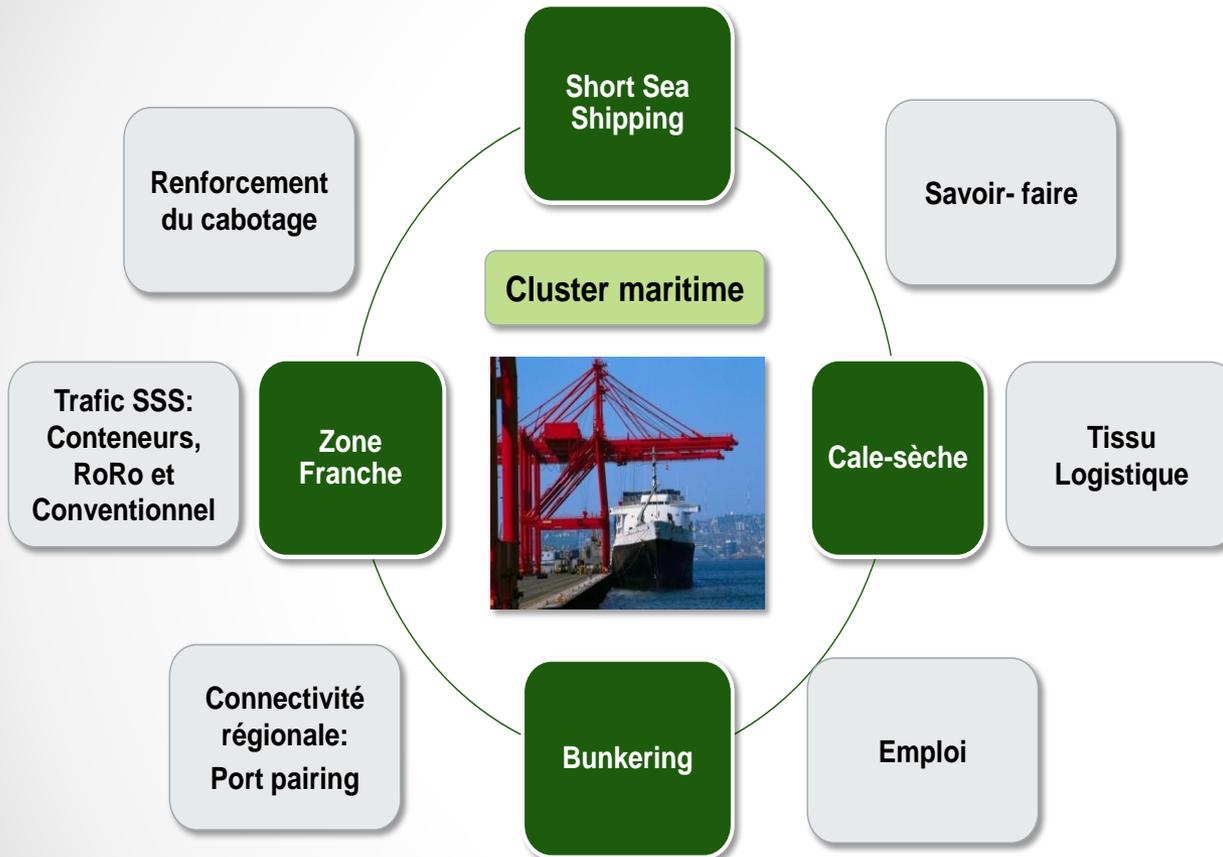


Etape 2:

orientation vers pavillon national.

Axe 3: Renforcement du marché intérieur

4 lignes d'action

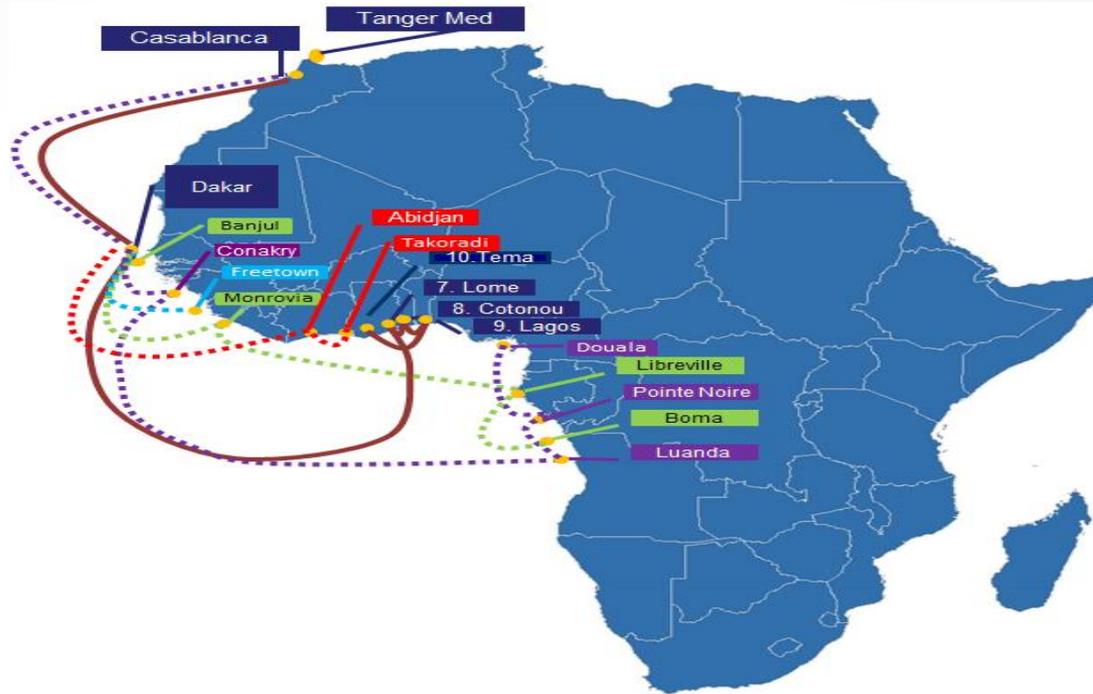


Schémas publics / privés

- L'État met en place le cadre réglementaire et les contrats de concession ,
- L'État met à disposition les droits, le foncier et les connexions.
- La partie privée réalise l'investissement en infrastructure (Cale-sèche et Bunkering).
- Une partie de la gestion de la Zone Franche dédié au cluster peut être confiée à une entité privée.

Mettre à profit la position géostratégique du Maroc pour promouvoir un cluster maritime national

Positionnement du Maroc comme la porte maritime de l'Afrique de l'Ouest



Renforcement de la connectivité :

Amélioration des transit-time vers les ports CoA

Renforcement des fréquences des départs vers la CoA.



Secteur du Transport Maritime Marocain

Royaume du Maroc
Ministère de l'équipement
Transport et Logistique

