



# 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2005** et donne accès à une population de plus de 320 millions d'habitants.

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

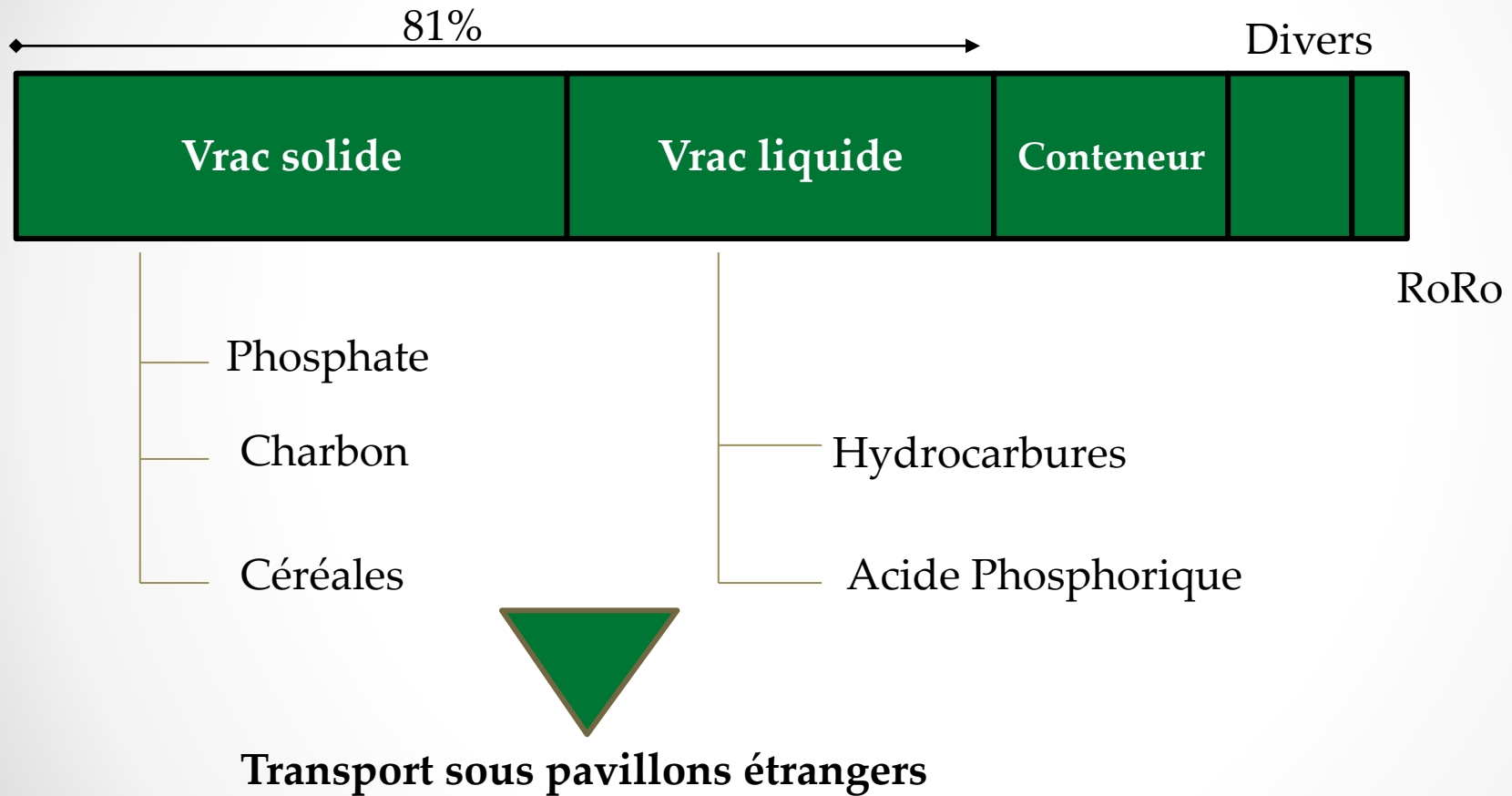
- Entré en vigueur le **1<sup>er</sup> janvier 2006**. C'est un accord global qui couvre tous les secteurs de l'activité (commerce de biens et de services, les investissements, les droits de propriété intellectuelle, ...)

- 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

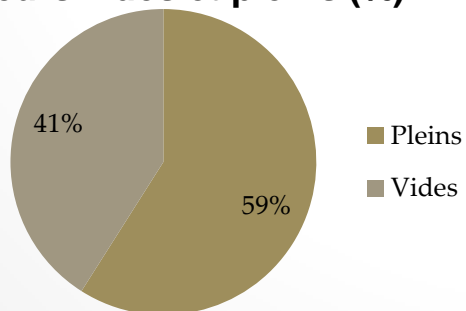
Demande très fragmentée et déséquilibrée entre import et export;  
Secteur local de FFWD embryonnaire.

### Risques

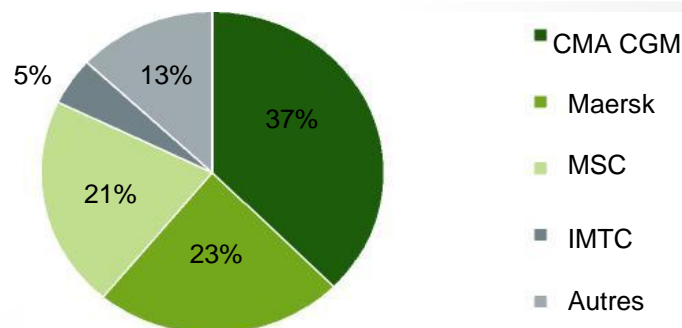
Risque de cartellisation et imposition de tarifs élevés.

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



# 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

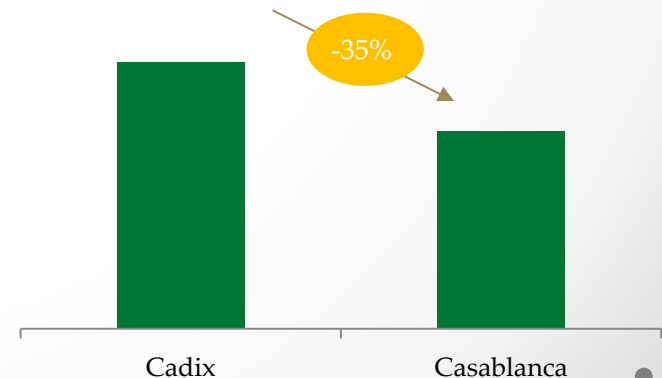
Assurances maritimes hors des tendances du marché

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%

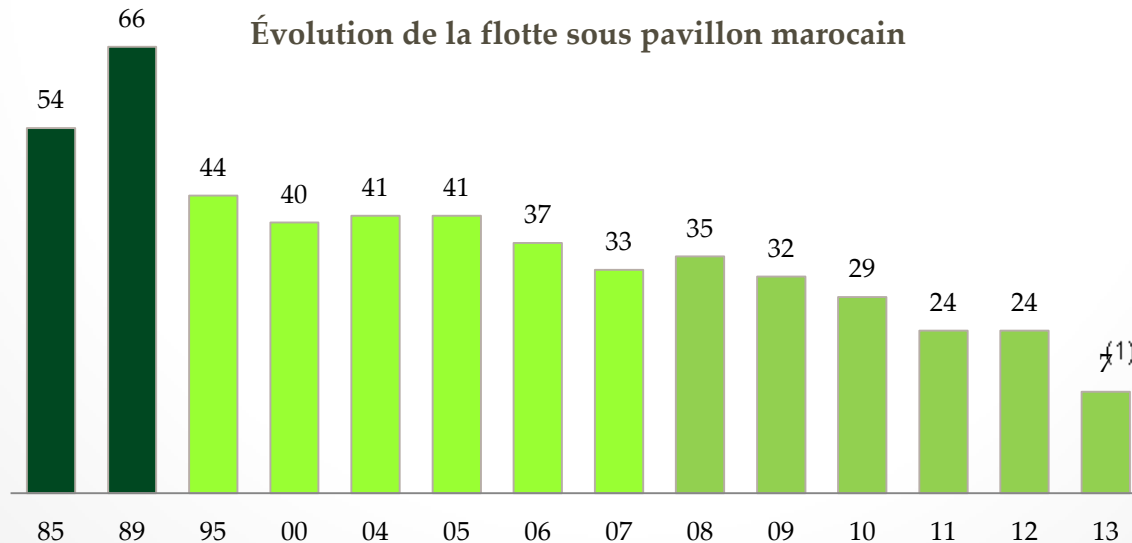
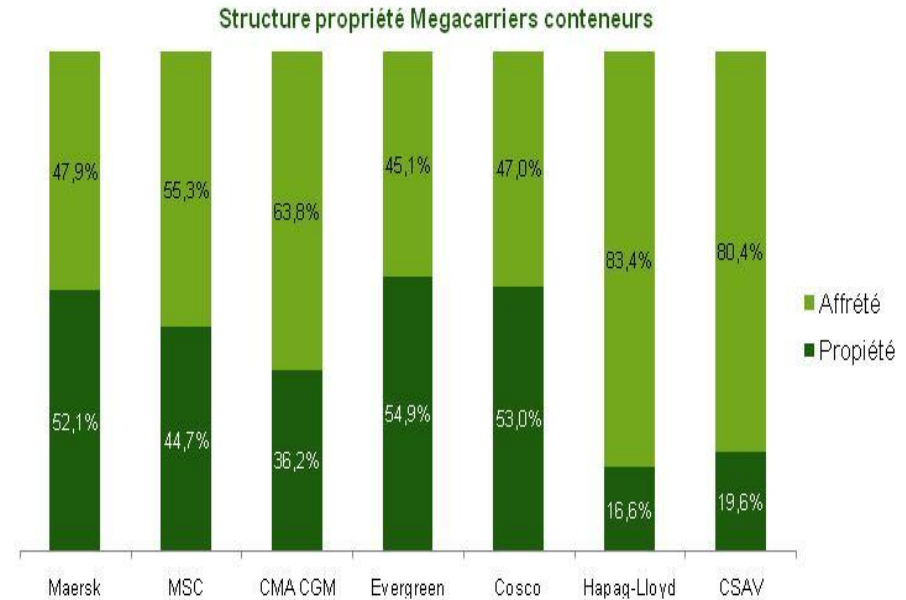
## Taux de référence des bons du Trésor à long terme (10 ans)

cale sèche à Cadix Vs Casablanca (Dh)



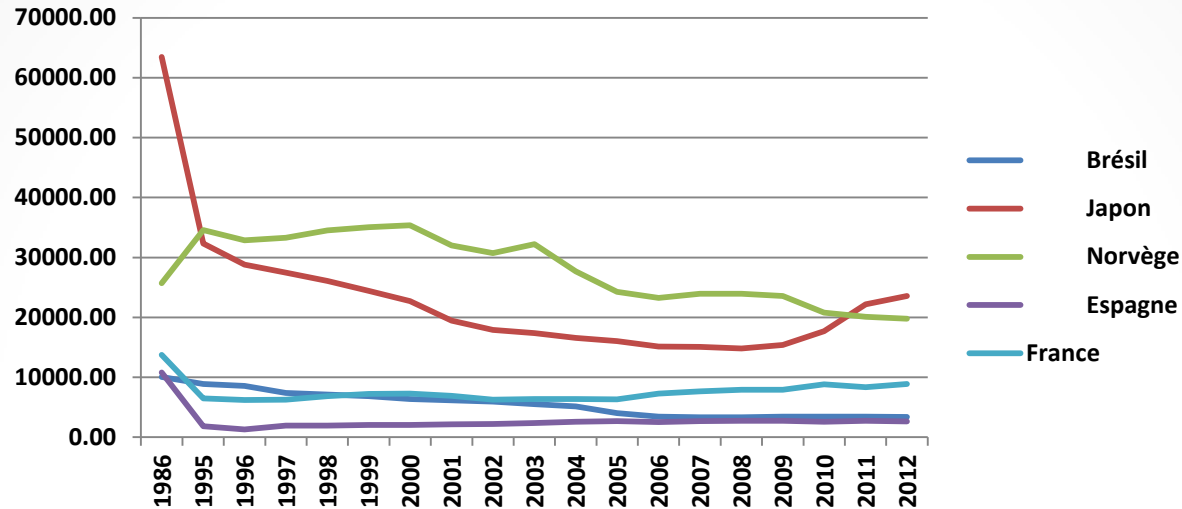
# Caractérisation de la flotte sous pavillon national

- 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**

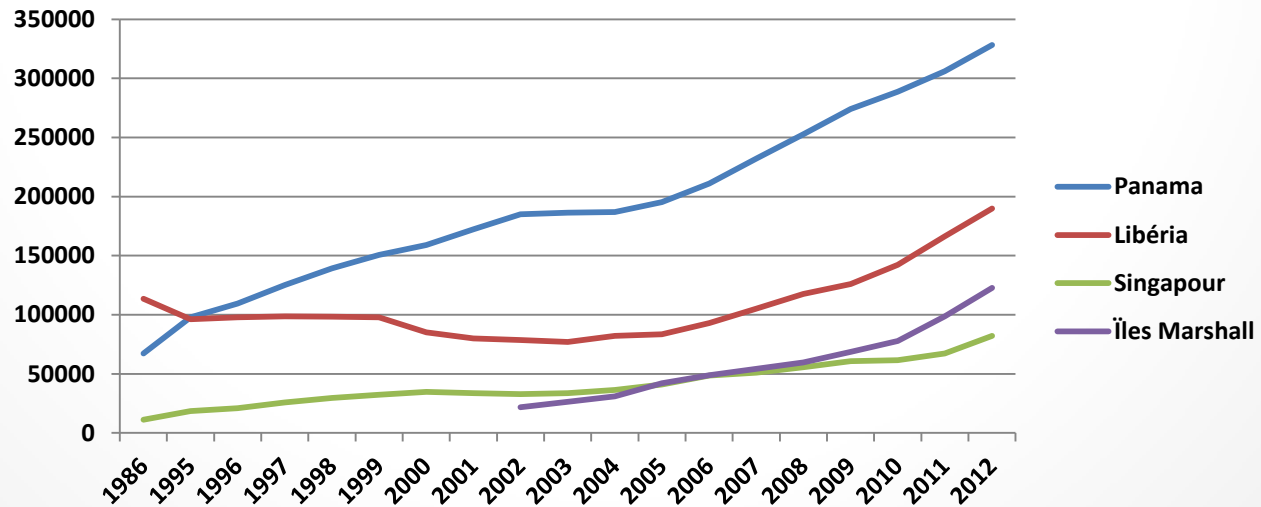


# Benchmark international (1/2)

## 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 <sup>a</sup>	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag	Foreign and internat. flag <sup>b</sup>	Total	National flag <sup>c</sup>	Foreign and international flag <sup>b</sup>	Total	Foreign and international flag as a percentage of total <sup>b</sup>	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

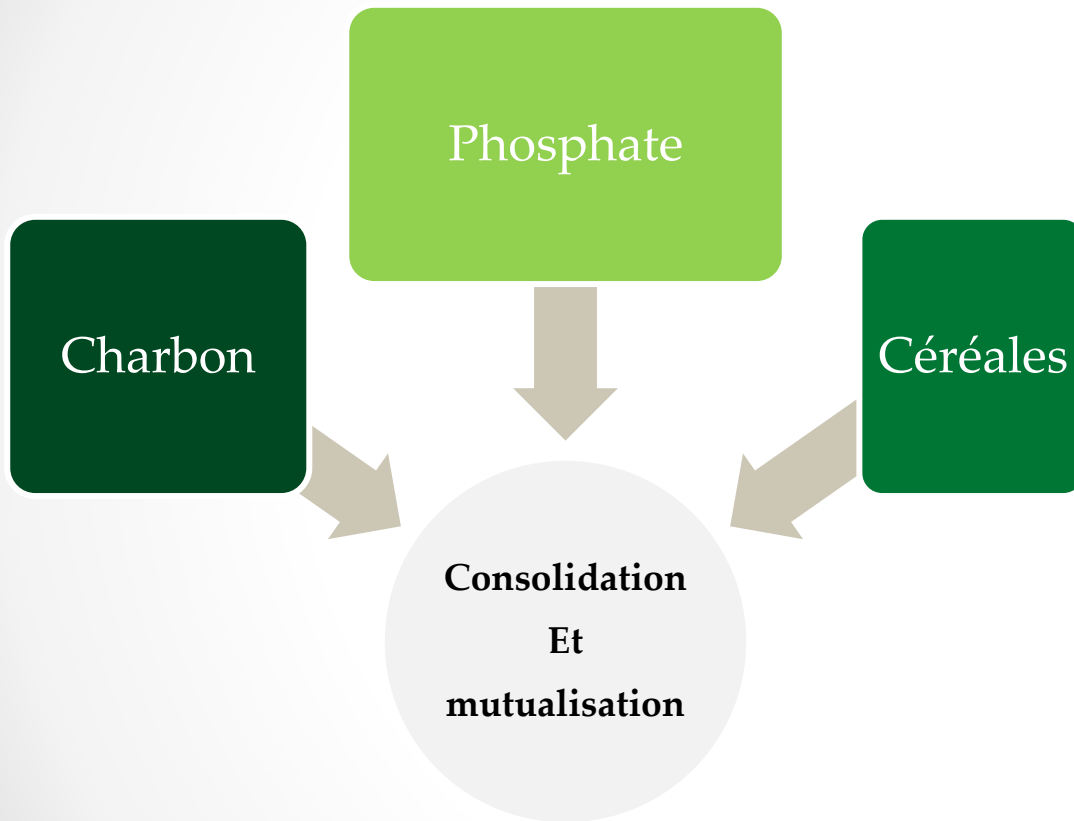
Réglementation

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

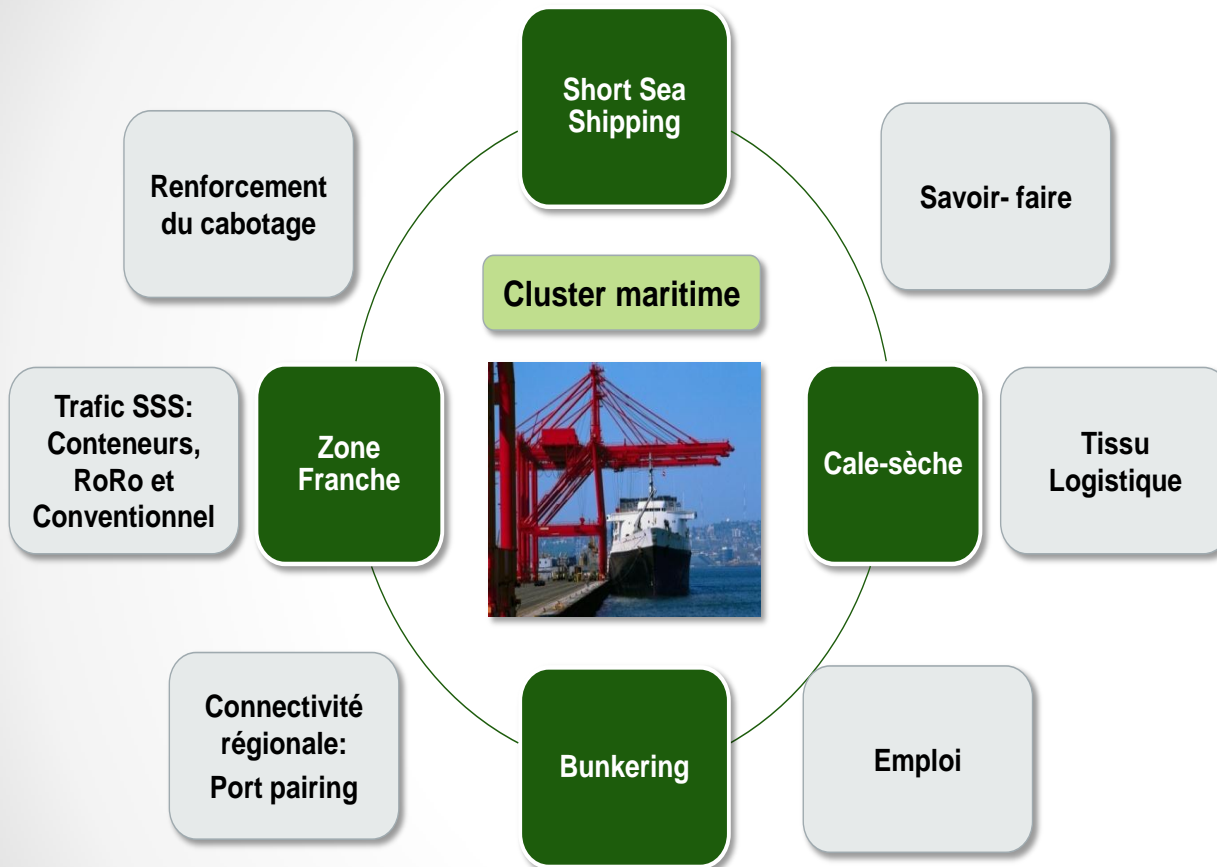


### Etape 2:

orientation vers pavillon national.

# Axe 3: Renforcement du marché intérieur

## 4 lignes d'action

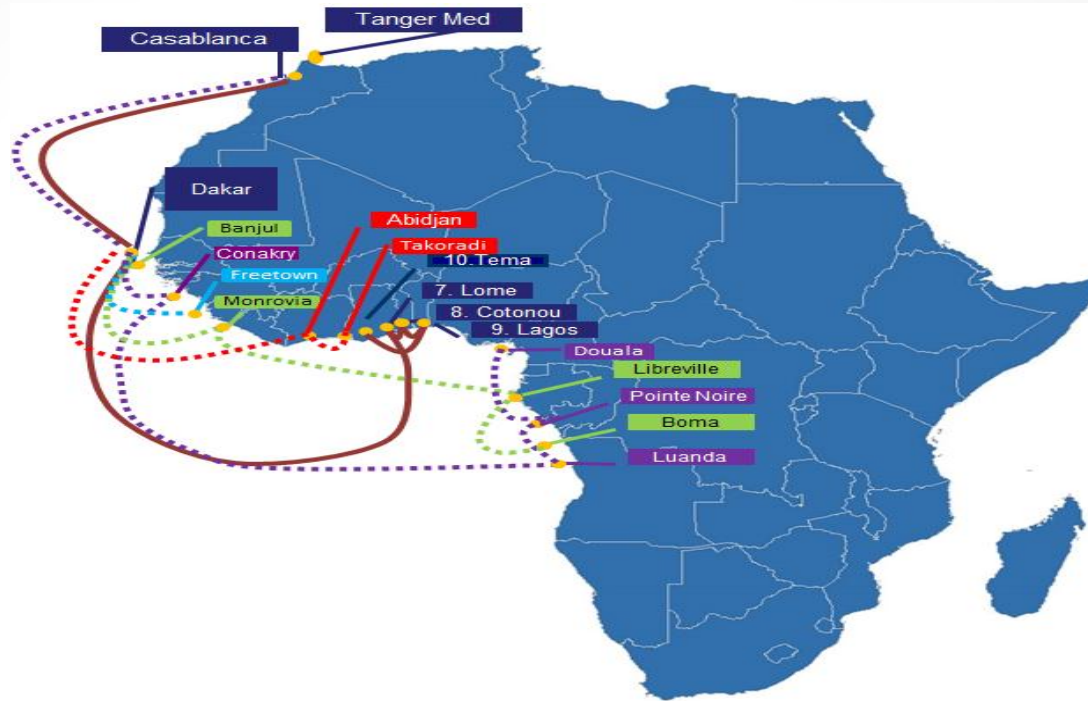


## Schémas publics / privés

- 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*

